

Bundel van de Commissie Ruimte van 5 februari 2019

Agenda bijlagen

Agenda Ruimte 05-02-2019

- 1 Opening en mededelingen voorzitter
- 2 Inspreker(s)
- 3 Vaststelling verslag vorige vergadering
BV19.0008 Verslag commissie Ruimte van 15 januari 2019
- 4 Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen
- 5 Bespreekpunten
- 5.a Mag 3B Wonen middenhuur bouwen en beheren (L3B)
Griffie

T19.00593 Bespreekpunt Cie Ruimte 5 februari 2019 - Mag 3B Wonen middenhuur bouwen en beheren (L3B)
- 6 Stukken ter advisering aan de raad
- 6.a Project Rotondes Fietsveilig - spreektijden 1e termijn 5 min/2e termijn 3 min

De rotondes Klapwijkseweg/Boterdorpseweg veiliger te maken conform maatregelenpakket 1.
Het krediet op te hogen van € 1,3 miljoen naar € 2,7 miljoen.
De structureel hogere kapitaallasten (€ 21.800 in 2020) ten laste brengen van Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen.
Simon Fortuyn
RE

BR1800135 Project Rotondes Fietsveilig
T18.16415 Voorgestelde maatregelen per rotonde
T18.16534 Rapportage verbeteren fietsveiligheid rotondes Goudappel-Coffeng Waalpartners
T18.14066 Presentatie beeldvormende Raadsavond fietsveilige rotondes Klapwijkseweg-Boterdorpseweg
T19.01142 Technische vragen CDA Rotondes Fietsveilig 5 februari 2019
- 6.b Vaststelling bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" (Lijst reclamanten T18.14951, Bijlagenboek I18.32960 en de zienswijzen I18.30288, I18.30392, I18.30564, I18.30695 in iBabsmap Stukken met persoonsgegevens geplaatst)
<P>Gevraagde beslissing</P>

De 'Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"> vast te stellen.
Het bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat", met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0181-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de BGT met datum 2 januari 2017, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen overeenkomstig de van dit besluit deel uitmakende Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat".
Geen exploitatieplan vast te stellen.
Kathy Arends
RE

Voorstel Raad 12455
T18.15364 Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"
I18.32959 Vast te stellen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" (excl. bijlagen bij de toelichting)
- 7.a Actualiteiten uit het college, o.a. HSL geluidsoverlast, A13/16
U19.00609 Voortgangsrapportage verkeer en vervoer, februari 2019
- 7.b Actualiteiten uit de commissie
- 7.c Verbonden partijen
- 8 Rondvraag en sluiting

Agenda

Aan de leden van de Commissie Ruimte
c.c. College van B&W, MT

Uw brief van/kenmerk	ons kenmerk/afdeling	Bijlage(n)	Lansingerland
	-- Griffie		24 januari 2019

Onderwerp	Doorkiesnummer
Agenda	010-8004391/4392
Commissie Ruimte	
d.d. 5 februari 2019	

Geachte commissieleden,

Hierbij ontvangt u de agenda voor de vergadering van de Commissie Ruimte, te houden op dinsdag 5 februari 2019 om 20.00 uur in de raadszaal van het gemeentehuis aan de Tobias Asserlaan 1 te Bergschenhoek.

U bent uitgenodigd deze vergadering bij te wonen.

De agenda voor de a.s. vergadering luidt als volgt:

1. Opening en mededelingen voorzitter
2. Inspreker(s)
3. Vaststelling verslag vorige vergadering
4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen
5. Bespreekpunten
- 5.a. Mag 3B Wonen middenhuur bouwen en beheren (L3B)
6. Stukken ter advisering aan de raad
- 6.a. Project Rotondes Fietsveilig
- 6.b. Vaststelling bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" (T18.14951 Lijst reclamanten en I18.32960 Bijlagenboek in iBabsmap Stukken met persoonsgegevens geplaatst)
- 7.a. Actualiteiten uit het college, o.a. HSL geluidsoverlast, A13/16
- 7.b. Actualiteiten uit de commissie
- 7.c. Verbonden partijen
8. Rondvraag en sluiting

Hoogachtend,
de voorzitter,
Nelleke Bouman

Datum vergadering : 15 januari 2019

Aanwezig

Commissieleden:

Leefbaar 3B : Jan Pieter Blonk, Georgine Zwinkels
VVD : Mauriel van As, Eric Kampinga, Matthijs Machielse
CDA : Hans van der Stelt, Jaap Jan van Ingen
WIJ Lansingerland : Jan Jumelet, Jan Alsemgeest
CU : Jurjen Dieleman, Arjen Hofman
D66 : Michiel Muis, Ronald van der Stad
GroenLinks : Ivana Citterbartova, Menno Duk
PvdA : Sam de Groot, Valmir Xhemaili

Voorzitter : Nelleke Bouman

Commissiegriffier : Kartinie van Hoorn

Wethouders : Simon Fortuyn en Kathy Arends

Afwezig

Leefbaar 3B : Henk Meester
CDA : Charles van Harn

1. Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur en heet aanwezigen, leden van de commissie en belangstellenden op de publieke tribune, welkom. Bericht van verhindering is ontvangen van de heer Meester; de heer Van Harn wordt vervangen door de heer Van Ingen.

2. Insprekers

Er is één inspreker: de heer Breedveld, voorzitter van Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast. De stukken worden rond gedeeld.

De heer Breedveld bedankt de commissie voor de uitnodiging om in deze commissie te mogen spreken. Hij is voorzitter van Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV). De BTV bestaat sinds 1985 en heeft nu een kleine 1.000 leden / gezinnen in de regio. Hij wil wijzen op een aantal drogredenen en omkering van feiten in de beeldvorming met name m.b.t. helikopters op RTHA en andere luchthavens, ook wel het maatschappelijk helikopterverkeer genoemd. Het staat vanavond op de agenda en het zal de komende weken in verschillende gremia langs komen. Hij begint met de feiten en, zoals BTV het ziet, de omkering van feiten. Bekend is inmiddels dat helikopters op RTHA zullen blijven. Het onderzoek heeft namelijk geen goede alternatieve locatie opgeleverd en de BRR ziet onvoldoende voordelen om de helikopterhaven te verplaatsen. Hij denkt dat alle betrokken partijen dit vooraf wel gedacht hadden en zich in die conclusie kunnen vinden. RTHA geeft op zijn website aan, dat het maatschappelijk verkeer belangrijk is, dus alle ruimte moet krijgen. Daarom zijn ze voornemens bij de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit een aparte en extra geluidsruimte aan te vragen voor het maatschappelijk verkeer. Het maatschappelijk verkeer heeft echter nu al de ruimte en wordt niet ingeperkt. Het commerciële vliegverkeer, vakantiev�uchten vooral, wordt enigszins ingeperkt mocht het helikopterverkeer groeien. Dat is niet erg, want dat is wat men met zijn allen toch wel kwijt wil. Minder Boeings is goed voor het beperken van de geluidsoverlast en minder uitstoot van schadelijke stoffen en beter voor het klimaat. RTHA gooit immers zijn afval in de vorm van herrie en emissies letterlijk en figuurlijk bij de burens over de schutting. Zo is bijvoorbeeld nu een tienjarig jubileum 'praten over hinderbeperking' een feit, zonder dat het echt iets noemenswaardigs heeft opgeleverd; de hinder is alleen maar toegenomen. Dat blijkt ook uit het aantal klachten, wat jaarlijks fors toeneemt. Wat ook te zien is, is dat de sector eigenlijk de lucht claimt. De bewoners zijn lastig, zij staan de groei in de weg en ja, de lucht is toch eigenlijk voor de luchtvaart. BTV ziet dat toch echt anders: de lucht is voor de burger. De burger wil schone lucht en stilte. Wat het maatschappelijk helikopterverkeer betreft: dit is de afgelopen jaren fors gegroeid, maar de groei v­lakt af, want op een gegeven moment is het verzadigd. Volgens deskundigen, die hij wel eens spreekt, van de helikopers zelf, worden er meer auto's ingezet. Zij verwachten niet dat het nog

significant gaat groeien. Den Haag bemoeit zich er uiteraard ook mee. VVV-Kamerlid Remco Dijkstra gebruikt het sentiment ook om het tijt te keren, om toch groei te bewerkstelligen. De minister lijkt hier gevoelig voor. In het algemeen overleg over luchtvaart op 26 juni zei de minister: ik denk dat we het met zijn allen eens zijn, dat de politiehelikopter en traumahelikopter een belangrijk maatschappelijk doel dienen en dat die niet gehinderd moeten worden. Het zou van de gekke zijn als die niet zouden kunnen vliegen, omdat de geluidsruimte door anderen is opgesoupeerd. Dat klinkt natuurlijk heel redelijk en als het zo verwoord wordt, is iedereen het ermee eens. Maar, ten eerste kunnen ze altijd vliegen, want er is niemand die daar een limiet op kan leggen, want dat is niet te handhaven. Maar ten tweede is het een omkering van feiten. Zij kunnen groeien, maar het commerciële verkeer zou dan een stapje terug moeten gaan doen. De heer Dijkstra vraagt aan de minister: kunt u ze uit de geluidsruimte halen met een verbijzondering. Dat is een bijzondere regeling. In het algemeen overleg luchtvaart van 5 december vraagt de heer Dijkstra weer, hij heeft er echt haast mee, om voor het luchthavenbesluit een uitzondering te maken m.b.t. de helikopters en dus snel een besluit te nemen. Hij probeert de minister te bewegen hier op korte termijn een beslissing op te laten nemen. De minister wacht echter de informatie uit de regio m.b.t. het onderzoek uitplaatsing van heli's af, wat op dat moment nog niet bekend was, maar inmiddels wel. Maar het benadrukt ook het belang van het maatschappelijk verkeer. Op verzoek van de heer Dijkstra wederom is er een ronde tafelgesprek georganiseerd op 29 januari 2019 met deskundigen op het gebied van maatschappelijk verkeer. De heer Dijkstra is ineens heel erg betrokken bij het maatschappelijk verkeer, maar ook de heer Van der Kleij van RTHA is daarbij uitgenodigd. BTV heeft tot op heden nog geen uitnodiging gezien. Alles is erop gericht om de minister en de Kamer met de omdraaiing van die feiten te bewegen om de helikopters in alle luchthavens niet meer mee te laten tellen in de geluidsruimte, ook de aantallen niet. Hiermee wil men via de achterdeur, of noem het het paard van Troje, ruimte maken om te kunnen groeien, met het uiteindelijke doel: groei voor commercieel luchtverkeer. Dat is echt het einddoel. Op korte termijn, voor het nieuwe luchthavenbesluit en voor de luchtvaartnota wil de heer Dijkstra dat de minister hier een besluit over gaat nemen. Dus eigenlijk een beetje via de achterdeur. Het maatschappelijk verkeer wordt zo dus in de discussie misbruikt om toch groei af te dwingen. BTV heeft het traumacentrum gesproken en ook de politie is er niet gecharmeerd van, dat ze in deze discussie terecht zijn gekomen en dat er over hun rug groei bewerkstelligd wordt. Door de gemeente Rotterdam is er vervolgens in opdracht van de BRR kort achter elkaar een onderzoek aan gewijd. Reeds in 2014 de To'17. Toen was al de conclusie van de BRR dat uitplaatsing niet nuttig was. Maar goed, nog maar een keer eind 2017 een zelfde opdracht aan Adecs Airinfra met dezelfde conclusie: uitplaatsing is geen optie. Het doel van beide onderzoeken was verplaatsing van het maatschappelijk verkeer ten einde ruimte te creëren voor groei van het commerciële verkeer. BTV noemt dat toch wel drammen van de sector via het lokale bestuur op kosten van de burger. Last but not least nog enkele belangrijke feiten. De luchthaven heeft het afgelopen jaar de wettelijke geluidsruimte overschreden in Schiedam. Hier wordt momenteel onderzoek naar gedaan. De luchthavendirectie heeft aangegeven, dat zij daar geen sturing op hebben. Zij kunnen niets doen aan de overschrijding, omdat ze niet in control daarover zijn. Ze doen hun best, maar er is geen resultaatverplichting om zich aan de wet te houden. ILT gaat hier onderzoek naar doen en dat wacht BTV af. In de laatste CRO vergadering heeft de luchthavendirectie tevens gewaarschuwd dat ze binnen nu en twee jaar de geluidsruimte zullen overschrijden en hier zelf niets aan te kunnen doen. Dat is merkwaardig, want afgelopen jaar zijn er slots vergeven. Toen wist men dat blijkbaar nog niet. Nu zijn de slots vergeven en denkt men dat men het binnen twee jaar gaat overschrijden. Beide gevallen geven aan, dat hoewel de luchthaven altijd haar zin heeft gehad in het verleden en dus altijd al groei ruimte vergund is, er dan toch altijd weer een grens wordt opgezocht en deze wordt vervolgens ook weer overschreden. Men komt hiermee weg en men wil weer een volgende stap met meer geluidsruimte. Een separate geluidsruimte voor het maatschappelijk helikopter verkeer, dat is een hele belangrijke, zou er voor kunnen zorgen, dat RTHA ruimte krijgt voor circa 10.000 extra commerciële vluchten. Dat heeft te maken met de systematiek waarbij nachtvluchten qua geluid keer tien worden genomen. Grosso modo zouden er 10.000 extra vluchten bij kunnen komen voor RTHA; commerciële vluchten, Boeings. En dat is eigenlijk groeiscenario 3a van de MER, die dan zijn beslag krijgt. Dat zijn vluchten, doorgaans naar vakantiebestemmingen in de nu al overvolle zomermaanden, want RTHA heeft ook geen spreiding, ze kunnen in de zomermaanden nog meer gaan vliegen, dus dat komt er dan bij. Merendeels, niet allemaal natuurlijk, zijn het toch mensen die elders hun geld gaan uitgeven en met een lege portemonnee terug komen. Verder is het niet zo dat economische groei de groei van de luchtvaart nodig maakt. Het zijn vooral de lage prijzen van de tickets, die de groei en de behoefte aanjagen. Mensen zeggen: er is altijd behoefte aan meer luchtvaart. Maar behoefte wordt gecreëerd door de lage prijzen en daardoor ontstaat een oneindige groei. Hij begrijpt dat wel van de vragers en de aanbieders, maar het is aan de overheid om de burgers hiertegen in bescherming te nemen, want de groei van de luchtvaart zal nooit stoppen. De bovengrens van vandaag is altijd de ondergrens van morgen. Vraag van BTV aan de commissie dus, als volksvertegenwoordigers om alert te zijn en alert om te gaan met de informatie die men de komende tijd langs ziet komen. Vanaf nu is men een gewaarschuwd mens. Check de feiten bij de mensen van het

traumacentrum en de politie. En check de feiten bij BTV. Zorg dat de minister niet de kans krijgt om deze truc, ten einde de luchthaven fors te laten groeien, uit kan halen. Dank voor de aandacht.

De heer Kampinga denkt niet dat inspreker vorige week bij de presentatie hier was. Het helikopterverkeer vliegt vlak over zijn dak heen; gigantisch veel herrie. Maar er zijn mogelijkheden ontdekt voor besparing van geluidsoverlast bij de terugvlucht. Er kan altijd naar optimalisatie gezocht blijven worden. Wat het meest bij hem boven kwam in het verhaal van inspreker: de CRO. De heer Breedveld zegt dat BTV agendalid is bij de CRO. De heer Kampinga zegt dat dit de Commissie Regionaal Overleg RTHA is. Uit de landelijke evaluatie komt naar voren dat de leden van de CRO RTHA het functioneren van dit orgaan alleen voor het delen van informatie beperkt vinden. Op grond van de wettelijke regeling ligt er bij de CRO geen besluitvormingsbevoegdheid. In de nieuwe luchtvaartwet zou eventueel daar iets aan gedaan kunnen worden. De verzuchting was: je kunt het overal over hebben, maar je gaat nergens over. Dat proeft hij een beetje bij inspreker; de frustratie. Is het inderdaad een frustratie? De heer Breedveld denkt dat de evaluatie van de CRO eerder voor wethouders is, die er namens de gemeenten in zitten, zoals Lansingerland, Schiedam en Rotterdam. En ook de wettelijke bewonersvertegenwoordigers, de CRO-vertegenwoordigers. BTV zit erbij als agendalid. Het is lastig. Zwart wit zijn er gewoon twee tegengestelde belangen. De luchthaven wil groeien net zoals een bakker meer brood wil verkopen. Dat is een behoefte aan groei. En omwonenden hebben overlast. Dat gaat elkaar niet heel makkelijk ontmoeten. De heer Kampinga vroeg ook nog of inspreker bij de presentatie is geweest. Dat was heel informatief. Het zou goed geweest zijn als inspreker daar bij geweest zou zijn. Was hij er bij? De heer Breedveld heeft daar geen uitnodiging van gezien, maar de BTV heeft verschillende keren dit soort presentaties gezien. BTV is ervan op de hoogte, dat de routes geoptimaliseerd worden. Tegelijkertijd is BTV er ook van op de hoogte dat er heel wat afwijkingen zijn van routes, die juist voor extra overlast zorgen. Helikopters, maar ook lijnvluchten. Bij de DCMR is te zien, dat er minder klachten zijn over maatschappelijk helikopterverkeer, omdat daarvoor meer acceptatie is.

De heer Muis bedankt de heer Breedveld voor zijn inspraak, waarschuwing en inzet. In het begin van zijn betoog zei inspreker dat er al 10 jaar gesproken wordt over hinderbeperking, terwijl men niet iets noemenswaardig daarvan ziet. Welke hinderbeperkende maatregelen zou inspreker graag zien? Daar is de raad ook naar op zoek: wat is haalbaar en waar kan de raad invloed op uitoefenen? De heer Breedveld vindt dat een gewetensvraag. Als op het hogere niveau gekeken wordt, dan kan gezegd worden dat de luchthaven op een ongemakkelijke plek ligt: 600m van de bebouwde kom, waarvan de meeste woningen er toen ook al stonden. Het is langzaam gaan groeien met steeds een mooi verhaal. Van twee vliegtuigen per dag zijn het er nu veel meer geworden. De ligging is heel ongunstig. Als het gaat om hinderbeperking, moet men het hebben over krimpen. Minder vluchten. Want ook de innovatie bij vliegtuigen gaat niet zo snel, gemiddeld 2% per jaar. De Transavia-vloot is 2 jaar geleden vernieuwd en vliegt nog zeker wel 20 tot 30 jaar. Dus er zijn nog niet echt stillere vliegtuigen. Op die locatie zou men moeten zeggen: krimp van de luchtvaart. Verder zijn er allerlei technische zaken te noemen op een lager abstractieniveau, concreter en praktischer op zeer korte termijn: stoppen met vliegen in de randen van de nacht. In de zomer wordt met name overdag veel vol gevlogen. Als er dan ergens vertraging is, vertaalt dat zich aan het eind van de dag; er komen dan veel vliegtuigen tussen 23.00 en 0.30 uur binnen. Dat gebeurt heel vaak. Daarnaast zijn er nog uitzonderingen voor nachtvluchten; die categorieën zouden ook wat minder mogen wat BTV betreft. En men begint om 6.45 uur al te taxiën. Als dan per saldo de nachtrust uitgerekend wordt, dan gaat het om 4 of 5 uur ongestoord slapen voor omwonenden en dat is te weinig.

De voorzitter bedankt inspreker voor de toelichting. Het punt staat op de agenda.

3. Vaststelling verslag vorige vergadering d.d. 4 december 2018

Er zijn geen opmerkingen ontvangen. Het verslag wordt ongewijzigd vast gesteld.

4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Inventarisatie rondvraag:

De heer Blonk: parkeren P&R metrostations n.a.v. een groot artikel in het AD.

De heer Xhemaili: gekleurd zebrapad in Berkel centrum.

De heer Van As: P&R voorzieningen.

5. Bespreekpunten:

5.a Brief college over de notitie Stand van zaken Samenwerkingsagenda RTHA

De voorzitter geeft aan, dat de raad hier uitgebreid een technische toelichting over heeft gekregen.

De heer Blonk wil graag beginnen met een citaat uit het coalitieakkoord: onze inzet blijft dat de geluidshinder van vliegtuigen in Lansingerland niet toeneemt. De huidige geluidsruimte van het vliegveld wordt niet verder vergroot. Einde citaat. Dat lijkt hem een duidelijke tekst en daar zal de coalitie zich aan moeten houden, want dat is afgesproken. Zo simpel is het. Men zou kunnen zeggen: dan is L3B klaar met zijn spreekbeurt, maar toch heeft hij een paar andere punten. In september 2017 heeft de BRR een advies uitgebracht aan de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. De kernboodschap van dat advies is, dat de BRR constateert, dat er draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van de luchthaven en de huidige vergunde geluidsruimte. Maar er is geen draagvlak voor de groei van de luchthaven buiten de vergunde huidige geluidsruimte. Op 1 juli 2017 heeft de raad hiermee ingestemd. Kortom, het standpunt van L3B: hieraan vast houden, geen draagvlak voor uitbreiding geluidsruimte. De discussie is inmiddels verbreed naar andere milieuthema's dan alleen geluidshinder. Met name de thema's gezondheid, klimaat effecten, luchtkwaliteit en eventuele substitutie van vliegverkeer naar de HSL. Het nieuwe luchthavenbesluit voor RTHA is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat uitgesteld tot na het gereedkomen van de luchtvaartnota, waarschijnlijk aan het eind van dit jaar. Maar tevens na het gereed zijn van de herziening van de Nederlandse luchtruimteverdeling ergens in de periode 2021-2023. Het duurt dus nog even voordat het nieuwe luchtvaartbesluit van RTHA er is. Naar zijn inschatting in 2022/23. Als het een beetje lang duurt, die luchtruimteverdeling, kan het nog later worden. Verder heeft de kwartiermaker voor een omgevingsombudsman, Ewald van Vliet, voormalig burgemeester van Lansingerland, geconstateerd dat dit uitstel in combinatie met veranderde publieke opinie tot gevolg heeft dat gevoel voor urgentie bij regionale partijen om tot een samenwerking te komen over de toekomst van de luchthaven momenteel afwezig is. Iedereen wacht nu op de luchtvaartnota en de herziening van het luchtruim. Het standpunt van L3B daarin is: zeker nu, in het interbellum, tussen het huidige en nieuwe luchtvaartbesluit van het vliegveld, heel alert blijven op ontwikkelingen van alle partijen. Die alertheid is net nog even door inspreker voor gehouden: mensen, let daar heel goed op. Verder is gebleken dat een aantal sturingselementen onmogelijk is. Het verplaatsen van de politie- en traumahelikopter is onmogelijk gebleken. Het sturen op zakelijke bestemmingen is niet mogelijk. Het invoeren van emissienormen voor vliegtuigen vanwege internationale regelgeving is onmogelijk. Het instellen van een omgevingsombudsman is niet haalbaar vanwege een waslijst van zaken. Hij gaat die waslijst niet opnoemen; deze is te lezen in de stukken. Welke kansen zijn er wel op termijn? Eigenlijk twee zaken. Het opstellen van een plan van aanpak voor hinderbeperkende maatregelen waarvoor de BRR wel bevoegdheden heeft en een jaarlijkse procedure voor het inbrengen en toetsen van maatregelen voor hinderbeperking. Dat is een hele mond vol. Dit in samenwerking met de CRO. Maar of dat echt zoden aan de dijk zet, dat weet hij niet. Die CRO is een beetje een tijger zonder tanden. Daar kunnen zij niets aan doen, maar het is zo georganiseerd en geregeld. De tweede zaak is: het programma Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) moet invulling geven aan de doelstelling de economische meerwaarde van de luchthaven voor de regio te versterken. In de loop van 2019 wordt vanuit dit programma gewerkt aan een verbreding met regionale partijen. Misschien kan de wethouder, verkeer of economie, hier aangeven wat hier nou precies mee wordt bedoeld. Wat staat men te wachten? Voor hem is het een duister geheel. Hij zou er graag wat meer duiding aan hebben van het college. Kortom: vast houden aan de huidige geluidshoeveelheid en enorm alert blijven op de ontwikkelingen. Dank u wel.

De heer Dieleman begint zijn bijdrage ook met een citaat, maar niet uit het coalitieakkoord, hoewel hij zich daar uiteraard van harte achter schaaft. Hij citeert een stukje uit het plenaire debat over de herziening van het Nederlandse luchtruim in de Tweede Kamer, waar CU-Kamerlid Eppo Bruins zei: de CU wil een luchtvaart die dienstbaar is aan de samenleving en de economie. De tijd van ongebreidelde, ongerichte en autonome groei van de luchtvaart is echt voorbij. Dat is wat hem betreft ook het uitgangspunt, als er gesproken wordt over de luchtvaart. De luchthaven hier zal niet verdwijnen in de komende jaren, maar er moet wel alles aan gedaan worden om de hinder zowel qua geluid, maar ook qua emissie en dat soort zaken, zoveel mogelijk te beperken en om daar zo goed mogelijk mee om te gaan. Als hij terug gaat in de geschiedenis, dan heeft de luchthaven een aantal jaar geleden aangegeven te willen uitbreiden. Op een gegeven moment heeft de staatssecretaris gezegd dit alleen te willen als daar regionaal draagvlak voor is. Tijdens de vorige raadsperiode is men daar heel hard mee bezig geweest; een aantal van de hier aanwezige commissieleden was daar bij. De heer Schreiner heeft een rapport opgesteld en dat is met elkaar besproken. Men heeft zich daar achter geschaard: met deze regio doelen kan de luchthaven eventueel uitbreiden, want dan komen er andere dingen doordat er eventueel ruimte zou zijn voor wat meer vluchten. Het is toch best jammer, dat nu geconcludeerd moet worden, dat eigenlijk bijna alles wat de heer Schreiner heeft uitgezocht niet blijkt te kunnen. Dat is toch een beetje een zure appel, als blijkt dat die ruimte er gewoon niet is. Dan is de conclusie wat hem betreft ook wel helder. Dat betekent dat er op dit moment gewoon geen ruimte is voor de luchthaven om uit te breiden. Zoals ook met elkaar is afgesproken in het coalitieakkoord. Hij wil even verschillende dingen langs lopen om aan te geven hoe de CU erin staat. Ook geeft hij aan wat de wethouder kan mee nemen richting de BRR. Allereerst het uitplaatsen van het maatschappelijk helikopter verkeer. De heer Breedveld sprak er

net ook al over in zijn inspraak. Hij hoopt, dat de wethouder zijn politiek getinte vragen van vorige week zich nog herinnert. De luchthaven heeft altijd gezegd dat als de helikopters blijven, ze deze uit de geluidsemmer willen hebben. Want als ze in dezelfde geluidsemmer zitten, gaan ze steeds meer commerciële vluchten verdrijven. Het lijkt de CU zeer onwenselijk dat de helikopters worden uitgeplaatst. Dat is echt de eerste stap naar uitbreiding van een hoop commerciële vluchten. Dat moet ook de insteek van de wethouder zijn in de BRR, dat de verschillende vluchten in dezelfde geluidscontouren, in dezelfde geluidsemmer, in dezelfde ruimte moeten blijven, waardoor inderdaad, als er meer maatschappelijke vluchten moeten zijn, de ruimte voor vliegtuigen verkleint. Op het aantal zakelijke bestemmingen kan niet gestuurd worden; dat is op zich een heldere conclusie. Hetzelfde geldt voor het opnemen van een emissienorm in het luchthavenbesluit. Overigens vindt de CU het wel jammer, dat de minister dat niet wil doen, omdat het bij luchtvaart toch vaak gaat over geluid, terwijl er nog meer schadelijke effecten van luchtvaart zijn, waarvoor zeker ook aandacht moet zijn in het omgaan met luchtvaart. Over het verstevigen van de governance is wat geschreven en aan de positie van de CRO heeft de heer Blonk al een aantal nuttige woorden gewijd. Als het gaat om de omgevingsombudsman, dan baalt de CU er wel een beetje van, dat die er niet komt. De reden waarom hij ooit werd bedacht was om die klachten, die er op dit moment rondom de luchthaven zijn en waarvan de luchthaven niet snapt dat ze er zijn, omdat ze niet altijd rationeel te verklaren zijn met de cijfers van de luchthaven, omdat ze bij de DCMR worden neergelegd, maar daar kan de luchthaven niets mee, om hierover het gesprek te kunnen voeren, om deze te kunnen clusteren, dat zowel de mensen die een klacht indienen als de luchthaven waarover geklaagd wordt met elkaar in gesprek kunnen komen. Dat was oorspronkelijk het doel. Toen hier het rapport van de heer Van Vliet besproken werd, heeft hij gezegd dat het lijkt alsof de ombudsman nu een schaap met 5 poten wordt. En een schaap met 5 poten loopt vooral mank, meestal werkt dat niet zo goed. De CU baalt ervan, dat het nu helemaal niet door gaat, juist omdat het zo zwaar is gemaakt, waardoor het draagvlak ontbreekt. Een klachtencoördinator in de vorm van een omgevingsombudsman zou wel heel nuttig zijn. Graag hoort hij van de wethouder of hij mogelijkheden ziet om daar nog wel iets in te doen, in het verbeteren van de omgang met de klachten over de luchtvaart. Dan de toename van de economische meerwaarde van RTHA voor de regio. Daar wordt wel ruimte gezien. De CU is blij met RHIA. Ook in lijn met de initiatiefnota die de collega's van de Rotterdamse gemeenteraad hierover hebben ingediend, een aantal jaar geleden, die mede aanleiding is geweest voor o.a. de universiteit van Delft om daarmee aan de slag te gaan. De CU is blij dat dit gebeurt en dat daarmee de luchthaven ook een stukje economische potentie heeft voor deze regio. Tot slot de hinderbeperkende maatregelen. Daarvan wordt in de reactie van de BRR gezegd dat ze nog wel wat ruimte zien om dingen te doen. Hij is erg benieuwd naar de toelichting van de wethouder hierop. Kan hij verder aangeven welke hinderbeperkende maatregelen in de komende periode genomen kunnen worden. Tot zover. Dank u wel.

Mevrouw Citterbartova zegt dat er veel gebeurt rondom het vliegveld en het houdt een ieder bezig. Alleen al de lijst documenten, die bij dit besprekingspunt zijn toegevoegd, zegt veel over hoe intensief dit onderwerp een ieder bezig houdt. Deze gemeenteraad en dit college hebben zich uitgesproken tegen de wens van het vliegveld om te groeien. RTHA heeft de aanvraag voor uitbreiding nog niet ingediend en zoals het er nu naar uitziet, gaat het nog even duren. Dat betekent niet, dat men rustig achterover kan leunen en wachten op wat er komen gaat. Daarom maakt de fractie van GL zich zorgen. Want de brief van het college, die het besprekingspunt van vanavond inleidt, de notitie stand van zaken samenwerkingsagenda RTHA, sluit af met de constatering dat vele doelen en maatregelen, die de bestuurlijke regiegroep zich heeft gesteld en voorgenomen, lastig uitvoerbaar of helemaal niet uitvoerbaar zijn. De BRR blijft volgens de brief open voor dialoog en initiatieven. Dan schrikt ze. Want dat klinkt alsof de BRR even de weg kwijt is en besloten heeft om af te wachten of er iemand opstaat met een beter idee. Maar juist nu is stevige inzet op bestuurlijk niveau noodzakelijk. Er speelt veel. Een second opinion heeft twijfel gezet bij de maatschappelijke baten van een groeiend vliegveld tegenover de kosten voor de omgeving. Uit onderzoek blijkt dat maatschappelijk helikopterverkeer nergens naar toe kan en dus zal blijven drukken op de geluidsruimte van RTHA. Er zijn nog nooit zoveel klachten geweest over geluidsoverlast in 2018: 37.000. De toegestane geluidsruimte over heel 2018 is met 18% overschreden, op een piekmoment in juli vorig jaar was het zelfs met een kwart. RTHA heeft een recordzomer gedraaid qua aantallen vluchten en passagiers en lijkt geenszins van plan te zijn deze trend te stoppen. En dat betekent waarschijnlijk dat dit jaar weer meer overlast en weer meer klachten zullen komen. Ook het aantal nachtvluchten rijst telkens weer boven de afgesproken 848. In 2017 waren er 1029 nachtvluchten. Gezien de tendens van de cijfers over 2018 zal het ook weer hoger uitvallen. Dit is geen moment om stil te zitten. GL vindt dat de BRR haar rol veel steviger moet pakken. Zoals de naam het zegt de regie in dit dossier naar zich toe trekken, want het is het enige middel van de gemeente om via de vertegenwoordiger in de BRR haar stem te laten horen. Men kan de omwonenden van het vliegveld, die dagelijks overlast ervaren, waaronder veel bewoners van deze gemeente, niet zomaar laten zitten. Ze wil daarom graag van de vertegenwoordiger in de BRR horen wat zijn visie is op wat de BRR kan betekenen. Dank u wel.

De heer De Groot vond het een enorme waslijst aan stukken. Anders dan mevrouw Citterbartova constateert, dat er heel veel gebeurt, constateert de PvdA juist, dat er helemaal niets gebeurd is de afgelopen 5 jaar. Men heeft een rondje gevlogen en is weer geland, maar er is eigenlijk niets veranderd sinds men begonnen is, behalve dat aan het begin de reis de staatssecretaris heel nadrukkelijk een bevoegdheid informeel heeft neergelegd bij de regio om inspraak te hebben op wat er gedaan gaat worden met de luchthaven. Dat is een open vraag geweest. Het is eigenlijk wel jammer, dat de regio niet goed in staat is geweest om daar toch een helder antwoord op te geven. Het is duidelijk: de luchthaven moet blijven, voorlopig, blijkbaar. En de geluidsruimte mag niet toenemen. Maar er niet echt een visie uit gekomen m.b.t. wat men met de luchthaven wil hier in de regio. En dat is eigenlijk wel jammer, nadat er zoveel tijd in gestoken is. Het zou wel goed zijn, als er weer eens de tijd voor genomen wordt, om dat toch alsnog eens te doen als regio, omdat dat de discussie vergemakkelijkt. Wat is het doel van de luchthaven voor Lansingerland, voor deze regio? Daar is de afgelopen 5 jaar geen goed antwoord op gevonden. Hij gaat kort in op twee specifieke zaken. Het maatschappelijke vliegverkeer en het splitsen van de geluidsruimten. Kan de wethouder reageren, als portefeuillehouder en als lid van de BRR? Het lijkt de PvdA verstandig om niet af te wachten tot het voorstel gedaan wordt, maar om daarop vooruit lopend alvast na te gaan denken over de consequenties die dat zou kunnen hebben, bijvoorbeeld voor Wilderszijde, Park Zestienhove en de omwonenden die er nu al wonen. Er zijn best wel scenario's te bedenken van hoe dat er dan ongeveer uit komt te zien. Dat is allemaal niet zo heel erg onlogisch, omdat deze raad op zich niet helemaal aan zet is. De kaarten zijn terug gegeven aan de minister en die gaat een besluit nemen. Maar het is wel goed om in beeld te hebben wat de consequenties dan eventueel zouden kunnen zijn. Op basis daarvan kan deze raad en mogelijk landelijk acteren om die voor het voetlicht te brengen. En de wethouder ook. Dat is in ieder geval wel een vraag van de PvdA. Het tweede sluit aan op de ombudsman. Er is duidelijk geconstateerd, dat er een gemis is aan communicatie met omwonenden. Dat is niet opgelost en dat moet eigenlijk wel. Eigenlijk vindt de PvdA dat er een ander plan moet komen, wat dan wel haalbaar is. Dat zou een klachtencoördinator kunnen zijn of iets anders, want de behoefte is er en blijft er. Het is niet ingevuld en het zou erg helpen als daar toch iets mee gedaan zou worden. Dank u wel.

De heer Kampinga wil graag nog even refereren aan de presentatie van vorige week. Men heeft het aldoor over de geluidsruimte. Hij probeert zich daar altijd iets bij voor te stellen. Wat is dat dan? Het is een redelijk abstract gebeuren, maar een concreet voorbeeld noemde mevrouw de ambtenaar vorige week. Vliegtuigen gaan nu in één keer zo snel mogelijk de lucht in, zodat men er weinig last van heeft. Maar er zijn ook weer redenen waarom ze straks heel langzaam gaan stijgen, waardoor meer mensen er last van gaan krijgen. Dat is allemaal in die ene continue geluidsruimte. Maar dit even vooraf. Even helderheid over de insteek van de VVD. De meeste dingen zijn al gezegd, over de heer Schreiner enzovoorts, dus dat kan hij overslaan. De VVD heeft in het verkiezingsprogramma staan hoe de VVD hiermee om wil gaan, namelijk dat een vliegveld wel belangrijk is o.a. voor werkgelegenheid, maar dat de overlast beperkt moet blijven. Kort gezegd. En de afspraak is dus: er is een bepaalde hoeveelheid toegestaan en dat is voorlopig wat de VVD betreft ook de maat. Even een aardigheid over de heer Ron Lauwerse, dit weekend. Hij lanceerde het idee om als vliegveld zoveel stroom op te gaan wekken om daarmee de mensen af te kopen. Toen hij de heer Breedveld zojuist hoorde, dacht hij dat dat geld beter besteed zou kunnen worden voor het isoleren van de huizen tegen geluid. Hij vond het niet zo handig, wat de heer Lauwerse zei. Voor de langere termijn is trouwens wel van belang: men kan nu wel gaan beperken, maar men zou ook kunnen zeggen dat men hiermee voorzichtig moet zijn. Iedereen geniet van vliegverkeer; dat is voor iedereen, door alle inkomensgrenzen heen. Iedereen vliegt graag naar een mooie bestemming. Dat moet men koesteren. Men moet oppassen dat dingen nu niet afgebroken worden, terwijl op termijn bijvoorbeeld dingen op het gebied van technologie worden gedaan. Er zijn nu al technologieën, waarmee CO2 terug gewonnen kan worden in brandstof. Dat wordt dan een mooie kringloop. Ook zijn er andere ontwikkelingen met bijna gratis stroom, met brandstofcellen, waterstofmotoren enzovoorts. Er komen hele nieuwe ontwikkelingen aan, maar die zijn er nog niet. De heer Blonk vraagt over welke termijn hij het heeft. De heer Kampinga zegt dat men dat per definitie niet weet. Maar die brandstofcellen en het recyclen van CO2 in brandstof is al mogelijk. Alleen nog niet op grote schaal, maar die dingen gaan heel hard. Als dingen nu afgebroken worden qua mogelijkheden, krijgt men ze nooit weer aan de praat, omdat er geen vliegveld meer is. De heer Jumelet vraagt wat dit toevoegt aan de overlastbeleving van de inwoners. Dit vat hij niet helemaal. De heer Kampinga geeft aan, dat er nu kerosine gebruikt wordt. Er is steeds meer sprake van synthetische brandstoffen, die minder uitstoten en minder fijnstof produceren. Die ontwikkelen zijn er. Ze zijn nog niet optimaal, maar ze zijn er wel. Hij is een optimist. De heer Duk merkt op, dat de geluidsdruk er niet lager mee wordt. De heer Kampinga gaf net een voorbeeld. Als er geld te besteden is, moeten mensen dan korting gegeven worden op stroom? Of moet er dan gezegd worden: ga je huis isoleren, zodat je minder last hebt? Dat proefde hij een beetje bij de heer Breedveld; hij zit heel duidelijk één kant op te redeneren. Over BRR en CRO heeft hij al gezegd, dat er weinig bevoegdheden zijn. Men gaat eigenlijk nergens over. Het is de

hoop, en dat zou mee gegeven kunnen worden aan het college, dat hier verandering in komt in de nieuwe wetgeving. Niets is frustrerender dan dat men geen enkele bevoegdheid heeft en dat men alleen maar een soort doorgeefluik mag zijn. Dat werkt op den duur fnuikend. Eigenlijk is de vraag heel concreet: men moet nu nog even wachten op de nieuwe wetgeving, die is uitgesteld tussen aanhalingstekens, want het is geen uitstel, maar wat later dan gedacht. Dat betekent o.a. dat de urgentie voor een aantal zaken minder is. Als de urgentie minder is, is er minder druk en dat er minder snel dingen veranderen. Dat is hij het eens met mevrouw Citterbartova; men moet oppassen dat men dingen niet op zijn beloop laat om straks te denken: verdorie, zo hadden we het niet gewild. De gemeente is maar een radartje in het geheel, want het is in belangrijke mate landelijke wetgeving, internationale regelgeving, dus de invloed die de gemeente heeft is niet zo groot. Maar zorg er als college en als portefeuillehouder voor, dat men het pakt. De heer Jumelet is benieuwd in hoeverre de VVD overleg heeft met de Kamerfractie, waar de heer Breedveld aan refereerde. Heeft de VVD lokaal gesproken met de beste meneer Dijkstra? De heer Kampinga heeft hier niet expliciet met hem over gesproken. Zijn vraag is dan ook: hoe kan de VVD als partij in de Tweede Kamer, misschien zelfs ook bij Gedeputeerde Staten, overal zitten goede vertegenwoordigers, ook bij het ministerie, hoe kan men iets doen, waarmee Lansingerland voordeel mee kan doen? Dank u wel.

De heer Van der Stelt heeft vorige week een uitstekende presentatie gekregen, een uitgebreide presentatie met de hele geschiedenis. Die bracht een ieder weer even op dezelfde pagina, wordt dan zo fraai gezegd. Er is veel gebeurd en misschien toch ook weer niet veel gebeurd. In ieder geval kan geconstateerd worden, dat deze raad behoorlijk op één lijn zit. Ook de coalitie heeft er een helder standpunt over ingenomen, werd al even gememoreerd. Het is natuurlijk ook niet op andere gedachten gekomen, wat dat betreft. Het blijft altijd een lastige afweging, ook naar de toekomst toe. Enerzijds de economische waarde, anderzijds moet er aandacht zijn voor het milieu en voor de gezondheid. Het gaat niet alleen over geluidsoverlast, maar ook over fijnstof. Het lijkt, maar nu is hij een beetje aan het papegaaien, dat er alleen maar ruimte kan ontstaan wanneer er stillere en schonere vliegtuigen komen. Voor het CDA is het plafond van de huidige geluidsnorm de norm die gehanteerd moet worden. Het is een discussie die men niet in zijn uppie voert. Met uppie bedoelt hij niet alleen de regio, maar de discussie wordt ook landelijk gevoerd. En ook landelijk gevoerd zal moeten blijven worden, want alleen dan kan men tot goede oplossingen komen. Gelukkig zijn er binnenkort ook PS-verkiezingen. Dat geeft ook weer nieuwe kansen om zich te verenigen met de provincie, ervan uitgaande dat er partijen in het college komen die dezelfde opvatting zijn toegedaan als dit college. Dat dan met vereende kracht en inzet gestuurd kan worden op de ontwikkelingen in de richting van de landelijke overheid, die naar de smaak van het CDA hierin het voortouw zou moeten nemen. Helder, er is nu geen ruimte. Het CDA wil ook niet tornen aan de norm. Alleen als de techniek voort schrijdt, maar dat zal nog wel even duren, ontstaat er mogelijk nieuwe ruimte. Dank u.

De heer Jumelet begint ook met een citaat. WIJ heeft in het verkiezingsprogramma staan, en dat is oppositie breed: geen verdere toename van geluidsoverlast, waar mogelijk dient geluidsoverlast terug gedrongen te worden. In die zin gaat WIJ een stap verder dan de coalitie, dat is wel bijzonder. Dat is ook het uitgangspunt voor de bijdrage van WIJ vanavond. Vorige week was er een uitstekende presentatie, waarbij naar voren kwam: waar gaat de gemeente feitelijk nog over? Welke rol heeft de gemeente in deze hele discussie? Uiteindelijk is die rol heel beperkt. Men moet uitkijken, dat men niet het zand in de ogen laat strooien met allerlei dingen. In de brief van het college staat: er worden vorderingen geboekt. Ja, hij is toch wel erg benieuwd naar de inhoud, want volgens hem wordt er hier een klein beetje zand in de ogen gestrooid. De bottomline is de geluidsoverlast die ervaren wordt in de woningen rondom de luchthaven en met name ook in Lansingerland. De heer Kampinga noemde allerlei technische ontwikkelingen. Het zal allemaal best, maar uiteindelijk zal er de komende jaren niet veel verbetering zijn als het gaat om geluidsoverlast en fijnstof. De vraag die WIJ zich stelt, ook in het kader van het verdere proces van de wethouder: wat wordt er van de raad verwacht? Er ligt geen voorstel, er kan nergens over besloten worden. Wat kan de raad? Uit de mond van de wethouder tekende hij op: een steun in de rug vanuit de raad voor hem richting de BRR. De raad heeft toch al meerdere keren uitgesproken dat dit het plafond is? Laat men het alstublieft zo houden. Als er getornd wordt aan die emmer als het gaat om helikopterverkeer et cetera: nee, dit is gewoon het plafond. Het is verstandig als de raad, in welke vorm dan ook, eensgezind richting de wethouder uitspreekt, voor zover dat noodzakelijk is overigens, omdat iedereen vrijwel hetzelfde zegt: wat er nu is, is het maximale, eigenlijk wat minder. Dan is de volgende vraag: stillere vliegtuigen, kan de luchthaven die incasseren of komt dat ten goede aan de inwoners, die dan wat minder overlast ervaren? Er kunnen veel woorden aan vuil gemaakt worden. Maar bottomline zegt WIJ: wethouder in de BRR, u moet standpunt uitdragen. Neem dat ter harte en houdt dat voor ogen, als het gaat om zijn inzet binnen die club. Ja, uiteindelijk zal de minister het besluit nemen. Wellicht kan in dit dossier wel samen opgetrokken worden met de Kamerfracties en kan men vragen: kunt u alstublieft invloed uitoefenen? Van inspreker hoort hij dat de VVD in de Tweede Kamer er iets anders in zit. Dan zou hij de heer Kampinga heel erg willen oproepen: ga

richting de Kamerfractie, probeer ook die mensen te winnen. Daar is de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op de minister. De heer Kampinga gaat in op het uitplaatsen van het geluid van helikopters. Als het om dat Tweede Kamerlid gaat, gaat het dan over RTHA? Of is het een landelijke wens? De heer Jumelet denkt dat als het landelijk is, men er hier uiteindelijk last van heeft. Hij zit hier in de raad voor Lansingerland. Op het moment dat het belang van Lansingerland geschaad wordt, dan lijkt het hem dat men hier opkomt voor deze belangen. Ga vooral met hem in gesprek. Dat was het.

De heer Muis zegt dat er zeer weinig draagvlak is voor uitbreiding van RTHA. Of eigenlijk is het er niet. Hij zegt bewust 'zeer weinig' want het wordt nog minder door de veranderende maatschappelijke context. Vorige week was zelfs een nieuwe term in het nieuws: vliegschaamte. Er wordt al anders gedacht over luchtvaart. Dat vraagt om vernieuwing van de luchtvaart. Op zich is het positief dat er een programma wordt gemaakt door Rotterdam en andere partijen, Rotterdam The Hague Innovation Airport, om die stap te zetten naar het vliegveld van de toekomst. Dus digitaal, duurzamer, circulair. Het klinkt allemaal heel mooi, maar men is er inderdaad nog lang niet. En de hinder wordt niet minder in de tussentijd. D66 is blij dat het standpunt van de BRR, de gemeente, L3B, de coalitie, de VVD twijfelt er nog een beetje over, dat er geen ruimte is voor groei. De heer Kampinga denkt dat hij hem dan niet goed gehoord heeft. De heer Muis vindt dat fijn. Het is mooi en het kan prachtig gezegd worden, maar daarom vroeg hij ook aan inspreker wat de raad concreet verder kan doen om te zorgen dat die ruimte er niet komt. Hoe zorgt men er tegelijkertijd voor dat de hinder terug gebracht wordt? Dat is wat ingewikkelder en dat hoort hij ook niet heel erg terug. Hij heeft de vraag richting de wethouder zien gaan. Dan de kern van wat er op de agenda staat, de notitie stand van zaken, de regiodoelen, waarvan een aantal niet gehaald gaat worden. Er kan niet gestuurd worden op zakelijke bestemmingen. Men heeft echter altijd volgehouden, dat het belangrijk is als zakenvliegveld. Maar dat kan dus afgeschreven worden. De conclusie is, dat het gewoon een vakantieluchthaven is. Dat maakt het draagvlak nog minder. Vanwege zakelijke bestemmingen zou het economisch van betekenis zijn, maar dat is het dus niet als het met name over vakantievluchten gaat. Over die hinderbeperkende maatregelen heeft hij net al aangegeven, dat BTV aangeven dat de overlast toeneemt, dat de luchthaven geluidsgrenzen overschrijdt, veelvuldig afwijkt van voorgeschreven routes. Maar wat doet men er nou mee? Er komt geen ombudsman om mee in gesprek te gaan. De directeur op de radio horende, geeft ook geen echt Zwitserlevengevoel. De vraag is: hoe komt men nou in een goed gesprek met die luchthaven hierover? Over het overschrijden van regels, afspraken? Het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit; die regel kan hij niet plaatsen, want voor zover hij weet komt er een rijksweg bij. Dus die leefomgevingskwaliteit verslechtert. Ook vanuit dat oogpunt is het dus van belang om te meten. De minister geeft het zelf ook aan, dat ze niet alleen wil berekenen, maar ook wil meten. Men moet dus zorgen hierop aan te haken, zodat er ook daadwerkelijk gemeten wordt en dat er een vervolgonderzoek komt naar de jaarlijkse uitstoot van fijnstof, zoals de BTV ook graag ziet. De minister wil ook geen emissienorm opnemen voor RTHA, maar wat D66 betreft zou daar best nog voor gepleit kunnen worden via de Tweede Kamerfracties als dat hier gedeeld wordt. Hij noemde al de lage economische waarde. D66 is al veel langer van mening, dat de regionale economie juist versterkt kan worden door meer aandacht te hebben voor de zachte vestigingsplaatsfactoren, zoals rust, stilte, groen en recreatie. Daarom zou men moeten nadenken over krimpscenario's of verplaatsingsscenario's. Men kan wel zeggen dat er een plafond is, maar zo werkt dat niet, want het is een salamitactiek, want er komt elke keer een plakje bij. Naast hinderbeperkende maatregelen moet eens gekeken worden naar krimp- of verplaatsingsscenario's. En dat is helemaal niet zo raar, ja, voor deze directeur van deze luchthaven wel, maar de directeur van Eindhoven maakte vorige week bekend dat na jaren van groei, dat zij de strategie omgooien en dat ze niet uit willen gaan van een groei van het aantal vluchten, dat ze die niet centraal willen stellen, maar de wensen van de regio. De maatschappij is veel kritischer over luchtvaart en dat begint met de vraag of men niet teveel is doorgeschoten in het creëren van volume. Wat D66 iets om een voorbeeld aan te nemen i.p.v. proberen burgers af te kopen. Om af te sluiten: voor het krimpverhaal is in de zomer met de fracties van D66 Rotterdam en de provincie Zuid Holland bij het landelijk initiatief tegen vliegtuigoverlast aandacht voor gevraagd. Als tussenstap naar innovatievere luchtvaart met stille en schone vliegtuigen die D66 en VVD graag wensen, ziet D66 liever een luchthaven in zee ter vervanging van RTHA, Lelystad en Schiphol. De Tweede Kamer en PS steunen een onderzoek hiernaar. Hij hoopt hier van te gaan horen. Daarnaast hoopt D66 dat korte vluchten overgenomen kunnen worden door snelle spoorverbindingen en dat het onderzoek inderdaad een serieuze kans gaat krijgen. Alleen op die manier houdt men de leefomgeving veilig en gezond in de toekomst. Dank u wel.

Beantwoording wethouder

Wethouder Fortuyn bedankt de commissie voor de complimenten voor de presentatie. Hij vindt het prettig als ambtenaren een compliment krijgen voor hetgeen ze gebracht hebben. Dit merkt hij ook in de vraagstelling terug en hij vindt het fijn dat het met elkaar goed gedeeld is. Er is een gedeeld informatieniveau en dat is belangrijk. Het coalitieakkoord heeft er wat uitspraken over gedaan. WIJ

twijfelde heel even of de wethouder min of meer aan het glijden is, maar nee. Hij kreeg het idee, dat ze daar een beetje op hintten, maar laat hij duidelijk zijn: politiek is die uitspraak gedaan. Er is een coalitieakkoord. De heer Jumelet wil de suggestie weg halen. WIJ had absoluut niet de indruk, dat de wethouder aan het glijden was. WIJ wilde alleen een steun in de rug geven, nogmaals. Wat dat betreft zijn ze het met elkaar eens. Wethouder Fortuyn is blij, dat ze het er nu toch even over gehad hebben en dat hij het hier even bevestigd krijgt van WIJ. Dat vindt hij heel erg prettig. De heer Blonk vraagt wat de RHIA gaat brengen. Wethouder Arends gaat in een apart bestuursoverleg over de RHIA. Waar gaat het om? Het is zoeken naar innovatieve middelen om de ontwikkeling te stimuleren. Er wordt o.a. gekeken naar bagageafhandeling, maar ze kijken ook of er synthetische brandstoffen ontwikkeld kunnen worden, om er proeven mee te doen. Maar met de TU Delft wordt ook gekeken of de kleine luchtvaart, denk ook aan hobbyvluchten, omgezet kan worden naar elektrische motoren. Dit zijn een paar kleine dingen, maar er staat veel meer op het programma, die kunnen bijdragen om de Innovation Airport echt als proeftuin te gaan weg zetten, los van het feit dat er nu zonnepanelen aangeboden worden aan de omgeving. Gevraagd wordt of hiermee de bewoners omgekocht worden, maar de wethouder laat die uitspraak voor wat het is. Hij weet dat men ook bezig is om de voertuigen daar op elektriciteit te laten lopen. Dat wordt ook gevoed o.a. uit die zonnepanelen naast de normale exploitatie. Het lijkt nu net of hij RTHA aan het verkopen is, maar dit was in het kader van de beweging die gemaakt wordt in innovation. Dat is belangrijk, nog los van de scholen. Het Albeda College komt ook kijken bij de technische kant, de douanekant, maar ook de gastvrijheid. Er gebeurt heel veel. Wethouder Arends gaat in dat gremia plaats nemen. Nu inhoudelijk m.b.t. de rapporten die voor liggen. Het is van belang om met elkaar te constateren, dat heel veel dingen uitgekauwd en uitgezocht zijn om helder te hebben waar men nu staat. De ombudsman is genoemd; de PvdA en de CU vragen hier naar. Het is een teleurstelling dat het niet doorgegaan is en diezelfde gevoelens heeft de BRR ook. Ze hadden graag een draagvlak gehad, maar dat is niet verkregen, omdat men in zekere mate vanuit eigen achtergrond wil opereren, zich niet teveel wil binden, autonoom wil opereren. Wil men het tot een succes willen brengen, zal men toch met partijen met elkaar rond de tafel moeten zitten. Op dit moment ziet men het niet zitten om het door te zetten, want het kost een hoop geld en het is belastinggeld, maar men laat het niet los. Dit is iets wat men in het achterhoofd blijft houden, om dat op een X-moment weer in de CRO ter sprake te brengen. De CRO is ook aan de orde gekomen, de commissie regionaal overleg. In die CRO is een evaluatie geweest en met die evaluatie gaat men met elkaar in gesprek. De heer Dieleman denkt dat de wethouder het punt van de ombudsman aan het afronden was. De vraag die hij daarbij nog had: is het de analyse van de wethouder dat er helemaal geen draagvlak is voor iets van een ombudsman? Of is er geen draagvlak voor een hele grote, zware ombudsman, die in de loop van de tijd gecreëerd is? Zowel de heer De Groot als hij deden het voorstel voor een ombudsman, die zorgt voor klachtencoördinatie, voor het stroomlijnen daarvan, voor het op gang brengen van het gesprek. Zou daar wel draagvlak voor zijn? Wethouder Fortuyn zegt dat ze daar nog niet helemaal uit zijn. Dit wordt onderzocht. Op dit moment wordt ook met DCMR gesproken over hoe men met de klachten omgaat. Mevrouw Citterbartova gaf ook aan, dat er een enorme ontwikkeling is op het aantal meldingen. Die kunnen hier niet geanalyseerd worden, maar het rapport is net verschenen en men kan er alles van vinden. Maar men vindt wel, dat er iets mee moet gebeuren. Ook met de luchthaven zijn gesprekken. Soms is er een kleine club die veel klaagt en daar moet men gewoon mee in gesprek om te kijken wat daar in de belevingswereld aan gedaan kan worden. Men wil in ieder geval in contact blijven met de omgeving, dat wil de BRR en de CRO ook wel. Het is nog een beetje een zoektocht, maar op dit moment kan het niet uitgevoerd worden, zoals het bedacht was. Dan de hinderbeperkende maatregelen, waar verschillende partijen het over hadden, zoals CU en het scenario denken van de heer De Groot. Wat kan nog gedaan worden in die hinderbeperking? Het laag hangende fruit is al min of meer geplukt, zoals de ochtendoverlast met draaiende motoren. Ook kan gesproken worden met de luchthaven als er overlast is bij bepaalde activiteiten. Daarmee heeft men de grote hinderbeperkende maatregelen te pakken. Waar moet aan gedacht worden? Denk aan weekenddiensten, het vliegen op andere tijden, de randen van de nacht, het overhevelen van slots, wat nu gebeurt van de winter naar de zomer, op een andere manier regiesturen. Hartstikke mooi, want daarmee kan men wat betekenen voor de omgeving. Het punt is alleen: het zit in het luchthavenbesluit. Als dit geregeld moet worden, moet er op het luchthavenbesluit gestuurd worden. Gevraagd is waar de BRR actief op in kan zetten. Enerzijds: er is geen draagvlak. De BRR wil de huidige ruimte niet vergroten; daar is geen draagvlak voor. Maar wel kan de BRR met het ministerie in gesprek gaan of er wat aan de hinder beperkende kant wat te doen is. Maar er zijn op ditzelfde ministerie ook andere afwegingen: nationale en internationale afspraken, denk ook aan milieuaspecten. Maar dit wil niet zeggen, dat er geen invloed uitgeoefend kan worden. De heer Jumelet vraagt wat de raad kan doen. Als er zicht is in welke richting besluitvorming gaat plaats vinden, of reeds nu al, moet er met politieke vrienden gesproken gaan worden over hoe men ermee om gaat. Hoe kunnen krachten gebundeld worden? De provincie is genoemd; PS zal geen harde uitspraken doen, want er zijn verkiezingen, maar na die tijd komen er misschien partijen, die iets kunnen betekenen. Het is heel belangrijk, dat raadsleden hun rol gaan spelen. De wethouder doet een beroep op lokale partijen, want die hebben hier ook wel een stem in, want leden van lokale partijen, zoals hijzelf, stemmen ook landelijk. Het is handig voor landelijke partijen om ook eens te

luisteren naar mensen als de wethouder, omdat hij lokaal is. De heer Van der Stelt wil de wethouder wel een stemadvies geven. Wethouder Fortuyn bedankt hem hier voor. Men weet wat hij gestemd heeft, daar wil hij geen geheim van maken. Hij vindt dat lokale partijen hier ook wel iets kunnen doen. Er kan wel gekeken worden naar CU of PvdA of GL, maar lokalen hebben ook wel een stem, want zij stemmen ook landelijk. De heer Dieleman gaat er even gemeente rechterlijk in zitten. Het is heel gek, dat de wethouder hier vaak namens het college zegt: wij als lokalen. Dat is best vreemd voor een college wat spreekt als één mond. Wethouder Fortuyn weet, dat de heer Dieleman er heel procedureel in zit. Hij weet wat de wethouder bedoelt; hij bedoelt het goed. Wat de raad kan betekenen, heeft hij net uitgelegd. Ook wat het college kan betekenen. Ook wat de BRR kan betekenen. Scenario denken: uiteraard, meneer De Groot, wordt er rekening gehouden met scenario's. In ieder geval komt de ligging van de luchthaven en van de start- en landingsbaan ter sprake. Het zal de gemeente niet raken in de ontwikkeling van Wilderszijde. Hiermee heeft hij de gestelde vragen beantwoord. De heer Blonk wil nog even terug komen op die CRO. Hij heeft dat een tijger zonder tanden genoemd. Kan hem uitgelegd worden, welk belang er is, welke resultaten de CRO kan bereiken of bereikt heeft t.a.v. die hinder beperkende maatregelen. Met name in de toekomst, want dat wordt aangegeven als een kans, maar hij heeft daar geen beeld van. Wethouder Fortuyn denkt dat gevraagd wordt naar concrete voorbeelden. Er staat dat men met de CRO en de evaluatie in gesprek gaat op welke wijze er nu samen opgetrokken moet worden ook in het kader van die hinder beperkende maatregelen. Daar is nog geen exact beeld over, maar er kan aan fondsen gedacht worden, aan isolatie. Vanavond is ook gezegd dat huizen geïsoleerd kunnen worden. Daar moet de BRR met die commissie mee aan de slag. Dat is nog even een zoektocht. Maar weet: deze BRR houdt de vinger aan de pols en is alert. Daar waar ontwikkelingen zijn en men hulp nodig heeft, zal er zeker een beroep op de raad gedaan worden.

Tweede termijn

De heer Blonk heeft nog een korte reactie. Hij wil herhalen, waar hij in de eerste termijn mee eindigde: vast houden aan de huidige geluidshoeveelheid en enorm alert blijven op de ontwikkelingen. Met dat laatste bedoelt hij met name: één geluidsemmertje voor al het vliegverkeer op RTHA. De BRR moet zich hier maximaal voor inzetten. Deze raad en andere raden ook moeten zich met name daar voor inzetten. De belofte van de staatssecretaris in het vorige kabinet, dat er regionaal draagvlak moet zijn, dat moet gekoesterd worden, maar vooral ook voor gehouden worden aan de huidige minister die het in de portefeuille heeft. Wat dat betreft kan gezegd worden: beloofd is beloofd. Zoals bekend is hij lid van de VNG-commissie ruimte/wonen/mobiliteit. Tot het taakveld van deze commissie behoort ook de luchtvaartnota en de luchtruimteverdeling van Nederland. Hij zal in de commissie ruimte de raad op de hoogte houden als hij informatie heeft wat betrekking heeft op RTHA. Dank u wel.

Ook de heer Dieleman is heel kort. Het is goed om dit besproken te hebben vanavond. Volgens hem zit iedereen redelijk op één lijn. Dat is niet heel gek, want dat zat men de vorige periode ook al. Hij is blij, dat alle fracties die lijn nog steeds volgen. Iedereen heeft verschillende accenten aangeduid, waar goed op gelet moet worden. De heer Jumelet gaf aan, dat het goed is om uit te spreken dat de raad de wethouder steunt m.b.t. zijn opstelling in de BRR. Volgens hem heeft iedereen dat vanavond gedaan. Wat de CU betreft, heeft de wethouder hier duidelijk uiteen gezet hoe hij erin zit. De CU heeft er vertrouwen in, dat hij dat in de BRR goed gaat verdedigen en zal kijken wat gedaan kan worden richting fracties in Staten en Kamers. Dank u wel.

Mevrouw Citterbartova vindt het heel fijn om te horen, dat in ieder geval deze commissie standvastig is en geen duimbreed wil toegeven aan de groei-ambitie van het vliegveld. Over het antwoord van de wethouder over de rol van de BRR is ze iets minder blij, omdat het lijkt alsof de enige regie die de BRR wil nemen is om de raad naar een ander politiek orgaan te dirigeren, namelijk naar de Tweede Kamer. Dat kan toch niet waar zijn? De BRR is er om op te komen voor de gemeenten op bestuurlijk niveau. Het is fijn, dat de wethouder zegt dat de BRR alert blijft, maar is dat voldoende? De luchthaven kan niet groeien totdat er een nieuw luchthavenbesluit is genomen en dat duurt nog wel even, maar dat kan de gemeente niet rustig stemmen, want er zijn overschrijdingen en die zullen er nog blijven. Vorig jaar is de ruimte overschreden en men kan er vergif op innemen dat het dit jaar weer gebeurt. Nachtvluchten, elke keer weer overschreden. Daar moet men toch iets mee doen. GL vindt dat de BRR daar echt iets aan moet doen. Dus niet kijken naar een ander politiek orgaan, die dat moet gaan regelen, natuurlijk is dat ook een weg, maar er is al vertegenwoordiging op bestuurlijk niveau en dat moet tot het maximum gebruikt worden. Nog een paar dingetjes over de klachtencoördinator. De heer Muis vroeg zich af hoe dan een goed gesprek met bewoners, die overlast ervaren, tot stand gebracht kan worden. Dat is ook haar grote vraag. De twijfel die GL had bij de rol van de ombudsman was dat het misschien een institutie wordt, die met iedereen praat, maar eigenlijk geen bevoegdheden heeft en dus niets voor niemand kan betekenen. Dan wordt alleen een vinkje gezet: ja, gesproken met bewoners, dus gedaan. Dat is niet de bedoeling. Er moet op één of andere manier een goed gesprek op gang gebracht worden. De wethouder

zei, dat er een groep is wat veel klaagt, gekeken moet worden of er iets aan hun beleving gedaan kan worden. Het lijkt alsof er iets mis is met de beleving van overlast. Nee, er is iets mis met wat er gebeurt. Er is overlast omdat er lager gevlogen wordt en later in de nacht. Er is niets mis met de beleving van degenen, die klagen. Het is haar ontgaan welk verband de heer Kampinga legde tussen innovatie van vliegtuigen en het isoleren van woningen. Het isoleren van een gevel is natuurlijk geen oplossing, omdat het geluid blijft. Men kan niet rustig in een tuin zitten. Men beweegt ook buiten, men zit niet alleen binnen met gesloten deuren en ramen. Dat kan niet de enige oplossing zijn. De heer Kampinga noemt als voorbeeld inspreker uit Bergschenhoek, die heel erg last had van nachtvluchten. Als zij geholpen zou kunnen worden vanuit het vliegveld om zo'n zolder beter te isoleren, dan is dat een stap in de goede richting. Hij zal er zo op terug komen. Mevrouw Citterbartova denkt dat elke maatregel gebruikt zou moeten worden, maar het is geen middel wat alles op lost. RHIA klinkt fantastisch, maar wat tot nu toe gezien is en wat het vliegveld tot nu toe gepresenteerd heeft, is meer greenwashing, goodwill creëren om het allemaal iets minder erg te laten lijken. Maar dat is niet het probleem wat men met elkaar ziet. Ze was erg gecharmeerd van de salamtactiek, maar ze dacht dat het omgekeerd moest, namelijk elke keer een stukje er af.

De heer De Groot wil aanhaken op het betoog van de heer Muis over de visie die ontwikkeld wordt in Eindhoven, want dat is namelijk ook wat hij zelf bedoelde in zijn eerste termijn. Men is al 5 of 7 jaar lang bezig met de luchthaven en men vindt er eigenlijk nog steeds niets van. Er komen geen serieuze scenario's op tafel. Moet hij daar wel blijven? Is het nou wel een goede plek? Wat wil men wat die luchthaven betekent? Dat vindt de PvdA nog steeds een gemis, dat dat gesprek er nooit is gekomen en dat de BRR daar ook niet toe gekomen is. Er wordt alleen maar gepraat over de consequenties van het feit, dat de luchthaven er is. Dat is jammer, want dat betekent dat de luchthaven ook geen toegevoegde waarde zal krijgen voor Lansingerland en de regio. Dus toch nogmaals de oproep aan BRR en het ambtelijk apparaat eromheen om daar toch meer energie in te steken. Er zijn nu een heleboel meningen over de betekenis van de luchthaven en die zijn van de luchthaven zelf, bewonersorganisaties of andere organisaties, zonder dat de gemeente daar echt een mening over heeft. Dat is jammer. Dan kort de ombudsman. In de stukken heeft hij een idee gelezen en dat wil hij even toetsen. Hij heeft het idee, dat er geen draagvlak is bij de organisaties, die nu de problemen niet op kunnen lossen, die de ombudsman wel moet oplossen. Er is getoetst of er een draagvlak is om een ombudsman in te stellen en dat is getoetst bij alle organisaties die nu een rol spelen en nu problemen niet op kunnen lossen. Is de vraag wel aan de goede organisaties gesteld?

De heer Kampinga leest namens de VVD voluit een onderdeel uit het verkiezingsprogramma voor. Ter gerust stelling. RTHA is belangrijk o.a. voor de werkgelegenheid in de regio, maar de overlast moet beperkt blijven. Het vliegverkeer moet binnen de afgesproken geluidsnormen en vliegtijden blijven. De VVD wil dat de gemeente in gesprek blijft met het vliegveld om de ontwikkelingen te volgen en te controleren. Ook hier geldt: afspraak is afspraak. Dat is wat in het verkiezingsprogramma van de VVD staat en daar houdt de VVD zich aan. Hij voegt er zelf iets aan toe: wat die geluidsruimte ook mag zijn, een abstract gegeven. Hij denkt dat de VVD er meer van uit gaat, dat er een vergunde geluidsruimte is en dat die optimaal gebruikt kan worden. Als vliegtuigen stiller kunnen worden, kan er misschien wel een extra vluchtje komen. Dat is anders dan wat hij hoort bij sommige andere partijen, ook achter hem, die meer de neiging hebben om die geluidsruimte te willen beperken. Hinder beperking en optimale benutting van de geluidsruimte; dat is het volgens de VVD. De heer Jumelet denkt dat de heer Kampinga één ding vergeet. Bij de beeldvorming had hij het over die helikopters die af en toe over zijn huis vliegen, waar hij zoveel hinder van heeft. Hij nodigt hem uit om eens in Bergschenhoek te komen, waar dagelijks zoveel vliegtuigen over komen. De VVD zegt: als ze stiller worden, mag er wel eentje bij. Nee, bewoners van Bergschenhoek vinden het fantastisch als die dingen stiller worden, want dan is er minder overlast. Maar de VVD wil er dan nog eentje bij. De heer Kampinga zegt dat de ambtenaar een mooi begrip had. Er zijn vliegtuigen die, zoef, de lucht in gaan. En vliegtuigen die heel langzaam de lucht in gaan. Dat maakt een wereld van verschil als men daar onder woont. Het zijn allemaal factoren en omstandigheden, die bepalen hoe de geluidsruimte gevuld wordt. De VVD vindt ook, dat er zo weinig mogelijk overlast moet zijn. Punt.

De heer Jumelet merkt op, dat er heel veel gezegd is. Wat hij nog een beetje mist in de discussie, en dat wil hij toch wel inbrengen, geïnspireerd op de woorden van de heer Muis vanuit Eindhoven, dat er een maatschappelijke discussie is rondom duurzaamheid en consuminderen. Als men kan bewerkstelligen dat er wat geconsumeerd wordt, zodat er wat minder gevlogen wordt, dan lost dat al een deel op. Als de luchthaven hoort dat er weinig draagvlak is, zou de luchthaven ook kunnen overwegen, hoe utopisch het ook mag klinken, om niet te gaan voor vergroting van die geluidsemmer, maar dat ze houden wat er nu is, omdat ze een goede buur willen zijn. Dat zou fantastisch zijn, want dan is er het goede gesprek. De grote angst is dat die geluidsemmer alleen maar groter wordt of anders qua samenstelling. Als de luchthaven zou kunnen zeggen: alles overwegende, alles gehoord hebbende in de afgelopen jaren, er is

geen draagvlak, ik wil een goede buur zijn, we proberen de geluidsruimte te houden, die we nu hebben. Dan kan men in gesprek met elkaar over overlast et cetera. Dat zou heel erg mooi zijn, als de luchthaven dat zou willen doen. De luchthaven weg, dat is geen begaanbare weg de komende jaren. Men zal heus de overlast wel accepteren, die er nu is, want men heeft er ook de lusten van. Maar als zij ook eens wat water bij de wijn zouden doen, dan zou men een goed gesprek hebben met elkaar. Dat is een oproep richting de luchthaven.

De heer Muis vindt dit een mooie oproep. Het klinkt goed, hij kan het er niet mee oneens zijn, maar hij denkt niet dat het realistisch is. RTHA wil gewoon uitbreiden en daar komen ze keer op keer over terug. Helemaal eens, hoor, met de heer Jumelet. Het zou mooi zijn als ze de omgeving als vertrekpunt nemen, dat er geen ruimte is, en die is er ook echt niet van welke kant het ook benaderd wordt, zoals de heer Kampinga het wil, maar die ruimte is er niet. Deze kan in de toekomst ontstaan, maar echt niet op korte termijn. Als het wel ontstaat, is D66 de eerste die die ruimte wil bieden, maar die ruimte is er gewoon niet. D66 sluit ook aan bij de PvdA, want er is geen visie. Het gaat alleen over beperken, tegen houden en terug duwen van die gewenste groei, maar er is geen visie. Wel een doel. Het doel is: geen ruimte voor groei. Maar over de oplossingen is men het ook nog niet eens. De BTV noemt een aantal, de portefeuillehouder noemt een aantal zaken, waar naar gekeken zou kunnen worden. Het is positief dat hij zegt dat de BRR dat niet alleen kan en dat ze de verschillende raden daarbij nodig hebben, maar dan moet wel dezelfde lobby gevoerd worden op dezelfde maatregelen, want anders heeft het geen enkele zin. In het verleden is dat ook gedaan op andere dossiers en het kan heel effectief zijn. De heer Blonk wijst op zijn rol in de VNG. De BTV heeft een rol, alert zijn. Raadsleden hebben een rol richting Tweede Kamerfracties, richting PS. Dat helpt als iedereen helder heeft wat die lobby moet zijn. Daar zou D66 graag over door willen praten. Is het wel of niet krimp? Is het stoppen met vliegen in de randen van de nacht en de ochtend? Is het nachtvluchten aan banden leggen? Al die punten, maar dan moet men het er wel over eens zijn. Dan kan daar gericht een lobby op gevoerd worden. Iedereen kent mensen in het kabinet of de Tweede Kamer, dus er kan in elk geval een poging gewaagd worden i.p.v. hier proberen een luchthavendirecteur op zijn plek te houden. Dank u wel.

Wethouder Fortuyn wil op twee dingen even reageren, eigenlijk drie. Mevrouw Citterbartova vindt het tegenvallen dat zij de regiefunctie van de BRR niet terug ziet. De BRR gaat ook invloed aanwenden in de aanloop naar het luchthavenbesluit. De BRR blijft de vinger aan de pols houden. Men zit niet in een gesloten ei en komt er ook niet uit vandaan. Met andere woorden: de BRR blijft alert en blijft invloed aanwenden. Of het nou via de provincie is of via het bestuurlijk overleg. Zoals bekend, werkt de wethouder samen met haar partijgenoot, collega wethouder in Rotterdam. Mevrouw Citterbartova zegt dat het altijd helpt om de wethouder een beetje boos te maken. Wethouder Fortuyn denkt dat dit geslaagd is. Hij wil het wel helder hebben in dit huis. De BRR geeft niet op, maar wil ook bij de raden aangeven, dat de middelen en invloed van de BRR ook een beperking hebben. De BRR gaat er uiteindelijk niet over. Dat is het ministerie in combinatie met de Tweede Kamer. Zij gaan het bepalen in een geweldig complex dossier. De heer De Groot vraagt naar de ombudsman. Het is de omgevingsombudsman. De heer Blonk merkt dat de wethouder naar een ander onderwerp springt. Het ligt toch in de lijn der verwachting dat de BRR de minister houdt aan de belofte van de staatssecretaris, om te zeggen, dat er regionaal draagvlak moet zijn. Hij neemt aan, dat de wethouder dit daar heel strikt neer legt. Wethouder Fortuyn zegt dat dit ook in de brief van 27 september nadrukkelijk gesteld is. Het is ook consequent het uitgangspunt van de BRR. Er is geen draagvlak. De heer Blonk benadrukt, dat dit ook bij de minister duidelijk moet zijn. Het moet tot haar doordringen, dat dit echt belangrijk is en dat het door een voorganger van haar is beloofd. Wethouder Fortuyn zegt dat dit niet alleen in de brief stond. Mevrouw Bom is bij de minister geweest. Daar is ook het draagvlak aan de orde geweest. Met enige regelmaat ontmoet de wethouder de minister, waarschijnlijk in maart ook m.b.t. de A16. Dan komt dit ook weer voorbij vliegen. Ga er maar vanuit, dat daar waar het kan de aandacht gevestigd zal worden op het draagvlak. Maar niet alleen dit, want er spelen nog meer factoren in het hele proces. Dan toch nog even die omgevingsmanager. Even verwachtingsmanagement m.b.t. gedaan kan worden. Die omgevingsmanager had een taak om afspraken te maken met alle partijen in de regio. Daar is geen consensus over bereikt. Dat is te lezen in het rapport. Dat komt omdat sommige clubs bepaalde autonomie in eigen handen willen hebben. De één is overleggend namens bewoners. De ander is bestuurlijk. De ander is weer een actiegroep. De ander heeft weer andere belangen, zoals het meetnet. Zij zitten toch met eigen belangen en willen zich niet direct binden. Dat heeft even tijd nodig. Als de behoefte gaat komen om samen te werken, dan wordt het gedaan. Met DCMR wordt gekeken hoe het meetnet toch een serieus karakter gegeven kan worden. Hoe gaat men ermee om? Men is echt wel zoekende hoe men met de omgeving in contact kan komen. Hoe kunnen metingen gedaan worden? Beleving is altijd iets anders. De heer Benshop, de nieuwe directeur van de Schipholgroep, heeft aangegeven, dat berekeningen en metingen leuk zijn. Dat heeft men hier ook, metingen en handhavingpunten. Het meten en berekenen ligt redelijk bij elkaar. Maar dat wil niet zeggen dat de beleving gelijk is. Dat gaf hij net ook al aan. Dat zijn discussies, die men met elkaar moet hebben. In de

klachtenrapportage van DCMR is te lezen, dat 65% van de klachten door 20 mensen gedaan wordt. Is er niet iets aan de hand, dat er andere gesprekken gevoerd moeten worden om te kijken wat men hiermee kan doen? Men moet wel voorzichtig zijn met die interpretatie. Die omgevingsombudsman had daar een rol in kunnen spelen. Het wordt niet opgegeven. Hoe wordt het bereikt? Hoe wordt het opgelost met elkaar? Richting mevrouw Citterbartova over die uitsplitsing van de nachtvluchten: er waren inderdaad afspraken over 846 of 849 vluchten in de nacht. Het zijn er bijna 1100 geworden. Als het afgepeld wordt, is te zien dat in de commerciële luchtvaart het rond de 600 ligt. De rest is veroorzaakt door calamiteiten of andere vormen, helikopters of anderszins. Men moet het met elkaar wel over de juiste parameters hebben. Dat neemt niet weg, dat er in de beleving, in de nachtrust, verstoring plaats vindt. Men moet aan de slag, helder, maar men moet ook wel de juiste interpretatie van de cijfers hebben. De BRR gaat onverdroten door. Met de steun, die de commissie heeft gegeven, mag de raad op de wethouder rekenen. Dank u wel.

De voorzitter hoort de wethouder zeggen, dat hij de vinger aan de pols houdt. Hij ervaart steun, gelet op de uitspraken door de raadsleden. Ze hoort een appel op het bestuurlijk overleg. De invloed naar de politiek kan met elkaar opgepakt worden. Men blijft alert op de omgevingsmanager m.b.t. hoe daar verder invulling aan gegeven kan worden. De wethouder blijft aan de bak en als er iets te melden valt, dan weet de wethouder de raad te vinden. Hierbij sluit de voorzitter dit besprekspunt af.

6. Stukken ter advisering aan de raad:

6.a Wijziging Gemeenschappelijke regeling Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4

De heer Machielse merkt op, dat de commissie zo van een situatie, waar men hinder van heeft, rolt naar wat de gedroomde oplossing had moeten zijn, de hoge snelheid treinverbindingen binnen Europa, ware dat ook die niet zonder problemen zijn, zoals is gebleken. Daar deze avond quote-avond is, begint hij ook met een quote. Afspraken rondom de HSL en de komst van de A16, inzake het voorkomen van geluidshinder, blijven ongewijzigd van kracht. De gemeente wil het rijk nog altijd houden aan de gemaakte afspraken m.b.t. geluidsoverlast HSL. Gegeven het feit dat er nog 11 verzoeken liggen van inwoners uit Lansingerland, is de VVD blij, dat deze regeling is omgevormd. De VVD kan die van harte ondersteunen. Hamerstuk. Dank u wel.

De heer Alsemgeest vindt het een prachtig betoog van de heer Machielse. Hij dacht even: waar gaat het heen? Toch niet al te ver, want zo ver gaat die trein niet. WIJ kan zich prima vinden in het voorstel wat er ligt, mevrouw de voorzitter.

De heer Van der Stad zegt dat het op zich een formeel besluit is. Voor D66 is het dan ook een hamerstuk. Echter, het is wel opmerkelijk dat verzoeken tot schadevergoeding lange tijd niet in behandeling zijn genomen c.q. worden aangehouden door zelf gecreëerde machteloosheid, waar niet adequaat op is geageerd. De heer Blonk kan het niet verstaan. De heer Van der Stad spreekt zo verschrikkelijk snel en met afstand tot de microfoon, dat hij het niet kan verstaan. De heer Van der Stad biedt zijn excuus aan. Het betreft een formeel besluit. Voor D66 is het dan ook een hamerstuk. Echter, het is wel opmerkelijk dat verzoeken tot schadevergoeding lange tijd niet in behandeling zijn.

Ook wat de heer Hofman betreft, wordt hiermee een weeffoutje hersteld. Een hamerstuk voor de raad.

Ook voor de heer Duk is het een hamerstuk. Het enige wat GL wel enigszins vreemd vond, was dat er nu gereageerd wordt op een brief, die 6 maanden en 8 dagen geleden door de minister is verstuurd. Waarom is het nu pas in de commissie?

Voor de heer Xhemaili is het een hamerstuk.

De voorzitter ziet dat de spreker van het CDA er nog niet is, maar zij weet uit betrouwbare bron, dat dit geen aanleiding geeft tot.

Wethouder Arends denkt dat het blijkbaar een lachwekkend onderwerp is. Toch gaat het over heel ernstige zaken als het over een schadevergoeding gaat m.b.t. overlast van de HSL. Er is één vraag gesteld door de heer Duk. Waarom nu pas in de commissie? De wethouder heeft geen flauw idee. Dat was het.

De voorzitter constateert, dat het voorstel als hamerstuk behandeld kan worden in de raad.

7a. Actualiteiten uit het college

De heer Alsemgeest heeft een vraag. Helemaal onderaan, de green deal zero emissie. Daar heeft wethouder Fortuyn een ondertekening gedaan. Hij wil graag weten wat dat inhoudt voor de gemeente

Lansingerland, met de binnenstedelijke logistiek. Mag hij straks niet meer met de auto de Kruin op? De voorzitter denkt dat dat dan de fiets wordt. Wethouder Fortuyn laat dit aan de vraagsteller over, of hij straks met de auto over de Kruin mag. De visie wordt nog besproken. De green deal zero emissie heeft te maken met grootstedelijke aanpak, maar straks ook wel in Berkel. Ingezet wordt om distributie binnen de winkelcentra, stadcentra, dorpscentra, zoveel mogelijk te laten doen door voertuigen die elektrisch aangedreven zijn. Men probeert op een CO2 neutrale manier de winkels te laten bevoorraden. Uiteraard, in de plattelandsgemeenten zal het wat later op gang komen. Misschien is het daar ook minder urgent dan in steden als Den Haag, Rotterdam, Delft, Dordrecht. De MRDH heeft gemeend de inzet te doen om zoveel mogelijk CO2 uitstoot binnen de logistiek van bevoorrading tegen te gaan. Dat is de achtergrond van deze deal.

7b. Actualiteiten uit de commissie

Geen opmerkingen.

7c. Verbonden partijen

Wethouder Fortuyn zegt dat de ene keer de stand van zaken wat sneller is opgemaakt dan de andere keer. Er zijn wat ontwikkelingen geweest de afgelopen weken, waarvan de wethouder de commissie op de hoogte wil stellen. Met name het persbericht van Staatsbosbeheer en inmiddels ook vanuit Rijkswaterstaat m.b.t. het recreatiegebied; wat hier aan de hand is. In het Lage Bergse Bos wordt de kap eerder uitgevoerd. Er wordt samen opgetrokken met Rijkswaterstaat. Begin februari begint de Groene Boog met het vrij maken van het traject om een parallelweg te creëren voor het mogelijk maken van de bouw van de tunnel. Dat loopt parallel op met het kappen van de essen, die door essentaksterfte zijn geraakt, door Staatsbosbeheer. Dat betekent dat in het Lage Bergse Bos een forse ingreep gaat plaats vinden. Op 19 en 27 januari zijn er inloopevenementen, die bij het restaurant Bergse Bos gehouden worden. Inwoners en belangstellenden worden daar geïnformeerd. Er zijn 4.000 brieven rond gestuurd in de omgeving om aan te geven wat er gaat gebeuren. Er is ook een plan voor de herinrichting. De A16, de tunnelbouw en de herinrichting van het Lage Bergse Bos vallen samen met het verschrikkelijke feit dat er enorm veel essen gekapt moeten worden. Dat is best wel even een gebeuren wat publiekelijk veel aandacht gaat krijgen. Waarom gaat Staatsbosbeheer ook al beginnen in januari/februari tot en met maart? Omdat het totaal aan bomen, wat gekapt gaat worden niet in één seizoen gedaan kan worden. Wat is een seizoen? Er wordt rekening gehouden met het broedseizoen. Half maart moet men stoppen vanwege het broedseizoen. Dan kan men pas verder met kappen in september/oktober. Het wordt dus beperkt door de fauna, die zoveel mogelijk nog de ruimte gegeven wordt. RWS heeft overal zwaluwkasten opgehangen om zwaluwen, die ook uit de stad komen, op te vangen. Kortom: men is er nadrukkelijk mee bezig. Dan weet de commissie dat men zo goed mogelijk zijn best doet om de dieren niet al te veel te verstoren. Maar het gaat wel gebeuren.

Het tweede betreft het bericht van de stichting Stop Herrie HSL, dat ze stoppen met de website. Dit bericht heeft de raad ook ontvangen, maar de wethouder wil de commissie er toch op attenderen. Ze blijven communiceren, via het gemeentenieuws, via de Heraut en andere publicaties. Mochten er ontwikkelingen zijn, dan is dat te zien bij de stand van zaken.

8. Rondvraag en sluiting

De heer Xhemaili zegt dat op initiatief van GL er in 2016 in de Berkelse Herenstraat een speciaal zebepad is geschilderd in de regenboogkleuren. Deze kleuren staan voor acceptatie van lesbische vrouwen, homoseksuele mannen, biseksuelen, transgenders en intersekse personen. Helaas is deze regenboog-oversteekplaats gesneuveld bij de opknapbeurt van Berkel centrum. Samen met GL ziet de PvdA graag de oversteek terug komen. Vraag aan de wethouder: komt er op deze plek weer een regenboog-oversteekplaats? Zo ja, kan dat ook permanent? Dus niet alleen schilderen, maar permanent bestraat. Zo nee, worden er dan alternatieven overwogen voor een symbool, zoals een kunstwerk, wat acceptatie bespreekbaar maakt van LHBTI? En Q, absoluut.

De heer Van As las in het AD van gisteren, dat de MRDH een onderzoek heeft gedaan naar het gebruik van de P&R voorzieningen op de metrostations in de regio. De MRDH overweegt om betaald parkeren in te voeren. In Lansingerland zijn er twee stations, waar die P&R voorzieningen zijn. Zijn vragen zijn: is het college op de hoogte van dit onderzoek en de overwegingen, die in dit artikel staan? Zijn hier ook de P&R locaties in Lansingerland betrokken? Welke rol en bevoegdheid heeft de MRDH bij het mogelijk invoeren van betaald parkeren op deze locaties in Lansingerland? Als betaald parkeren alleen bij de Rotterdamse stations, zoals Meijersplein, wordt ingevoerd, dan valt een verplaatsing van het parkeerprobleem naar Lansingerland te verwachten. Wat vindt het college van het plan van de MRDH om dit betaald parkeren in te voeren in de regio?

De heer Blonk heeft een vraag over hetzelfde onderwerp. Hij heeft het AD gisterochtend ook gelezen over de P&R's die helemaal vol lopen. De oorzaak zou zijn dat er bij de metrostations te veel auto's staan van eigenaren, die maar 1 of 2 km van het station wonen. Voor hen is de P&R niet bedoeld, zegt de MRDH in het AD. Op 30 januari bespreekt de bestuurscommissie MRDH deze zaak. Dit heeft hij bij het secretariaat van de adviescommissie nagevraagd. Hem is aangegeven, dat het ook in de adviescommissie wordt besproken. Hij kent de agenda nog niet; morgen is de agendacommissie. Het zou zitten in de agenda over ketenmobiliteit. Hij vindt het bijzonder dat de informatie van de MRDH aan de krant is aangereikt nog voordat de wethouders er over gesproken hebben in de bestuurscommissie vervoersautoriteit. Zijn eerste vraag is: wethouder, hoe kan dat? Op welke wijze is deze informatie hierover vanuit de metropoolregio naar het AD tot stand gekomen? Volgende. Is het zo, dat betaald parkeren bij de metrostations de bereikbaarheid in de metropoolregio zal vergroten? Vanochtend gaf de Rotterdamse wethouder Judith Bokhove in het AD aan, dat zij niet ziet dat betaald parkeren voor de P&R's een maatregel is, die bijdraagt aan de bereikbaarheid. Zij neemt al gas terug, zij denkt dat het niet helpt. Vraag aan wethouder Fortuyn: is de wethouder het met haar eens, dat betaald parkeren bij die grote P&R's in de randen van Rotterdam, daar beschouwt hij ook Rodenrijs en Westpolder bij, gratis moet blijven? Het vorige college van Rotterdam heeft nog niet zo lang geleden betaald parkeren ingevoerd op P&R terreinen, maar dit al heel snel terug gedraaid vanwege de enorme commotie, die erover kwam, omdat het niet helpt, omdat mensen de auto weer ingejaagd worden de stad in. En dat wil men niet. Er zijn meer en betere fietsparkeervoorzieningen nodig bij nagenoeg alle P&R's in de metropoolregio. Laatste vraag. Is de wethouder het met hem eens, dat voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij metrostations veel meer bijdragen aan een betere mobiliteit dan betaald parkeren? Tot slot: de fractie van L3B heeft in het verkiezingsprogramma 2018-2022 staan: geen betaald parkeren in Lansingerland. Dat wil L3B maar zo laten.

Wethouder Fortuyn begint met de vraag van Xhemali m.b.t. de regenboogoversteek. Deze oversteek is geslactofferd bij de herinrichting van 't Vierkantje en de Herenstraat. De vraag is of deze terug kan komen. De wethouder kan verzekeren, dat de regenboog onderdeel uitmaakt van het herinrichtingsplan. Hij komt dus gewoon weer terug. In januari 2018 is dat met elkaar besproken. De regenboog komt terug, alleen op een iets andere manier, kwalitatief beter. Medio maart, dat heeft te maken met de oplevering, maar ook met de weersomstandigheden, zal de oversteek opnieuw ingericht worden en wellicht officieel geopend worden. Tegelijk met het carillon. De wethouder zit nog te denken welke festiviteiten hier omheen gedaan kunnen worden. Straks is er een prachtige omgeving, waarbij ook aandacht is voor de gemeenschap die de LQHBTI vertegenwoordigt. Wat dat betreft, komt het goed voor elkaar. Hiermee is de vraag beantwoord. Dan een ander dossier. Het AD wordt goed gelezen, begrijpt de wethouder. In ieder geval 2 abonnees. Hoe komt het dat het AD dit al brengt, terwijl de raad, het college, de adviescommissie hier nog over moeten praten? Dit heeft de wethouder laten uitzoeken, want hij vindt het ook vervelend. De behandeling van het onderwerp in de bestuurscommissie vervoersautoriteit over parkeren in algemene zin was in november al, maar de markt- en capaciteitsanalyse is nu pas bekend. De tellingen zijn bekend. Deze informatie is recent gedeeld door de MRDH. Westpolder en Rodenrijs worden ook aangehaald, en Meijersplein. Hier is de koppeling gelegd van: die twee dingen horen bij elkaar. De wethouder zit in het presidium; hij heeft al een aantal dingen gezien. Betaald parkeren is één van de koppen, discussiepunten, waar aan gedraaid kan worden om te kijken hoe de bereikbaarheid vergroot kan worden, alsmede de voorzieningen. De wethouder wil de vragenstellers vragen: er is een collegebrief onderweg met de data van de rapporten die nodig zijn om het te beoordelen. De MRDH-discussie komt op gang; waar gaat het over? De vraag is om het op 5 februari te bespreken. Want nu zou het over één ding gaan, betaald parkeren, maar dat is te beperkt, want het rapport is groter. De markt- en capaciteitsanalyse is nodig voor de toekomst. Er wordt inderdaad gesuggereerd, dat alleen bijbouwen geen oplossing is. Er zullen andere maatregelen genomen moeten worden en er zijn knoppen nodig om aan te draaien. Als beide heren ermee kunnen leven om de discussie op een later moment, ook met de informatie vanuit het college en de discussie in de bestuurscommissie en de adviescommissie, dan krijgt men een heel zinvolle discussie. Om de heer Blonk gerust te stellen: betaald parkeren is des gemeentes. Het is geen MRDH opgave. Het is aan de gemeente om er een beslissing over te nemen. Het kan niet zo zijn dat de MRDH zegt: gij zult betaald parkeren doorvoeren. Als beide heren akkoord gaan met deze beantwoording, wil hij het hierbij laten.

De voorzitter begrijpt, dat 5 februari het vervolg komt, als alles op een rij staat en een ieder de tijd heeft om erover na te denken.

De voorzitter dankt aanwezigen voor ieders inbreng. Wel thuis, tot de volgende keer op 5 februari. Niets meer aan de orde zijnde, sluit zij de vergadering om 21.55 uur.

Verslag opgesteld door Marianne Jansen, Lothassa Secretarie, met behulp van geluidsopname.



AGENDEREN BESPREEKPUNT COMMISSIE

Registratienummer : (In te vullen door de raadsgriffie)	
De commissie Ruimte in vergadering bijeen d.d. 5 februari 2019	
Onderwerp: Mag 3B Wonen middenhuur bouwen en beheren	
Reden om onderwerp op agenda te plaatsen: Mag 3B Wonen middenhuur bouwen en beheren? In Binnenlands Bestuur van 30 december 2018 lazen wij in een artikel van Martin Hendriksma dat de Woningcorporatie Midden-Limburg een lening van € 170 miljoen ontvangt om meer woningaanbod voor middeninkomens te creëren. Het geld wordt verstrekt door Rabobank en BNG Bank om huurwoningen te bouwen met een huurprijs tussen de € 710 en € 1.000 per maand. Het artikel uit BB digitaal is bijgevoegd. Volgens BNG Bank laten grotere institutionele beleggers en ontwikkelaars dit type woningen doorgaans links liggen. Huishoudens met een middeninkomen zijn echter juist naar dit type woning op zoek. Ze hebben vaak een te hoog inkomen om voor sociale huur in aanmerking te komen en verdienen te weinig om zich met succes op de kopersmarkt te begeven. Als gevolg daarvan is de vraag naar middenhuur veel groter dan het aantal beschikbare woningen. En dat lijkt ook het geval in Lansingerland. Er zijn, met name in de Randstad veel te weinig woningen met een huur tussen de € 710 en € 1.000 per maand. De behoefte om dit soort woningen te huren is groot en dat is zeker ook in Lansingerland het geval. Daarbij moet zeker gedacht worden aan jonge mensen, die te veel inkomen hebben voor sociale huur en te weinig om te kunnen kopen. Maar ook ouderen (kinderen de deur uit) die kleiner willen gaan wonen en die daar nauwelijks de mogelijkheid voor hebben in Lansingerland. Het bijzondere in Limburg is dat de Woningcorporatie die woningen gaat bouwen en beheren, terwijl wij niet anders wisten dat een woningcorporatie alleen woningen mag bouwen en beheren die een huur hebben van maximaal € 710 per maand.	
Te bespreken in commissie: Graag willen wij tijdens een bespreking in de commissie Ruimte van 5 februari 2019 met de raadsfracties en de wethouder spreken over de mogelijkheden dat 3B Wonen woningen mag gaan bouwen en beheren die een huurprijs hebben tussen de € 710 en € 1.000 per maand. Tot slot vinden wij het van belang dat zo'n nieuwe activiteit van 3B Wonen niet ten koste mag gaan van de noodzakelijke hoeveelheid sociale huurwoningen die in Lansingerland nodig zijn.	
Henk Meester Jan Pieter Blonk Fractie Leefbaar 3B Lansingerland 16 januari 2019	

170 MILJOEN VOOR ONTWIKKELING LIMBURGSE MIDDENHUUR



Martin Hendriksma 30 dec 2018

Woningcorporatie Midden-Limburg ontvangt een lening van 170 miljoen euro om meer woningaanbod voor middeninkomens te creëren. Het geld wordt verstrekt door Rabobank en BNG Bank.

Weinig aanbod

Volgens BNG Bank laten grotere institutionele beleggers en ontwikkelaars dit type woningen doorgaans links liggen. Daardoor is er ook in Limburg weinig aanbod. Huishoudens met een middeninkomen zijn echter juist naar dit type woning op zoek. Ze hebben vaak een te hoog inkomen om voor sociale huur in aanmerking te komen en verdienen te weinig om zich met succes op de kopersmarkt te begeven. Als gevolg daarvan is de vraag naar middenhuur veel groter dan het aantal beschikbare woningen.

Meer doorstroming

Een aanzienlijke categorie huurders die nu nog in een sociale huurwoning woont, zou op grond van het gestegen inkomen makkelijk in middenhuur terecht moeten kunnen. Voor deze groep resteren nu maar twee opties: blijven zitten in de sociale huurwoning of verhuizen naar elders. Het bouwen van extra middenhuur draagt daarmee bij aan de leefbaarheid van de regio Limburg, stellen de twee geldschieterende banken, en leidt tot met meer ruimte voor doorstroming op de huurdersmarkt. Ook ontstaan zo meer gemengde wijken en wooncomplexen.

Maandelijkse huurprijs

Met de lening van 170 miljoen euro wil Wonen Limburg de middeninkomens in Limburg voorzien van passend aanbod. De maandelijkse huurprijs van de woningen komt te liggen tussen de 710 en 1.000 euro.

Raadsvoorstel



Datum Raad
21 februari 2019

Portefeuillehouder
Simon Fortuyn

Registratienummer
BR1800135

Onderwerp
Project Rotondes Fietsveilig

Gevraagde beslissing

1. De rotondes Klapwijkseweg/Boterdorpseweg veiliger te maken conform maatregelenpakket 1.
2. Het krediet op te hogen van € 1,3 miljoen naar € 2,7 miljoen.
3. De structureel hogere kapitaallasten (€ 21.800 in 2020) ten laste brengen van Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen.

Samenvatting

Eind januari 2018 stelde de gemeenteraad het Fietsveiligheidsplan Lansingerland vast. Doel is om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. Voorafgaand konden inwoners in 2017 met een online burger-panel verkeersonveilige locaties melden. Dit leverde ruim 1.700 meldingen op. Uit de analyse bleek een groot deel van de meldingen betrekking te hebben op de rotondes op de corridor Boterdorpseweg-Klapwijkseweg. De rotondes zijn daarom in het Fietsveiligheidsplan benoemd als prioriteit. Bij de vaststelling van de Begroting 2018 is een investeringskrediet van € 1.300.000 opgenomen. In 2018 zijn conform de kaders van het Fietsveiligheidsplan de maatregelen aan de rotondes verder uitgewerkt. De voorgestelde maatregelen per rotonde staan beschreven in de bijlage (T18.16415). De maatregelen bestaan voornamelijk uit het verbeteren van het zicht en het remmen van de snelheid voor zowel fietsers als automobilisten. Daarbij zijn op enkele locaties ingrijpendere maatregelen nodig dan op basis van de quickscan in 2017 geraamd was. Zo leggen we enkele fietsoversteken verder van de rotonde af dan bij de quickscan aanvankelijk beoogd. Bij de rotonde Weg & Land is voor het veiliger maken van de fietsoversteek het verplaatsen van de rotonde noodzakelijk. Daarnaast zijn de maatregelen getoetst aan hun toekomstvastheid in relatie tot de verkeersafwikkeling tot 2030. Zo is voor de rotonde Oudlandselaan voor het borgen van een verantwoorde verkeersafwikkeling een meerstrooksrotonde noodzakelijk.

Voor een overzicht van de maatregelen zie bijlage T18.16415.

Het college vraagt goedkeuring voor de maatregelen met het benodigde bijhorende krediet conform pakket 1.

Het voor alle rotondes benodigde investeringsbedrag is hoger dan het in de Begroting 2018 opgenomen krediet. Op basis van de afwegingen zijn er vier maatregelenpakketten uitgewerkt. Op basis van de sterke wens om op alle rotondes maatregelen te treffen, en gelet op de uniformiteit van die maatregelen, is het voorstel om alle zeven rotondes aan te passen (maatregelenpakket 1). Hiervoor wordt het investeringskrediet opgehoogd met € 1.400.000. Hierbij betrekken we dat de MRDH in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019 € 1.000.000 subsidie beschikbaar stelt voor dit project. Een bijdrage van de MRDH verlaagt het netto eigen aandeel van de gemeente, waardoor niet het volledige krediet noodzakelijk is en de bijbehorende kapitaallasten lager zijn. De kapitaallasten voor het resterende krediet van € 400.000 voor de gemeente zijn € 21.800 in 2020 (lineair aflopend).

Voorgesteld wordt deze kapitaallasten te dekken vanuit de post Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen op Programma 5 Kwaliteit openbare ruimte, beleidsveld Beheer openbare ruimte. Ons beleid is om dekking structureel zoveel mogelijk te vinden binnen het programma waartoe dit krediet hoort.

Financiële consequenties

Projectkosten

De projectkosten stijgen van € 1.300.000 naar € 2.700.000.

Op te hogen beschikbaar krediet

Een krediet van € 1.300.000 is reeds beschikbaar gesteld bij de Begroting 2018-2021. Voorgesteld wordt dit krediet met € 1.400.000 op te hogen naar € 2.700.000. Hierbij betrekken we dat de MRDH in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019 € 1.000.000 subsidie beschikbaar stelt voor dit project. De kapitaallasten voor het resterende krediet van € 400.000 voor de gemeente zijn € 21.800 in 2020 (lineair aflopend).

Dekking kapitaallasten

Voorgesteld wordt deze kapitaallasten te dekken vanuit de post Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen op Programma 5 Kwaliteit openbare ruimte, beleidsveld Beheer openbare ruimte. De verwachting is dat met deze investeringen de komende jaren geen groot onderhoud nodig is aan de rotondes. Hiermee zijn de investeringslasten geen feitelijke verhoging van de benodigde gelden.

Subsidie MRDH

De gemeente heeft de aanpak van de rotondes aangemeld voor een subsidiebijdrage vanuit de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Een bijdrage van de MRDH zal het netto eigen aandeel van de gemeente verlagen, waardoor niet het volledige krediet noodzakelijk is en de bijbehorende kapitaallasten lager zijn. De MRDH subsidieert de aanpak van locaties waar recent ongevallen zijn gebeurd voor maximaal 50%. De MRDH heeft hiertoe reeds een bijdrage van € 1.000.000 opgenomen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019. Dit biedt de gemeente voldoende zekerheid voor uitvoering van het project. Een exacte toerekening van de subsidiabele kosten per rotonde volgt na aanbesteding van het werk.

Met de MRDH en de provincie Zuid-Holland gaan we in gesprek voor een hogere/extra subsidiebijdrage. Mocht dat lukken, dan vloeit een eventueel voordeel terug naar programma 5 Kwaliteit openbare ruimte.

Beheerlasten

De aanpassingen aan de rotondes hebben nagenoeg geen effect op de jaarlijkse beheerlasten.

Risico's

De nota Risicomanagement en Weerstandsvermogen stelt dat voor investeringsaanvragen boven de € 1.000.000 een risicoanalyse plaatsvindt en de uitkomsten hiervan inclusief te nemen maatregelen in de bestuurlijke besluiten staan.

Uitloop planning

De planning is gericht op snelle realisatie. Tijdens de winter kunnen we niet asfalteren omdat dit ten koste gaat van de kwaliteit. De kans bestaat dat de aanpak van enkele rotondes na de winterperiode plaatsvindt. Samen met de aannemer bepalen we de beste fasering voor de werkzaamheden. Daarnaast zal voor de fasering van de uitvoering en tijdelijke wegomleidingen afstemming plaatsvinden met de provincie Zuid-Holland en de Groene Boog (aannemer A16).

Kostenoverschrijding

De GWW-markt staat onder druk. Dit kan leiden tot een hogere aanbestedingssom tijdens de gunning van het werk. Door het opstellen van een goede besteksraming scheppen we duidelijkheid en

beperken we het risico op meerwerk. Daarnaast voeren we goed contractmanagement. Bij onverhoopte overschrijding zal het college zoeken naar kostenoptimalisatie. Wij informeren de raad hierover actief.

Uitblijven subsidie

Bij het (deels) uitblijven van de MRDH-subsidie zijn de maatregelen deels ongedekt. De maatregelen zijn reeds opgenomen in het Investeringsprogramma van de MRDH. Wij vragen nog een aanvullende zekerheid bij de MRDH om de bijdrage te borgen. Aan het begin van het project vragen we daadwerkelijk de subsidie aan op basis van de definitieve ontwerpen.

Toekomstvastheid maatregelen

Het nemen van ingrijpende maatregelen voor de verkeersveiligheid kan teniet gedaan worden door de toename van auto- en fietsverkeer. Door te rekenen met de verkeersprognosecijfers van 2030 houden we rekening met extra verkeer door de realisatie van Wilderszijde en Westpolder en de komst van de A16. Zo zijn de rotondes op de Boterdorpseweg doorgerekend op hun doorstroming in de huidige en eventueel kleinere vormgeving. De berekeningen geven aan dat de huidige vormgeving (turborotonde) in 2030 noodzakelijk is om het verkeer goed af te wikkelen. Bij de rotonde Oudlandselaan voegen we capaciteit toe.

Beoogde verbetering verkeersveiligheid wordt niet behaald

Verkeersveiligheidsmaatregelen laten zich moeilijk vooraf kwantificeren als het gaat om de effecten op de ongevalcijfers. Daarnaast speelt gedrag een grote, lastig te beïnvloeden rol in verkeersveiligheid.

De maatregelen zullen de snelheid op de rotondes verlagen, zowel voor fietsers als voor automobilisten. Daarnaast verbeteren we het wederzijdse zicht tussen de verkeersdeelnemers. De aspecten dragen bij aan de verkeersveiligheid.

De gemeente evalueert de geregistreerde ongevallen. Op basis hiervan wordt het beleid en de inzet bijgesteld. Na realisatie van de rotondes letten we nadrukkelijk op de ongevallen bij de rotondes. Ook zijn we in gesprek met de politie. Conform het Fietsveiligheidsplan raadplegen we het burgerpanel over een aantal jaar om de beleving van de fietsveiligheid op de diverse locaties weer te peilen. Tot slot monitoren we de meldingen die bij de gemeente binnenkomen.

Verdere procedure

- Aanbesteden uitvoering 2019-Q2/Q3.
- Uitvoering kan plaatsvinden in 2019-Q3 tot en met 2020-Q1 (tijdens winterperiode niet asfalteren).

Juridische aspecten

Geen

Extern draagvlak/burgerparticipatie

- Het fietsveiliger maken van de rotondes Boterdorpseweg-Klapwijkseweg is afkomstig uit het Fietsveiligheidsplan. Dit is tot stand gekomen met brede inbreng van inwoners. Met een online burgerpanel konden inwoners verkeersonveilige locaties melden. Dit leverde ruim 1.700 meldingen op. Uit de analyse bleek een groot deel van de meldingen betrekking te hebben op de rotondes. De rotondes zijn daarop in het Fietsveiligheidsplan en het collegeprogramma benoemd als prioriteit.
De overige te verbeteren locaties uit het Fietsveiligheidsplan worden separaat opgepakt en vallen buiten dit voorstel.
- Over de mogelijke maatregelen op de rotondes is gesproken met:
 - o Fietsersbond
 - o Scholen Melanchthon en Wolfert
 - o Bedrijven op Weg & Land
 - o Provincie Zuid-Holland

- Politie

Het totaalpakket aan maatregelen kan bij deze partijen rekenen op draagvlak.

- Over de geconstateerde problemen bij de rotondes en de mogelijke maatregelen is een filmpje gemaakt. Deze is beschikbaar op het Youtube-kanaal van de gemeente (<https://www.youtube.com/watch?v=SQhdkD43IA>). Het filmpje is ruim 1.270 keer bekeken.
- Er is een projectpagina met informatie over het project. Met een raadsbesluit is er duidelijkheid over het maatregelenpakket en kunnen we deze op de site zetten.
- De avond zal gelet op de fase van het project en gelet op de voorgang een informierend karakter hebben.
- Er is een Beeldvormende Raadsavond gehouden op 6 november 2018.

Duurzaamheid

- Verkeersveiligheid stimuleert duurzaam fietsgebruik.
- We passen led-verlichting toe.
- Maatregelen worden toekomstvast uitgevoerd opdat we niet over een paar jaar alles weer op de schop hoeven te gooien.

Bijlagen

- Toelichting maatregelen per rotonde T18.16415
- Rapportage Goudappel-Coffeng / Waalpartners T18.16534
- Presentatie beeldvormende avond 6 november 2018 T18.14066

Toelichting

Inleiding

Eind januari 2018 stelde de gemeenteraad het Fietsveiligheidsplan Lansingerland vast. Doel is om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. Voorafgaand konden inwoners in 2017 met een online burgerpanel verkeersonveilige locaties melden. Dit leverde ruim 1.700 meldingen op. Uit de analyse bleek een groot deel van de meldingen betrekking te hebben op de rotondes op de corridor Boterdorpseweg-Klapwijkseweg. De rotondes zijn daarom in het Fietsveiligheidsplan benoemd als prioriteit. Bij de vaststelling van de Begroting 2018 is een investeringskrediet van € 1.300.000 opgenomen.

In 2018 zijn conform de kaders van het Fietsveiligheidsplan de maatregelen aan de rotondes verder uitgewerkt. De voorgestelde maatregelen per rotonde staan beschreven in de bijlage (T18.16415). De maatregelen bestaan voornamelijk uit het verbeteren van het zicht en het remmen van de snelheid voor zowel fietsers als automobilisten. Daarbij zijn op enkele locaties ingrijpendere maatregelen nodig dan op basis van de quickscan in 2017 geraamd was. Zo leggen we enkele fietsoversteken verder van de rotonde af dan bij de quickscan aanvankelijk beoogd. Bij de rotonde Weg & Land is voor het veiliger maken van de fietsoversteek het verplaatsen van de rotonde noodzakelijk. Daarnaast zijn de maatregelen getoetst aan hun toekomstvastheid in relatie tot de verkeersafwikkeling tot 2030. Zo is voor de rotonde Oudlandselaan voor het borgen van een verantwoorde verkeersafwikkeling een meerstrooksrotonde noodzakelijk.

Tijdens de uitwerking van deze maatregelen bleek het totaal aan benodigde investeringen het beschikbare krediet te overstijgen. Dat vraagt om aanvullende keuzes.

Op basis van de afwegingen zijn er vier maatregelenpakketten uitgewerkt.

Maatregelenpakket 1

Alle rotondes Boterdorpseweg-Klapwijkseweg aanpassen, inclusief kruising Klapwijkse Zoom.

Argument

Alle rotondes worden veiliger gemaakt

De verkeersveiligheid is het beste geborgd door uniforme inrichting op alle rotondes.

Alle rotondes bieden tot 2030 voldoende capaciteit.

Kanttkening

Het pakket overschrijdt het beschikbare krediet met € 1.400.000.

Maatregelenpakket 2

Alle rotondes Boterdorpseweg-Klapwijkseweg aanpassen, behalve de rotonde Klapwijkseweg/Oudlandselaan.

Argument

Zes van de zeven rotondes worden veiliger gemaakt. Op deze rotondes gebeuren regelmatig ongevallen.

Het pakket overschrijdt het beschikbare krediet met € 353.000.

Kanttkening

De rotonde bij de Oudlandselaan behoudt zijn vormgeving en de verkeersveiligheid verbetert hier niet.

De rotonde Oudlandselaan biedt onvoldoende verkeerscapaciteit.

Maatregelenpakket 3

Alléén de rotonde Klapwijkseweg/Oudlandselaan aanpassen.

Argument

Deze rotonde kent veel ongevallen
De maatschappelijke aandacht spitst zich toe op deze rotonde.
Het pakket past binnen het beschikbare budget.

Kanttkening

Zes van de zeven rotondes behouden hun vormgeving en bieden geen uniformiteit.
Op de zes rotondes verbetert de verkeersveiligheid niet terwijl ook daar ongevallen gebeuren.

Maatregelenpakket 4

Alle rotondes Boterdorpseweg/Klapwijkseweg aanpassen, maar voor rotonde Weg&Land de huidige vormgeving behouden.

Argument

De rotonde Weg & Land is ook bij volledige aanpassing/verplaatsing van de rotonde niet optimaal, maar verbetert wel aanzienlijk.

Kanttkening

Het pakket overschrijdt het beschikbare krediet met € 863.000.
Bij Weg & Land blijft de huidige krappe vormgeving behouden.
Er gebeuren ongevallen bij Weg & Land.

Beoogd maatschappelijk effect

- Verhogen verkeersveiligheid
- Verbeteren doorstroming

Kernargumenten

1.1. Geeft uitvoering aan Fietsveiligheidsplan en Collegeprogramma.

Het in januari 2018 vastgestelde Fietsveiligheidsplan heeft als doel om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. De rotondes zijn in het Fietsveiligheidsplan benoemd als prioriteit. Ook het Collegeprogramma hecht belang aan de fietsveiligheid en stelt dat daarvoor de rotondes op de Klapwijkseweg/Boterdorpseweg aangepast worden.

1.2. Maatregelenpakket 1 verbetert de verkeersveiligheid.

Op alle rotondes op deze corridor treden in enige mate verkeersonveilige situaties op. Met name bij de rotondes Weg & Land, Tobias Asserlaan, Randweg-west, Raadhuislaan en Oudelandselaan komt het daarbij tot bijna-ongevallen en ongevallen met letsel. De rotonde Oudelandselaan en de rotonde Weg & Land hebben daarbij de meeste maatschappelijke aandacht.

Het maatregelenpakket biedt de maximale verbetering binnen de kaders van het Fietsveiligheidsplan. De maatregelen zullen de snelheid op de rotondes verlagen, zowel voor fietsers als voor automobilisten. Daarnaast verbeteren we het wederzijdse zicht tussen de verkeersdeelnemers. De aspecten dragen bij aan de verkeersveiligheid. Een fietsoversteek sluiten we af omdat daar goede alternatieven zijn. Bij de rotonde Weg & Land is de voor maatregelen beschikbare ruimte zeer beperkt; hier creëren we ruimte door de rotonde te verplaatsen.

1.3. Maatregelenpakket 1 houdt rekening met toekomstige verkeersafwikkeling.

Maatregelen worden toekomstvast uitgevoerd opdat we niet over een paar jaar alles weer op de schop hoeven te gooien. Bij de uitwerking van verkeersveiligheidsmaatregelen voor de rotondes is gekeken naar de verkeersafwikkeling met het verkeersbeeld zoals dat in 2030 wordt verwacht. In de verkeersprognoses zijn onder andere (de verkeersaantrekkende werking van) Wilderszijde en de A16 Rotterdam opgenomen. Om de benodigde verkeerscapaciteit te bieden, behouden de rotondes Randweg-west en Tobias Asserlaan hun vormgeving met dubbele rijstroken. Bij de rotonde Oudelandselaan, nu al zwaar belast tijdens spitsuren, voegen we dubbele stroken toe. Dit gaat niet ten koste van de oversteekbaarheid voor fietsers.

2.1 Het huidige budget is ontoereikend voor maatregelenpakket 1.

Op enkele locaties zijn ingrijpendere maatregelen nodig dan op basis van de quickscan in 2017 geraamd was. Dit leidt tot gestegen geraamde projectkosten van € 1.300.000 naar € 2.700.000. Zo leggen we enkele fietsoversteken verder van de rotonde af dan bij de quickscan aanvankelijk beoogd. Bij de rotonde Weg & Land bleek voor het veiliger maken van de fietsoversteek het verplaatsen van de rotonde noodzakelijk. Daarnaast zijn de maatregelen getoetst aan hun toekomstvastheid in relatie tot de verkeersafwikkeling tot 2030. Zo is voor de rotonde Oudelandselaan voor het borgen van een verantwoorde verkeersafwikkeling een meerstrooksrotonde noodzakelijk.

Het (opgehoogde) krediet is gebaseerd op een zogeheten SSK-kostenraming (Standaardsystematiek voor Kostenramingen) en is daarmee voldoende om maatregelenpakket 1 uit te voeren.

3.1 Dekking kapitaallasten uit Programma 5 Kwaliteit Openbare Ruimte.

Voorgesteld wordt deze kapitaallasten te dekken vanuit Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen op Programma 5 Kwaliteit openbare ruimte, beleidsveld Beheer openbare ruimte.

De verwachting is dat met deze investeringen de komende jaren geen groot onderhoud nodig is aan de rotondes. Hiermee zijn de investeringslasten geen feitelijke verhoging van de benodigde gelden. Dit heeft naar verwachting geen invloed op de andere maatregelen die hieruit betaald worden.

3.2 MRDH heeft € 1.000.000 beschikbaar voor bijdrage.

De gemeente heeft de aanpak van de rotondes aangemeld voor een subsidiebijdrage vanuit de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Een bijdrage van de MRDH zal het netto eigen aandeel van de gemeente verlagen, waardoor niet het volledige krediet noodzakelijk is en de bijbehorende kapitaallasten aanzienlijk lager zijn. De MRDH subsidieert de aanpak van locaties waar recent ongevallen zijn gebeurd voor maximaal 50%. De MRDH heeft hiertoe reeds een bijdrage van € 1.000.000 opgenomen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019. Dit biedt de gemeente voldoende zekerheid voor uitvoering van het project. Een exacte toerekening van de subsidiabele kosten per rotonde volgt na aanbesteding van het werk.

Met de MRDH en de provincie Zuid-Holland gaan we in gesprek voor een hogere/extra subsidiebijdrage. Mocht dat lukken, dan vloeit een eventueel voordeel terug naar programma 5 Kwaliteit openbare ruimte.

Kanttekeningen

1.1 Verkeersveilig gedrag blijft belangrijk.

Verkeersveiligheid is grotendeels een gedragskwestie. Dit is moeilijk beïnvloedbaar. De gemeente richt de openbare ruimte in en schept daarmee de randvoorwaarden voor verkeersveilig gedrag. Lansingerland investeert in de fysieke infrastructuur opdat we het gewenste gedrag maximaal bevorderen.

Raadsbesluit



Datum Raad
21 februari 2019
Registratienummer
BR1800135

Onderwerp
Project Rotondes Fietsveilig

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het voorstel

Overwegende dat

- er relatief veel ongevallen gebeuren op de rotondes Klapwijkseweg-Boterdorpseweg.
- in het burgerpanel Fietsveiligheid 2017 de rotondes vaak zijn gemeld als verkeersonveilige locaties;
- de rotondes in het Fietsveiligheidsplan Lansingerland 2018 en het collegeprogramma zijn benoemd als prioriteit;
- maatregelen haalbaar zijn;
- samenhang en uniformiteit tussen de maatregelen op de rotondes belangrijk is voor de herkenbaarheid van de verkeerssituatie;
- subsidie van de Metropoolregio de netto lasten voor de gemeente verlaagt.

Gelet op

- visie Verkeer en Vervoer 2012-2020 *Lansingerland Beweegt*;
- fietsveiligheidsplan Lansingerland 2018;
- collegeprogramma 2018-2022.

Besluit(en)

1. De rotondes Klapwijkseweg/Boterdorpseweg veiliger te maken conform maatregelenpakket 1.
2. Het krediet op te hogen van € 1,3 miljoen naar € 2,7 miljoen.
3. De structureel hogere kapitaallasten (€ 21.800 in 2020) ten laste brengen van Groot onderhoud voor Wegen, straten en pleinen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 21 februari 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Voorgestelde maatregelen per rotonde

Algemeen

- Verbeteren verlichting
- Bromfietzers van het fietspad naar de rijbaan (Klapwijkseweg)
- Uniforme bebording → fluoriserend geel
- Aanbrengen haaiantanden om voorrangregels op fietspaden te verduidelijken

Rotonde 1 Weg & Land € 450.000

- Verplaatsen volledige rotonde richting brandstofverkoop punt
- Hierdoor meer opstelruimte voor auto's van/naar bedrijventerreinen
- Beter zicht op kruisende fietsers

Rotonde 2 Tobias Asserlaan € 227.000

- Toepassen 'Schiedam' model: fietsoversteek verder van de rotonde af leggen. Pas na de oversteek van enkel naar dubbelstrooks rijbaan.
- Afvangstrook fietsers realiseren aan de kant van Zuiderparklaan
- Inbuigen fietspad aan de kant van Tobias Asserlaan om snelheid er uit te halen
- Uitbuigen fietspad aan de kant van Zuiderparklaan om zicht op fietsers te verbeteren
- Visueel versmallen toeleidende stroken om snelheid te verlagen

Rotonde 3 Randweg-West € 68.000

- Verwijderen oversteek over Boterdorpseweg. Fietsers kunnen gebruik maken van de fietstunneltjes in de omgeving.

Rotonde 4 Raadhuislaan € 219.000

- Uitbuigen fietspaden om snelheid te verlagen
- Realiseren fiets- en voetgangersoversteken op plateaus
- Verbeteren zicht door verplaatsen bushokje
- Aanpassen fietsaansluiting Annie M.G. Schmidtpark

Rotonde 5 Rodenrijseweg € 105.000

- Verwijderen groen in onoverzichtelijk hoek
- Verbreden fietsoversteek oostzijde
- Realiseren fiets- en voetgangersoversteken op plateaus
- Uitbuigen fietspaden

Rotonde 6 Oudelandse laan € 969.000

- Realiseren turborotonde inclusief 'Schiedam' model.
- Veiligere oplossing bij oversteek Klapwijkse Zoom.

Rotonde 7 Oostmeerlaan € 152.000

- Uitbuigen fietspaden
- Overgang bromfiets op de rijbaan vormgeven (richting Pijnacker)
- Realiseren fiets- en voetgangersoversteken op plateaus

Totaal aanpassingen	€ 2.190.000
----------------------------	--------------------

Hier komen de kosten bij die niet per rotonde uitsplitsbaar zijn.

Totale benodigd investeringskrediet	€ 2.700.000
--	--------------------

Verbeteren fietsveiligheid rotondes Lansingerland

Analyse maatregelen



Omdat we ons verplaatsen

Gemeente Lansingerland
Definitief

Verbeteren fietsveiligheid rotondes Lansingerland

Analyse maatregelen

Datum	9 oktober 2018
Kenmerk	002234.20180731.R1.04

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Lansingerland Definitief
Titel rapport	Verbeteren fietsveiligheid rotondes Lansingerland Analyse maatregelen
Kenmerk	002234.20180731.R1.04
Datum publicatie	9 oktober 2018

Managementsamenvatting

Aanleiding

In 2018 is het Fietsveiligheidsplan van de gemeente Lansingerland vastgesteld. Dit plan heeft tot doel zowel de beleefde als de kwantificeerbare fietsveiligheid te verhogen, door inzet op verkeerseducatie en het aanpakken van verkeersonveilige locaties in Lansingerland. Het document stelt dat met name de rotondes op de Klapwijkseweg en Boterdorpseweg verkeersonveilige situaties opleveren. Dit blijkt uit ongevallencijfers en meldingen van inwoners via het Burgerpanel.

Met name de laatste bron is van groot belang als indicator voor de veiligheid op de rotondes op de Klapwijkseweg en Boterdorpseweg. Ongevallen met fietsers en bromfietsers op deze rotondes worden niet altijd geregistreerd, maar zorgen er wel voor dat de rotondes als onveilige verkeerssituatie worden ervaren. Bij de vaststelling van het Fietsveiligheidsplan, begin 2018, is in de media ook veel aandacht geweest voor de veiligheid voor fietsers op de rotondes. Met name de rotonde Oudelandselaan – Klapwijkseweg kreeg daarbij specifiek veel aandacht. Middels een petitie is onder meer verzocht om de realisatie van een fietstunnel onder de Klapwijkseweg nabij deze rotonde.

Oorzaak onveiligheid voor fietsers op rotondes

Op de rotondes spelen diverse aspecten een rol waar het gaat om de verkeersveiligheid voor fietsers. De onveilige situatie kan worden veroorzaakt door:

- de vormgeving van de rotondes (diameter, toeleidende wegen);
- vormgeving van de fiets- en voetgangersoversteken (niet uniform qua voorrang, fietsers in twee richtingen);
- de intensiteit van het auto- en fietsverkeer die langs de Boterdorpseweg en Klapwijkseweg fietsen of de as moeten kruisen;
- het zicht van automobilist op de fietser en vice versa;
- de mate van aandacht van het verkeer op de verkeerssituatie;
- het gedrag van alle verkeersstromen (snelheid, richting aangeven, rijstijl, tegen de richting in fietsen, bochten afsnijden, voorrang geven en nemen).

Aanpak

Voor zeven rotondes op de Boterdorpseweg en Klapwijkseweg, welke door zowel autoverkeer als fietsers worden gebruikt, is de oorzaak van de verkeersonveiligheid achterhaald en zijn verbeterpunten aangedragen. De zeven rotondes op het traject zijn onderworpen aan een gerichte analyse van het wegontwerp, het verkeersgedrag en de omgevingsinvloeden. Dit heeft geresulteerd in een overzicht per rotonde van knelpunten die bijdragen aan de (beleefde) onveiligheid en mogelijke maatregelen om het knelpunt weg te nemen.

Aanvullend op dit overzicht is een traject gestart om te achterhalen welke invloed de verkeersafwikkeling heeft op de beleefde onveiligheid. Voor de huidige situatie is onderzocht of de rotonde voldoende capaciteit heeft om het autoverkeer en fietsverkeer af te wikkelen. Daarnaast is onderzocht of de rotondes ook in de toekomst voldoende

capaciteit hebben, zodat maatregelen aan de rotondes ook voor de langere termijn zorgen voor een verbetering. Wanneer er sprake is van onvoldoende capaciteit dan kan dat ook leiden tot verhoogde onveiligheid op de rotondes, omdat verkeer dan meer risico gaat nemen bij het kruisen van andere verkeersstromen.

Per rotonde hebben de analyses geleid tot een overzicht van knelpunten en beoogde aanpassingen.

Rotonde 1: Boterdorpsweg – Weg en Land – N209 – Bergweg-zuid

Oorzaak onveiligheid:

Belangrijkste knelpunt is de fietsoversteek over de Weg en Land. De afstand tussen de fietsoversteek en de rotonde is te klein, waardoor voertuigen die op de rotonde staan om voorrang te verlenen aan de fietsers de doorstroming op de rotonde blokkeren. Daarnaast is het zicht van auto (op de rotonde en vanaf Weg en Land) op de overstekende fietsers slecht door de ligging van de fietspaden en groen en verkeersborden dat in de zichtlijn staat. In de toekomst ontstaan langere wachtrijen doordat de rotonde drukker wordt als gevolg van het doortrekken van de A16 (meer verkeer via de N209 naar Bergschenhoek) en de realisatie van de woonwijk Wilderszijde en uitbreiding van bedrijventerrein Weg en Land. De oversteek over de N209 wordt maar zeer beperkt gebruikt en is niet uniform vormgegeven in vergelijking tot overige fietsoversteeken, waardoor de voorrangsituatie niet voor alle weggebruikers duidelijk is.

Maatregelen:

Aanpassingen aan rotonde 1

Quick wins	• Aanpassen bebording om verkeerssituatie te verduidelijken, afleiding te voorkomen en uniformiteit te verkrijgen; • Snoeien van de struiken om zicht op de fietsers te verbeteren
Korte termijn	• Fietspad inbuigen naar rotonde om zicht op fietsers vanuit auto's te verbeteren. • Verbeteren verlichting op fietspad en oversteek om fietsers beter zichtbaar te maken. • Aanpassen vormgeving fietsoversteek over N209 om voorrangsituatie te verduidelijken.
Grootschalige aanpassing	• Rotonde opschuiven om meer ruimte tussen fietsoversteek Weg en Land en de rotonde te krijgen waardoor wachtende voertuigen niet direct het verkeer op de rotonde blokkeren. Dit lost het probleem qua veiligheid niet volledig op.

Rotonde 2: Tobias Asserlaan – Zuiderparklaan

Oorzaak onveiligheid:

Belangrijkste knelpunt is de fietsoversteek over de Boterdorpsweg aan de noordwestzijde van de rotonde. Hier liggen twee rijstroken voor autoverkeer richting de rotonde. Autoverkeer rijdt hier met hoge snelheid en heeft daarbij niet altijd aandacht voor de overstekende fietsers die voorrang hebben. Ook is er een groot risico dat auto's de overstekende fietsers niet zien doordat een auto op de naastgelegen rijbaan het zicht op de fietser ontnemt.

Op de andere takken van de rotonde zijn ook kleinere knelpunten, onder meer doordat fietsers (voor het autoverkeer) onverwacht afslaan en op de oversteek komen en daar voorrang hebben. Het autoverkeer kan hierdoor verrast zijn of te laat in de gaten hebben dat een fietser voorrang moet krijgen. In de toekomst neemt zowel het aantal fietsers als het aantal auto's op de rotonde toe. Belangrijke oorzaak daarvan is de realisatie van de wijk Wilderszijde ten zuiden van de Boterdorpsweg. Mogelijk neemt het aantal fietsers dat de Boterdorpsweg wil kruisen iets af door de realisatie van een nieuw fietspad ten zuiden van de Boterdorpsweg. Fietsers kunnen dan de fietstunnel ten westen van de rotonde benutten om de Boterdorpsweg te passeren. De realisatie van het fietspad is wel een grootschalige aanpassing, welke al is voorzien als onderdeel van de realisatie van de wijk Wilderszijde.

Maatregelen:

Aanpassingen aan rotonde 2

Quick wins

- Hekje op voetgangersbrug en hek tussen voetpad en fietspad bij bushalte om te zorgen dat fietser minder onverwacht de oversteek op rijden.
- Verwijderen billboard langs Boterdorpsweg om aandacht van automobilist niet af te leiden (is al gedaan).
- Plaatsen attentie verhogende maatregelen bij de fietsoversteek in de vorm van "doorzichtige fietsers"
- Verduidelijken bebording

Korte termijn

- Visueel versmallen toeleidende rijstroken om snelheid autoverkeer te verlagen
- Uitbuigen fietspad bij oversteek Tobias Asserlaan (aan zijde gemeentehuis zodat fietsers minder onverwacht op de oversteek zitten)
- Aanpassing aansluiting fietspad op de Zuiderparklaan om de positie van de fietser te verduidelijken
- Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteken om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Fietsoversteek opschuiven, verder van de rotonde, waardoor fietsers maar 1 rijstrook oversteken, toerit na fietsoversteek splitsen in dubbele rijstrook voor voldoende capaciteit (Schiedamse rotonde).

Grootschalige aanpassing

- Fietspad ten zuiden Boterdorpsweg realiseren + stimuleren gebruik fietstunnel ten westen van de rotonde om aantal fietsers op oversteek te verlagen.

Rotonde 3: Randweg-West

Oorzaak onveiligheid:

De rotonde Randweg-West – Boterdorpsweg ligt nabij het scholencluster aan De Zijde. De aansluiting aan de zuidzijde is nog niet in gebruik, hier wordt over een aantal jaren de wijk Wilderszijde op ontsloten. De westtak, de Boterdorpsweg, is één van de verbindingen over de HSL tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs en daarmee en

belangrijke fietsverbinding. Fietsers vanaf dit viaduct benaderen de rotonde met relatief hoge snelheid en verrassen het autoverkeer daarmee.

Een ander belangrijk knelpunt is de fietsoversteek over de Boterdersweg aan de oostzijde van de rotonde. Hier liggen twee rijstroken voor autoverkeer richting de rotonde. Autoverkeer rijdt hier met hoge snelheid en heeft daarbij niet altijd aandacht voor de overstekende fietsers die voorrang hebben. Ook is er een risico dat auto's de overstekende fietsers niet zien doordat een auto op de naastgelegen rijbaan het zicht op de fietser ontnemt. De komende jaren neemt door de realisatie van de woonwijk Wilderszijde het autoverkeer en het aantal fietsers op de rotonde toe. Hierdoor gaat de rotonde functioneren als 4-taks-rotonde. De fietsoversteek over de zuidelijke tak van de rotonde heeft in die situatie ook meer invloed op het functioneren van de rotonde. Met name in combinatie met het doorgetrokken fietspad ten zuiden van de Boterdersweg naar de Tobias Asserlaan ontstaat aan de zuidzijde een volwaardige fietsverbinding.

Maatregelen:

Aanpassingen aan rotonde 3

Quick wins	• Plaatsen attentieverhogende maatregelen bij de fietsoversteek in de vorm van "doorzichtige fietsers" • Verduidelijken bebording
Korte termijn	• Verplaatsen bushalte naar viaduct boven HSL waardoor een OV-knoop voor verschillende bushaltes ontstaat. Voor bereikbaarheid halte gebruik maken van de tunnel onder de Boterdersweg bij de Zijde. • Fiets- en voetoversteek oostzijde verwijderen. Tunnels ten oosten en westen van de rotonde benutten voor noord-zuid relatie, eventueel in combinatie met de fietsoversteek bij de rotonde Raadhuislaan – Berkelse Poort. • Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteken om zicht op de fietsers te verbeteren. • Snelheidsverlagende voorzieningen voor fietsers vanaf het viaduct om snelheid op de oversteekpunten te verlagen en automobilisten meer tijd te geven op de aanwezigheid van de fietsers te reageren.
Grootschalige aanpassing	• Fietspad ten zuiden Boterdersweg realiseren + stimuleren gebruik fietstunnel ten oosten van de rotonde om aantal fietsers op oversteek te verlagen.

Rotonde 4: Raadhuislaan – Berkelse Poort

Oorzaak onveiligheid:

Aandachtspunt is bij deze rotonde het zicht van het autoverkeer op de fietsers en de snelheid waarmee fietsers vanaf het viaduct over de HSL de rotonde oprijden. Automobilisten worden hierdoor verrast of zien fietsers over het hoofd. Ook kunnen er fietsers vanuit het park de rotonde oprijden, maar automobilisten verwachten vaak geen fietsers uit die hoek. Qua uniforme inrichting kan op deze rotonde in het ontwerp veel worden gewonnen door de voorrang voor fietsers en voetgangers gelijk te maken en de oversteken veilig vorm te geven.

Maatregelen:

Aanpassingen aan rotonde 4

Quick wins	• ABRI en fietsnietjes aan westzijde verplaatsen om zicht van autoverkeer op de fietsers te verbeteren. • Fietsers op 5e tak vanuit het park voorrang laten verlenen aan overige fietsers.
Korte termijn	• Aanpassen bebording, waaronder invoeren maatregel bromfiets op de rijbaan. • Uitbuigen fietspaden vanaf HSL-viaduct om snelheid fietsers te verlagen. • Voetgangersoversteekplaats (VOP) op de westtak aanleggen • Alle oversteken van fietsers en voetgangers uniform vormgeven en op plateaus leggen om voorrangssituatie te verduidelijken (tweerichtigen fietspad op rotonde met voorrang voor fietsers moet altijd op een plateau). • Fietspad aan noordwest zijde dicht bij rotonde leggen en verlichting van oversteken en fietspaden verbeteren om zicht op de fietsers te verbeteren.
Grootschalige aanpassing	• Voor lange termijn neemt het aantal fietsers sterk toe en kan rotonde het verkeersaanbod niet meer verwerken. Een fietstunnel voor de noord-zuid verbinding ontlast dan de rotonde en zorgt voor meer veiligheid.

Rotonde 5: Rodenrijseweg

Oorzaak onveiligheid:

De rotonde Rodenrijseweg – Klapwijkseweg is vrij krap qua vormgeving. De rotonde heeft geen voetgangersoversteken die in de voorrang liggen. Dit komt omdat de rotonde onderdeel was van de provinciale weg buiten de bebouwde kom. Door de krappe vormgeving van de rotonde is de snelheid van het autoverkeer en de fietsers laag. Daarnaast is de verkeersdruk niet hoog, ook niet in de toekomst. Qua verkeersafwikkeling zijn er dan ook geen problemen op deze rotonde

Maatregelen:

Aanpassingen aan rotonde 5

Quick wins	• Aansluiting op Rodenrijseweg zuid verbeteren voor fietsers om de positie van de fietsers op de weg te verduidelijken en de veiligheid te vergroten. • Snoeien van de struiken aan de noordwest-zijde voor beter zicht van het autoverkeer op de rotonde op de fietsers. • Verduidelijken bebording voor een uniforme vormgeving.
Korte termijn	• Alle oversteken van fietsers en voetgangers uniform vormgeven en op plateaus leggen om voorrangssituatie te verduidelijken (tweerichtigen fietspad op rotonde met voorrang voor fietsers moet altijd op een plateau).

Aanpassingen aan rotonde 5

- Verbreden fietsoversteek aan oostzijde om meer ruimte te bieden voor de fietser en verbeteren vormgeving kruispunt fietspaden ten zuidoosten van de rotonde.
- Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteken om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Uitbuigen fietspad ten noordoosten van de rotonde zodat het zicht van de automobilist op de fietsers verbetert.
- Verbreden en uitbuigen toerit oostzijde voor bredere tussenberm.

Rotonde 6: Oudelandselaan – Klapwijkseweg

Oorzaak onveiligheid:

De rotonde Oudelandselaan – Klapwijkseweg is een zeer ruim vormgegeven rotonde. Door de grote diameter van de rotonde is de snelheid van het autoverkeer op de rotonde ook hoger. Dit levert een onveilig gevoel op bij de overstekende fietsers en voetgangers. De oversteken van fietsers en voetgangers zijn niet uniform op deze rotonde. Fietser steken de Oudelandselaan noord in 2 richtingen over. De oversteken over de Klapwijkseweg zijn voor 1 rijrichting. Daarnaast hebben voetgangers geen voorrang en liggen de fietsoversteken niet op plateaus. Voor de noord-zuid verbinding zijn er veel fietsers die tegen de rijrichting in rijden en hierdoor het autoverkeer verrassen. Tijdens de spitsen, helemaal in 2030 is de druk op de rotonde hoog. Er staan regelmatig wachtrijen op de noordtak van de rotonde. Dit verkeer neemt meer risico's bij het oprijden van de rotonde wat de onveiligheid vergroot. Richting 2030 neemt dit risico nog verder toe.

Maatregelen:

Aanpassingen aan rotonde 6

Quick wins

- Verduidelijken bebording om voorrangssituatie te verduidelijken.

Korte termijn

- Keerlus bij Klapwijkse Zoom om dat kruispunt deze overzichtelijker te maken en de veiligheid te vergroten. Het kruispunt vormgegeven als keerlus waardoor deze veel overzichtelijker wordt dan de huidige situatie en daarmee een rustiger verkeersbeeld geeft.
- Aanpassen ontwerp fietsoversteken naar uniforme vormgeving met fietsers en voetgangers in de voorrang op een plateau
- Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteken om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Middels campagnes (bijv. Zeg "boe" tegen spookfietsers) zorgen voor minder fietsers die tegen de richting in fietsen.

Grootschalige aanpassing

- Om auto- en fietsstromen te ontvlechten het gebruik van de alternatieve fietsroute via het Romenpad en Gemeentewerf stimuleren. Hierdoor wordt de rotonde minder zwaar belast waardoor de verkeersafwikkeling verbetert.
 - Het kruispunt anders vormgeven, middels de 'Schiedamse rotonde' of door het plaatsen van verkeerslichten om daarmee de
-

Aanpassingen aan rotonde 6

verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verbeteren, met daarbij de kanttekening dat beide maatregelen niet optimaal zijn qua verkeersafwikkeling of veiligheid.

Rotonde 7: Oostmeerlaan

Oorzaak onveiligheid:

De rotonde Oostmeerlaan – Klapwijkseweg – Oude Molendreef wordt in 2030 drukker door verdere realisatie van de wijk Westpolder Bolwerk en als onderdeel daarvan de realisatie van de Oude Molendreef. Tijdens de telling in 2018 was het gebruik van de zuidelijke tak van de rotonde maar zeer beperkt omdat de wijk nog niet volledig is gerealiseerd. In zowel de huidige als de toekomstige situatie is er sprake van een kleine vertraging op de Oostmeerlaan (noordzijde) doordat verkeer op deze richting de rotonde lastig kan oprijden. Verkeer op deze tak gaat daardoor ook meer risico nemen bij het oprijden van de rotonde.

Deze rotonde is wel de eerste voor het verkeer dat de bebouwde kom binnen rijdt vanaf de N471. Nabij deze rotonde dient dan ook de overgang voor bromfietzers van het fietspad naar de rijbaan te worden gerealiseerd, maar dat is op dit moment nog niet het geval. In de huidige situatie gebruiken de bromfietzers op de Klapwijkseweg nog het fietspad en ligt deze overgang nabij de rotonde Raadhuislaan – Berkelse Poort (rotonde 4).

Voetgangers hebben op deze rotonde geen voorrang, waardoor de oversteken qua vormgeving niet uniform zijn ten opzichte van de andere rotondes. Ook de snelheid van het autoverkeer is vrij hoog omdat het autoverkeer van een 80 km/h weg komt. Hierdoor ervaren voetgangers en fietsers de rotonde als onveilig.

Maatregelen:

Aanpassingen aan rotonde 7

Quick wins

- Verduidelijken bebording om voorrangsituatie te verduidelijken.
- ABRI bij bushalte verplaatsen om zicht op overstekende fietsers te verbeteren.

Korte termijn

- Overgang bromfiets op de rijbaan vormgeven conform landelijke richtlijnen.
- Aanpassen ontwerp fietsoversteken naar uniforme vormgeving met fietsers en voetgangers in de voorrang op een plateau.
- Uitbuigen fietspad ten zuidoosten van de rotonde om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteken om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Middels campagnes (bijv. Zeg “boe” tegen spookfietsers) zorgen voor minder fietsers die tegen de richting in fietsen.

Inhoud	Pagina
1 Aanleiding	12
1.1 Veiligheid voor fietsers op 7 rotondes verbeteren	12
1.2 Leeswijzer	14
2 Werkwijze	15
2.1 Verkeersstromen op de kruispunten	15
2.2 Doorrekenen verkeersafwikkeling	16
2.3 Uitgangspunten fietsveilig ontwerp rotondes	16
2.4 Analyse verbetermaatregelen	18
3 Verkeersafwikkeling per rotonde	19
3.1 Rotonde 1: Bergweg-Zuid – Weg en Land – aansluiting N209	19
3.2 Rotonde 2: Tobias Asserlaan – Zuiderparklaan	24
3.3 Rotonde 3: Randweg-West	29
3.4 Rotonde 4: Raadhuislaan – Berkelse Poort	34
3.5 Rotonde 5: Rodenrijseweg	38
3.6 Rotonde 6: Oudelandselaan	41
3.7 Rotonde 7: Oostmeerlaan	51
Bijlage 1 Kruispuntstromen autoverkeer	
Bijlage 2 Kruispuntstromen langzaam verkeer	

1

Aanleiding

1.1 Veiligheid voor fietsers op 7 rotondes verbeteren

Bij het opstellen van het Fietsveiligheidsplan van Lansingerland is vastgesteld dat bij de rotondes op de Klapwijkseweg en Boterdorpseweg verkeersonveilige situaties ontstaan. Dit wordt ook ondersteund door ongevallencijfers en meldingen van inwoners. De gemeente Lansingerland is daarom voornemens om maatregelen te treffen aan deze rotondes om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. De verkeersveiligheid voor fietsers verbetert door een veilige inrichting in combinatie met een goede verkeersafwikkeling van alle verkeersstromen op het kruispunt. Als verkeer te veel vertraging ondervindt op een kruispunt dan wordt er meer risico genomen waardoor de kans op ongevallen ook toeneemt.

Door adviesbureau Exante is een inventarisatie gemaakt van de oorzaken van de onveiligheid en de mogelijke maatregelen om de rotondes fietsveiliger in te richten. In de studie van Exante is geconstateerd dat op de rotondes diverse aspecten bijdragen aan de onveiligheid voor de fietsers. De onveilige situatie kan worden veroorzaakt door:

- de vormgeving van de rotondes (diameter, toeleidende wegen);
- vormgeving van de fiets- en voetgangersoversteken (niet uniform qua voorrang, fietsers in twee richtingen);
- de intensiteit van het auto- en fietsverkeer;
- het zicht van automobilist op de fietser en vice versa;
- de mate van aandacht van het verkeer op de verkeerssituatie;
- het gedrag van alle verkeersstromen (snelheid, richting aangeven, rijstijl, tegen de richting in fietsen, bochten afsnijden, voorrang geven en nemen).

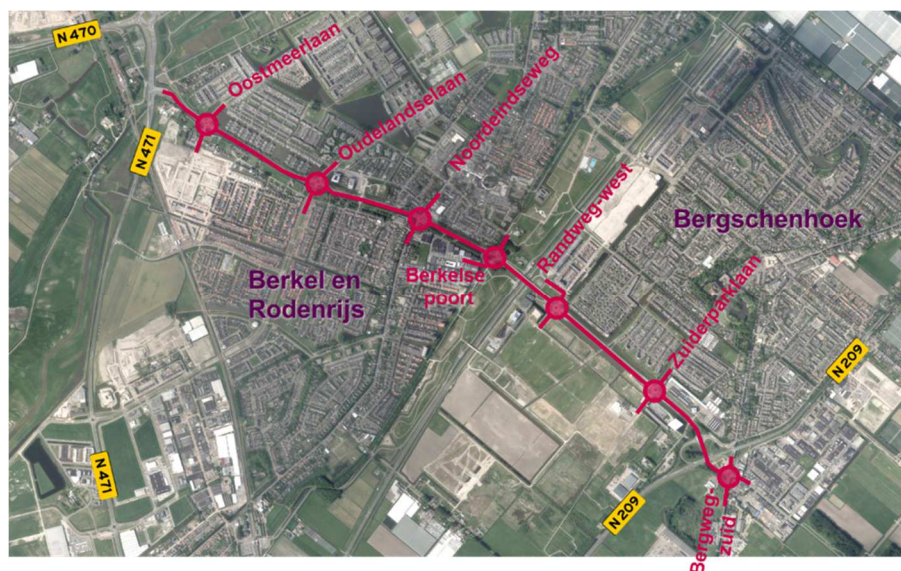
Specifiek kenmerk voor de rotondes op de Boterdorpseweg en Klapwijkseweg zijn de fietsers die in twee richtingen oversteken, maar dat gebeurt niet op alle oversteken. Een fietsoversteek voor fietsers in twee richtingen is mogelijk wanneer de oversteeklocatie veilig is vormgegeven. Dat is op deze zeven rotondes niet overal van toepassing. Daarnaast is de vormgeving niet overal uniform. Per rotonde vraagt dit om een specifiek maatregelenpakket om de rotonde veiliger te maken voor fietsers.

Om te komen tot passende maatregelen die daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd, zijn ontwerpmaatregelen onderzocht, maar is ook naar de verkeersafwikkeling op de rotondes gekeken. Voor de huidige situatie is onderzocht of de rotonde voldoende capaciteit heeft om het autoverkeer en fietsverkeer af te wikkelen. Daarnaast is onderzocht of de rotondes ook in de toekomst voldoende capaciteit hebben, zodat maatregelen aan de rotondes ook voor de langere termijn zorgen voor een verbetering. Wanneer er sprake is van onvoldoende capaciteit dan kan dat een verklaring zijn voor de verhoogde onveiligheid op de rotondes. Verkeer dat lang moet wachten gaat namelijk meer risico nemen bij het kruisen van andere verkeersstromen.

In deze rapportage zijn de rotondes onderzocht op kwaliteit van de verkeersafwikkeling van het autoverkeer en langzaam verkeer, nu en in 2030. Tevens is een extra check gedaan naar de verbeterpunten qua ontwerp van de rotondes om uiteindelijk te komen tot een pakket met maatregelen om de fietsveiligheid per rotonde te verbeteren.

De volgende zeven rotondes zijn in dit onderzoek opgenomen en zijn weergegeven in figuur 1.1:

1. Rotonde Bergweg-Zuid – Weg en Land – Boterdorpsweg – aansluiting N209;
2. Rotonde Boterdorpsweg – Zuiderparklaan – Tobias Asserlaan;
3. Rotonde Boterdorpsweg – Randweg-West;
4. Rotonde Boterdorpsweg – Raadhuislaan – Berkelse Poort;
5. Rotonde Klapwijkseweg – Boterdorpsweg – Rodenrijseweg;
6. Rotonde Klapwijkseweg – Oudelandselaan;
7. Rotonde Klapwijkseweg – Oostmeerlaan.



Figuur 1.1: 7 rotondes op Klapwijkseweg en Boterdorpsweg

1.2 Leeswijzer

Onze werkwijze is toegelicht in hoofdstuk 2. Hierin wordt toegelicht op welke wijze het onderzoek is uitgevoerd. Vervolgens bevat hoofdstuk 3 de uitkomsten van het onderzoek naar de verkeersafwikkeling per rotonde. Hier wordt voor iedere rotonde individueel de kwaliteit van de verkeersafwikkeling behandeld. De combinatie van de maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren samen met de verbeteringen van de doorstroming levert per rotonde een pakket aan maatregelen op voor de korte en lange termijn op.

Werkwijze

2.1 Verkeersstromen op de kruispunten

Om de betreffende rotondes in de gemeente Lansingerland te analyseren zijn er per rotonde afzonderlijk verkeerstellingen uitgevoerd. Op donderdag 21 juni is er een camerameting geweest, waarbij de auto-, fiets- en loopstromen per rotonde voor zowel de ochtend- als de avondspits zijn geteld.

Om de verkeersintensiteiten in 2030 te berekenen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, het V-MRDH 1.0 met basisjaar 2016 en prognosejaar 2030 hoog. In dit prognosemodel zijn de meeste recente ontwikkelingen voor Lansingerland opgenomen. Onder meer de realisatie van de wijk Wilderszijde, doortrekking van de A16 en de volledige ontwikkeling van de wijk Westpolder zijn in dit model opgenomen. Daarnaast wordt rekening gehouden met diverse ontwikkelingen in de regio. Uit dit model zijn de verkeersstromen per rotonde voor de ochtend- en avondspits gehaald.

De verkeersgroei op de kruispuntstromen (onderscheiden per rijrichting op de rotonde) van het prognosejaar 2030 (ten opzichte van de huidige situatie 2016) is uit het verkeersmodel gehaald. Deze groei per rijrichting per spitsmoment is bij kruispuntstromen uit de verkeerstellingen opgeteld. De verkeersstromen op de rotondes voor 2030 zijn zo betrouwbaar mogelijk gemaakt door de getelde verkeersintensiteiten op de rotondes en het verschil uit het verkeersmodel tussen 2016 en 2030 bij elkaar op te tellen. De berekening van de verkeersstromen zijn weergegeven in bijlage 1 van deze rapportage.

2.1.1 Aanvullende fietsintensiteiten per rotonde

Omdat tijdens de verkeerstelling op 21 juni sprake was van een zeer lage bezetting op de scholen vanwege de naderende vakantieperiode, is een handmatige correctie doorgevoerd op de telling van het aantal fietsers in de ochtendspits. Per school is op basis van het aantal leerlingen, woonlocaties van de leerlingen en de lestijden voor alle rotondes bepaald wat het extra aantal scholieren per fiets is. Op basis van de herkomst van de fietsers is een indicatie van de fietsroute bepaald. Aan de hand van deze fietsroute en het aantal fietsende scholieren per uur is de impact per oversteek berekend. De uitkomsten van deze berekening zijn weergegeven in bijlage 2. Hier is ook het totaal aantal overstekende

fietsers per rotonde weergegeven, door de getelde fietsers en het berekende aantal fietsers bij elkaar op te tellen. Richting 2030 is daarbij rekening gehouden met een groei van het aantal fietsers van 1% per jaar.

2.2 Doorrekenen verkeersafwikkeling

Om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling per rotonde te berekenen is gebruik gemaakt van de VISSIM-rotondeverkenner. Elke rotonde is doorgerekend voor zowel de ochtend- als de avondspits voor huidig (2108, o.b.v. telling) en 2030. Bij de al aanwezige turborotondes (partiële eirotonde) is bepaald of het verkeer op een enkelstrooks rotonde kan worden afgewikkeld. De huidige situatie is per rotonde vergeleken met vertragsbeelden van Google Traffic. Dit geeft een indicatie van de betrouwbaarheid van de analyse.

Bij het analyseren van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zijn grenswaarden gehanteerd. In onderstaande tabel staan de grenswaarden voor de beoordeling van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Als waarde wordt daarbij de verliestijd per tak van de rotonde bepaald.

Beoordeling verliestijd	Verliestijd motorvoertuig
goed	0-25 sec
redelijk/matig	25-45 sec
slecht	> 45 sec

Tabel 2.1: grenswaarden beoordeling verkeersafwikkeling

2.3 Uitgangspunten fietsveilig ontwerp rotondes

Op basis van de berekende verkeersstromen voor auto en fiets is de verkeersafwikkeling per rotonde doorgerekend. Tevens is, met het rapport van Exante als basis, een beoordeling van de verkeersveiligheid van het huidige ontwerp van de rotondes opgesteld. Dit heeft geresulteerd in een overzicht van maatregelen voor het verbeteren van de veiligheid en verkeersafwikkeling per rotonde.

Voor de beoordeling van het ontwerp van de rotondes is gestreefd naar een uniform ontwerp voor alle zeven rotondes. De situatie wordt daarmee zo duidelijk mogelijk voor de weggebruiker. Als alle rotondes zo uniform mogelijk zijn vormgegeven, dan weet de weggebruiker wat hij kan verwachten. Als basis zijn daarbij de volgende uitgangspunten meegenomen:

1. Fietsers in de voorrang, want de rotondes liggen binnen de bebouwde kom;
2. Een fietsoversteek en voetgangersoversteek combineren en een gelijke voorrangregeling geven (beide in de voorrang of beide uit de voorrang);
3. Oversteek fietsers en voetgangers op een plateau, sowieso op punten met fietsers in twee richtingen. Bij de Randweg-West is dit al gerealiseerd, zie afbeelding 2.1.



Figuur 2.1: voorbeeld oversteek op plateau bij Randweg-West

4. Bromfietzers op de rijbaan binnen de bebouwde kom, nabij rotonde Klapwijkseweg – Oostmeerlaan een overgang realiseren;
5. Uniforme bebording rondom de rotondes, waaronder gele waarschuwborden en het plaatsen van 'doorzichtige fietsers'. De gele borden worden aan de rechter zijde van de rijbaan geplaatst wanneer er één rijstrook van of naar de rotonde is. Bij een dubbele rijstrook naar de rotonde wordt het gele bord aan beide zijden geplaatst. De 'doorzichtige fietser' wordt bij de twee turborotondes geplaatst op de hoofdrichting van het autoverkeer als extra attentie verhogende maatregel, direct na de fietsoversteek. Dit principe wordt al toegepast op verschillende plekken in het land en was genomineerd voor de nationale verkeersveiligheidsprijs. Voor een impressie, zie figuur 2.2.



Figuur 2.2: 'Doorzichtige fietser' bij oversteek in Breda

De maatregelen om het ontwerp van de zeven rotondes fietsveilig te maken worden ingedeeld in quick wins, korte termijn maatregelen en lange termijn maatregelen. De quick wins kunnen in de zomer van 2018 al worden uitgevoerd om snel resultaat van het onderzoek te laten zien. Voor de korte termijn zijn maatregelen voorzien om de huidige situatie veiliger te maken maar die wel enige voorbereiding vragen. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in een VO en DO. De maatregelen voor de lange termijn zijn groter van aard en zullen op de meerjarenplanning van de gemeente Lansingerland moeten worden geplaatst om budget te reserveren.

2.4 Analyse verbetermaatregelen

Op basis van de analyse van de verkeersafwikkeling per rotonde ontstaat het beeld dat een rotonde mogelijke onvoldoende capaciteit heeft in 2030. Grote ingrepen om de rotonde opnieuw in te richting hebben dan voor de korte termijn mogelijk voldoende nut, maar voor de lange termijn zijn grotere maatregelen nodig. Deze maatregelen zijn eveneens met de VISSIM Rotondeverkenner doorgerekend, of in het geval een kruispunt met verkeerslichten de beste oplossing is, dan is de verkeersafwikkeling beoordeeld met behulp van de applicatie COCON.

Voor het berekenen van de verkeersafwikkeling van verkeerslichten zijn onderstaande parameterinstellingen gehanteerd:

- De maximaal aanvaardbare cyclustijd bedraagt 120 seconden (wenselijk is 90 seconden).
- De maximale verzadigingsgraad is 90%.
- Capaciteiten:
 - linksaf 1 rijstrook: 1.900 pae/uur;
 - linksaf 2 rijstroken: 3.600 pae/uur;
 - rechtdoor 1 rijstrook: 2.000 pae/uur;
 - rechtdoor 2 rijstroken: 3.800 pae/uur;
 - rechtsaf 1 rijstrook: 1.900 pae/uur;
 - rechtsaf 2 rijstroken: 3.600 pae/uur.
- De ontruimingstijden zijn geschat op basis van ervaringscijfers.
- De minimale cyclustijd is gebruikt als uitgangspunt ter bepaling van de cyclustijd.

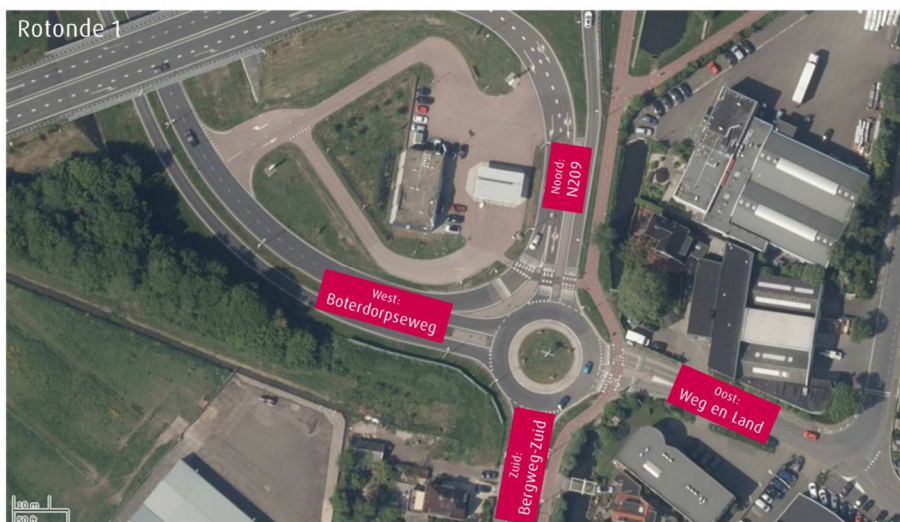
3

Verkeersafwikkeling per rotonde

In dit hoofdstuk zijn de uitkomsten van de analyses per rotonde toegelicht en is een overzicht gemaakt van de beoogde aanpassingen aan de rotondes om deze veiliger te maken.

3.1 Rotonde 1: Bergweg-Zuid – Weg en Land – aansluiting N209

Deze rotonde is het meest oostelijk gelegen op het betreffende traject. Deze rotonde dient als verbindende schakel tussen de Boterdorpsweg (N472) en de N209. Daarnaast is de rotonde onderdeel van de hoofdontsluiting van bedrijventerrein Weg en Land. Fietzers kunnen de rotonde op twee takken oversteken. Aan de noordzijde is een fietsoversteek over de N209 aanwezig voor fietsers naar het tankstation en het makelaarskantoor. Het aantal fietsers en voetgangers op deze oversteek is zeer laag.



Figuur 3.1: Locatie rotonde 1

Aan de oostzijde van de rotonde ligt de fietsoversteek over de aansluiting naar bedrijventerrein Weg en Land. Dit is een drukke fietsverbinding voor fietsers tussen

Bergschenhoek en Rotterdam en het belangrijkste knelpunt qua veiligheid van de fietsers. De afstand tussen de fietsoversteek en de rotonde is te klein, waardoor voertuigen die op de rotonde staan om voorrang te verlenen aan de fietsers de doorstroming op de rotonde blokkeren. Daarnaast is het zicht van auto (op de rotonde en vanaf Weg en Land) op de overstekende fietsers slecht door de ligging van de fietspaden en groen en verkeersborden dat in de zichtlijn staat.

Op de rotonde zijn de komende jaren relatief grote veranderingen in de verkeersstromen te verwachten. Belangrijkste oorzaak hiervan is de realisatie van de verlengde A16. De N209 krijgt een aansluiting op de A16 en krijgt daardoor meer verkeer te verwerken. De intensiteit op de Bergweg-zuid neemt juist af, deze route is nu nog een veel gebruikte route richting Rotterdam. Door de ontwikkeling van de woonwijk Wilderszijde en uitbreiding van bedrijventerrein Weg en Land neemt de intensiteit van het verkeer eveneens toe.

3.1.1 Kwaliteit verkeersafwikkeling

In de huidige situatie beschikt de rotonde over voldoende capaciteit. Zowel in de ochtend- als in de avondspits treedt er vrijwel op geen enkele richting een vertraging op. Wel blijkt uit de analyse dat de Weg en Land in de avondspits zwaarder wordt belast dan in de ochtendspits. Hier treedt een verliestijd van 40 seconden op, dit komt neer op een wachtrij van 90 meter.

		Enkelstrooks rotonde							
Ronde 1		Huidig				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 1	Noord	10	15	15	20	15	20	25	25
	Oost	15	30	40	90	15	35	55	165
	Zuid	25	60	20	45	35	90	15	30
	West	20	65	20	45	30	95	20	55

Tabel 3.1: Verkeersafwikkeling huidige vormgeving rotonde 1

Ter vergelijking van de uitkomsten van de berekening van de verkeersafwikkeling is in figuur 3.2 een beeld weergegeven uit Google Traffic. In dit figuur staan de dagelijkse vertragingen rond rotonde 1 weergegeven voor de ochtendspits. Goed zichtbaar is de vertraging op de zuidtak, welke ook in beeld komt in tabel 3.1. De vertraging op de oosttak is in de ochtendspits minder zichtbaar op basis van de berekeningen.



Figuur 3.2: vertraging rond rotonde 1

Als we kijken naar de situatie in 2030, valt op dat de in de avondspits de rotonde te zwaar wordt belast. Het verkeer vanaf Weg en Land kan de rotonde moeilijk oprijden. Knelpunt is hierbij onder meer de afstand tussen de rotonde en de fietsoversteek bij Weg en Land en de grote verkeersstroom richting de N209. Indien hier geen aanpassing wordt gedaan, blijft de situatie op dit punt kritisch.

3.1.2 Beoogde aanpassingen

Er zijn een aantal kleine aanpassingen mogelijk, de zogeheten quick wins. Bij de fietsoversteek aan de oostzijde moet het zicht op de fietsers worden verbeterd. In beide oksels van de rotonde staan diverse bosschages die moeten worden gesnoeid. Ook een geparkeerde camper blokkeert het zicht op de fietsers (zie figuur 3.3). Vooral vanaf Weg en Land zorgt dit voor een beter zicht op naderende fietsers. Daarnaast moeten de extra waarschuwborden anders worden geplaatst. Bij voorkeur op enige afstand van de fietsoversteek, zodat het autoverkeer weet dat er een fietser aan komt, maar niet wordt afgeleid door de knipperende waarschuwborden. Hierbij moet wel aandacht worden besteed aan de detectie van fietsers. Mogelijk moet die worden losgekoppeld van het waarschuwbord.



Figuur 3.3: Bosschages (en geparkeerde camper) blokkeren zicht op fietsers

Korte termijn

Verder kan op de korte termijn de fietsoversteek over de N209 (noordtak) veiliger worden vormgegeven. Qua intensiteit kunnen de fietsers uit de voorrang worden gehaald, maar het meest wenselijk is het aanpassen van de vormgeving, uniform aan de overige rotondes. De fietsoversteek wordt dan voorzien van rood asfalt en op een plateau gelegd. Het fietspad vanaf de Bergweg-zuid kan iets naar de rotonde worden ingebogen, om daarmee het zicht op de fietsers te verbeteren.

Vergroten ruimte tussen rotonde en fietsoversteek

De korte termijn maatregelen hebben naar verwachting niet als resultaat dat de rotonde als verkeersveilig wordt beschouwd. Een maatregel om de veiligheid te verbeteren is het vergroten van de opstelruimte tussen de fietsoversteek en de rotonde tot minimaal 5 meter. Om de opstelruimte te vergroten is het mogelijk om de rotonde op te schuiven. In de hoek van de Bergweg-zuid – Boterdorpsweg lijkt ruimte beschikbaar voor deze aanpassing. Met deze aanpassing is de verkeersafwikkeling nogmaals doorgerekend. Met

de aanpassing gaat de rotonde in 2030 beter functioneren, maar ligt de verliestijd op de oosttak (Weg en Land) nog op de grens tussen matig en slecht. De onveiligheid wordt met deze maatregel ook niet volledig weggenomen, maar verbetert licht.

Vergelijking aangepaste vormgeving									
		Huidige vormgeving 2030				Opgeschoven rotonde 2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 1	Noord	15	20	25	25	15	20	25	30
	Oost	15	35	55	165	15	35	45	125
	Zuid	35	90	15	30	30	80	15	30
	West	30	95	20	55	30	95	25	60

Tabel 3.2: Verkeersafwikkeling aangepaste vormgeving rotonde 1

Aanpassingen aan rotonde 1

Quick wins

- Aanpassen bebording om verkeerssituatie te verduidelijken, afleiding te voorkomen en uniformiteit te verkrijgen;
- Snoeien van de struiken om zicht op de fietsers te verbeteren

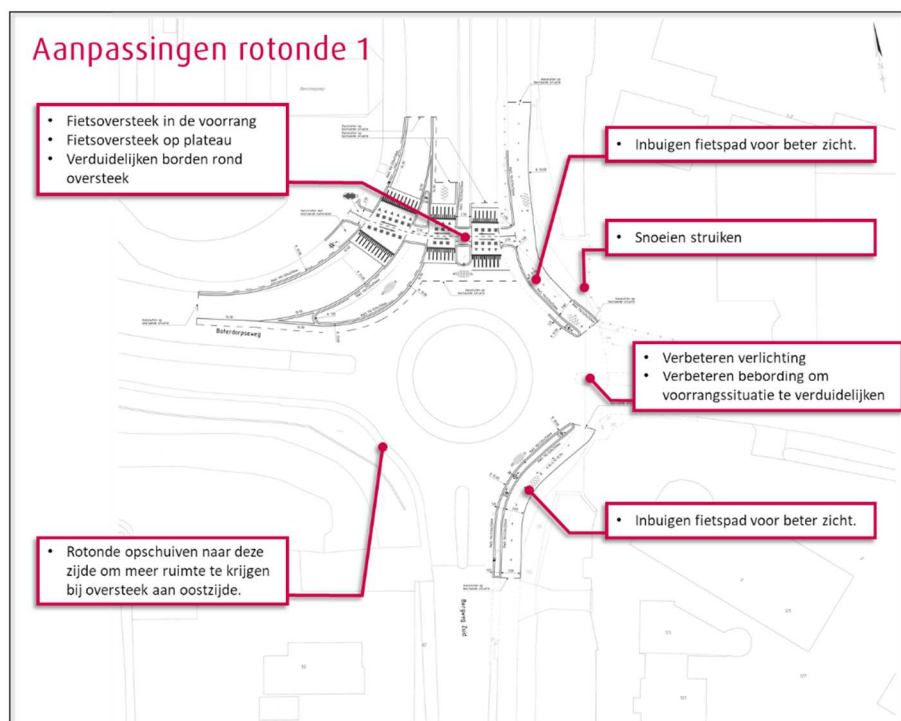
Korte termijn

- Fietspad inbuigen naar rotonde om zicht op fietsers vanuit auto's te verbeteren.
- Verbeteren verlichting op fietspad en oversteek om fietsers beter zichtbaar te maken.
- Aanpassen vormgeving fietsoversteek over N209 om voorrangsituatie te verduidelijken.

Grootschalige aanpassing

- Rtonde opschuiven om meer ruimte tussen fietsoversteek Weg en Land en de rotonde te krijgen waardoor wachtende voertuigen niet direct het verkeer op de rotonde blokkeren. Dit lost het probleem qua veiligheid niet volledig op.

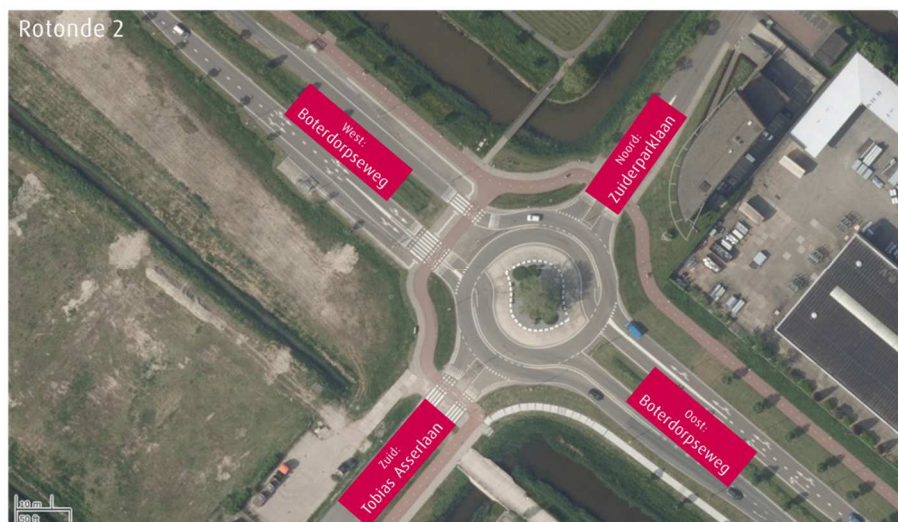
Tabel 3.3: Aanpassingen aan vormgeving rotonde 1



Figuur 3.4: Overzicht aanpassingen rotonde 1

3.2 Rotonde 2: Tobias Asserlaan – Zuiderparklaan

De turborotonde op het kruispunt Tobias Asserlaan – Zuiderpark – Boterderseweg ligt naast het gemeentehuis van de gemeente Lansingerland. De rotonde is vormgegeven als partiële eirotonde om de toekomstige verkeersstromen te kunnen verwerken. Door de ontwikkeling van de woonwijk Wilderszijde, ten zuiden van de Boterderseweg, nemen de verkeersintensiteiten op deze rotonde de komende jaren sterk toe. Ook de doorgaande verkeersstroom op de Boterderseweg wordt groter.



Figuur 3.5: Locatie rotonde 2

Fietsers kunnen op drie takken van de rotonde oversteken. Ten noorden van de Boterderseweg ligt een belangrijke oost-west fietsroute in twee richtingen. Fietsers richting het gemeentehuis, de huidige scholen aan de Tobias Asserlaan en het Park de Polderpad, moeten twee takken van de rotonde oversteken. De oversteek over de Boterderseweg (westtak) is een oversteek over twee toeleidende rijstroken. In de toekomstige situatie gaan de scholen op deze locatie weg en wordt de woonwijk Wilderszijde gebouwd. De intensiteit van het autoverkeer op de Tobias Asserlaan neemt daardoor toe. Ook de fietsstromen gaan daardoor veranderen, onder meer door de realisatie van een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de Boterderseweg.

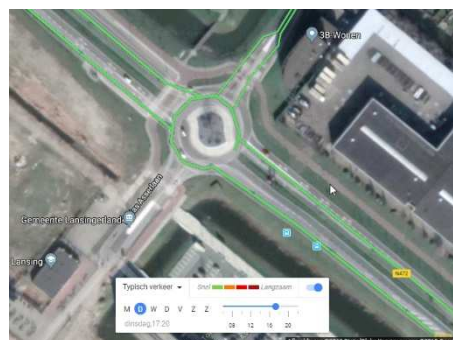
3.2.1 Kwaliteit verkeersafwikkeling

In de huidige situatie is de rotonde op de kruising van de Boterderseweg met de Tobias Asserlaan en Zuiderparklaan vormgegeven als partiële eirotonde. Deze vormgeving heeft meer capaciteit dan een enkelstrooks rotonde. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de partiële eirotonde is weergegeven in tabel 3.4. De rotonde heeft in de huidige en toekomstige situatie voldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken. Ook de groei van de verkeersintensiteit door de ontwikkeling van de wijk Wilderszijde kan goed op de rotonde worden verwerkt.

Partiële Eirotonde (huidige vormgeving)									
		Huidig				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Rotonde 2	Noord	10	25	10	15	15	35	10	15
	Oost	5	5	15	20	10	15	10	20
	Zuid	5	5	5	10	10	25	10	20
	West	10	20	5	10	10	25	5	15

Tabel 3.4: Verkeersafwikkeling huidige vormgeving rotonde 2.

Het beeld van de verkeersafwikkeling op rotonde 2 zoals weergegeven in tabel 3.4 komt overeen met de situatie buiten. De rotonde heeft voldoende capaciteit waardoor er geen vertragingen ontstaan rond de rotonde. Dit blijkt ook uit de vertragingsschermen van Google traffic, zie figuur 3.6.



Figuur 3.6: Vertraging rond rotonde 2

3.2.2 Beoogde aanpassingen

Aangezien de huidige vormgeving van de rotonde het verkeersaanbod goed kan afwikkelen, is ook onderzocht of het mogelijk is de vormgeving aan te passen naar een enkelstrooks rotonde. De fietsoversteek aan de westzijde van de rotonde hoeft bij die vormgeving namelijk niet meer over 2 toeleidende rijstroken. In tabel 3.5 is de uitkomst weergegeven van deze mogelijke aanpassing.

Enkelstrooks rotonde									
		Huidig				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verlietijd	Wachtrij	Verlietijd	Wachtrij	Verlietijd	Wachtrij	Verlietijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Rotonde 2	Noord	10	25	10	25	20	35	10	15
	Oost	10	15	10	15	25	50	35	45
	Zuid	5	5	5	5	15	25	10	20
	West	25	70	25	70	205	745	15	35

Tabel 3.5: Verkeersafwikkeling huidige vormgeving rotonde 1

Met de huidige verkeersintensiteit kan het verkeersaanbod middels een enkelstrooks rotonde worden afgewikkeld. In 2030 kan het verkeersaanbod niet meer worden verwerkt op een enkelstrook rotonde. Er ontstaat dan te veel vertraging op de westtak in de ochtendspits. Dit wordt veroorzaakt door de ontwikkeling van de wijk Wilderszijde. Bij de

realisatie van de rotonde is al rekening gehouden met deze ontwikkeling, waardoor er in de huidige situatie nog sprake is van enige overcapaciteit.

Aanpassen fietsoversteek over dubbele toerit

Belangrijkste knelpunt qua veiligheid op rotonde 2 is de fietsoversteek over de dubbele toerit ten westen van de rotonde. De dubbele rijstrook heeft als risico dat voertuigen ter hoogte van de rotonde willen inhalen. Daardoor de rotonde met hoge snelheid benaderen en de overstekende fietsers niet zien. Dat kan ook worden veroorzaakt doordat het voertuig op de andere rijbaan het zicht op de overstekende fietser afdekt. Om dit risico te verkleinen kan tussen de twee toeleidende rijstroken een bredere tussenberm (+/- 2,0 meter) worden aangelegd. Deze maatregel neemt het probleem qua onveiligheid niet geheel weg, maar verbetert het veiligheidsgevoel voor fietsers wel. Een vergelijkbare maatregel is gerealiseerd in Alkmaar op de rotonde Bestevaerstraat – Koelmalaan (zie figuur 3.7).



Figuur 3.7: Tussenberm op toeleidende strook (Bestevaerstraat – Koelmalaan in Alkmaar)

Een alternatieve oplossing is recent gerealiseerd in Schiedam. De fietsoversteek is daar verder van de rotonde af gelegd en kruist maar 1 toeleidende rijstrook. Direct na de fietsoversteek splitst de rijbaan in twee rijstroken. De capaciteit van de rotonde wordt hierdoor nauwelijks beperkt en de veiligheid van de fietsers neemt toe. In figuur 3.8 is het voorbeeld uit Schiedam weergegeven.



Figuur 3.8: vormgeving dubbele toerit rotonde Burg. van Haarenlaan - Nieuwe Damlaan

Het effect van de 'Schiedamse vormgeving' op de verkeersafwikkeling is op de rotonde is doorgerekend. De uitkomsten hiervan staan in tabel 3.6 weergegeven. In vergelijking met de verkeersafwikkeling op de huidige vormgeving zijn de verschillen zeer beperkt. Er ontstaat nauwelijks extra vertraging ondanks dat het autoverkeer pas later gebruik kan maken van de extra rijstrook.

Partiële Eirotonde (Schiedamse variant)									
		Huidig				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 2	Noord	10	25	10	15	15	30	10	20
	Oost	5	10	15	20	10	15	10	20
	Zuid	5	5	5	10	10	25	10	20
	West	15	10	10	5	20	15	10	10

Tabel 3.6: Verkeersafwikkeling huidige vormgeving rotonde 1

Aanleg fietspad ten zuiden Boterdorpseweg

De fietsoversteek over de westtak van de rotonde is een drukke fietsverbinding richting het gemeentehuis en de scholen aan de Tobias Asserlaan. Het aantal fietsers op deze oversteek kan verminderd worden door het fietspad ten zuiden van de Boterdorpseweg door te trekken. Fietsers kunnen dan de fietstunnel ten westen van de rotonde benutten om de Boterdorpseweg te passeren. De realisatie van het fietspad is wel een grootschalige aanpassing, welke al is voorzien als onderdeel van de realisatie van de wijk Wilderszijde.

Quick wins

Quick wins zijn mogelijk door de verlichting en de bebording aan te passen. Ter hoogte van de oversteek over de westtak kan een 'doorzichtige fietser' worden geplaatst als attentie verhogende maatregel voor het autoverkeer. Ook kan in de oksel tussen de Zuiderparklaan en Boterdorpseweg (noord-west) een geleide hekwerk worden geplaatst om het trottoir, om te voorkomen dat fietsers de bocht afsnijden en daardoor te snel op de fietsoversteek rijden. Ook moet een fietssluis worden geplaatst op de voetgangersbrug naar het Asselijnhof. Tot slot stond er langs de Boterdorpseweg een reclamemast vlak voor de rotonde. Het licht van dit bord was relatief fel en zorgde voor afleiding van het autoverkeer. Dit bord is medio 2018 verwijderd om de veiligheid op de rotonde te vergroten.

Korte termijn

Om de fietsveiligheid te verbeteren kan ook rond de Tobias Asserlaan de fietsstructuur worden aangepast. Door het fietspad aan de zuidwestzijde uit te buigen en de bocht in het fietspad ten oosten van de Tobias Asserlaan te verruimen wordt het zicht op de fietsers verbeterd en komen de fietsers minder snel op de fietsoversteek, waardoor het autoverkeer tijd heeft om op de overstekende fietsers te anticiperen. Tot slot wordt de aansluiting van de Zuiderparklaan op de rotonde voor fietsers aangepast door het realiseren van opvangfietsstroken.

Aanpassingen aan rotonde 2

Quick wins

- Hekje op voetgangersbrug en hek tussen voetpad en fietspad bij bushalte om te zorgen dat fietser minder onverwacht de oversteek op rijden.
- Verwijderen billboard langs Boterdorpsweg om aandacht van automobilist niet af te leiden (is al gedaan).
- Plaatsen attentie verhogende maatregelen bij de fietsoversteek in de vorm van "doorzichtige fietsers"
- Verduidelijken bebording

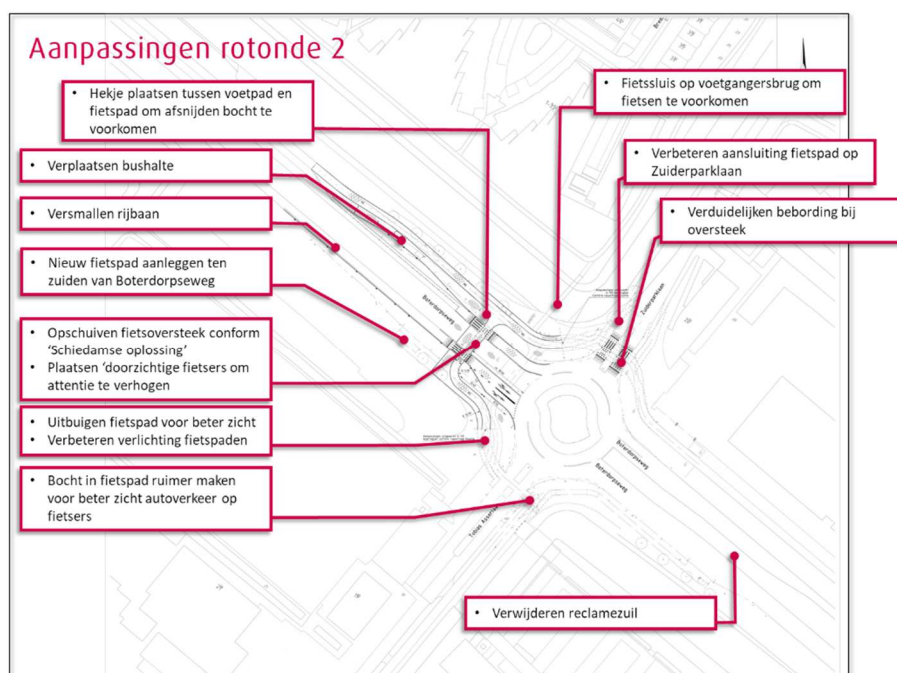
Korte termijn

- Visueel versmallen toeleidende rijstroken om snelheid autoverkeer te verlagen
- Uitbuigen fietspad bij oversteek Tobias Asserlaan (aan zijde gemeentehuis zodat fietsers minder onverwacht op de oversteek zitten)
- Aanpassing aansluiting fietspad op de Zuiderparklaan om de positie van de fietser te verduidelijken
- Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteeken om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Fietsoversteek opschuiven, verder van de rotonde, waardoor fietsers maar 1 rijstrook oversteken, toerit na fietsoversteek splitsen in dubbele rijstrook voor voldoende capaciteit (Schiedamse rotonde).

Grootschalige aanpassing

- Fietspad ten zuiden Boterdorpsweg realiseren + stimuleren gebruik fietstunnel ten westen van de rotonde om aantal fietsers op oversteek te verlagen.

Tabel 3.7: Aanpassingen aan vormgeving rotonde 2

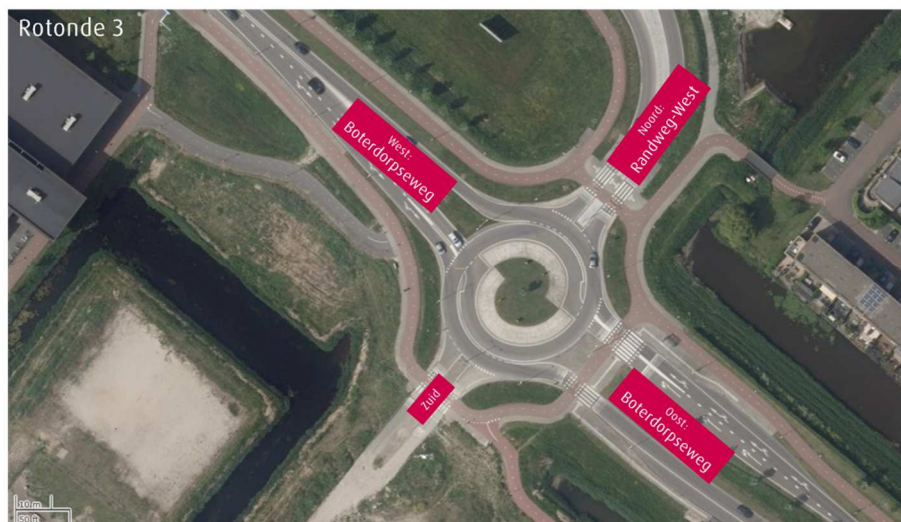


Figuur 3.9: Overzicht aanpassingen rotonde 2

3.3 Rotonde 3: Randweg-West

De rotonde Randweg-West – Boterdorpsweg is een partiële eirotonde nabij het scholencluster aan De Zijde. De aansluiting aan de zuidzijde is nog niet in gebruik, hier wordt over een aantal jaren de wijk Wilderszijde op ontsloten. De rotonde wordt gebruikt door fietsers van en naar het scholencluster. De westtak, de Boterdorpsweg, is één van de verbindingen over de HSL tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs. Fietsers vanuit het westen benaderen de rotonde dan ook met relatief hoge snelheid door het hoogteverschil.

De intensiteit op de rotonde gaat de komende jaren toenemen door de realisatie van de woonwijk Wilderszijde. Hierdoor gaat de rotonde functioneren als 4-taks-rotonde. De fietsoversteek over de zuidelijke tak van de rotonde heeft in die situatie ook meer invloed op het functioneren van de rotonde. Met name in combinatie met het doorgetrokken fietspad ten zuiden van de Boterdorpsweg naar de Tobias Asserlaan ontstaat aan de zuidzijde een volwaardige fietsverbinding.



Figuur 3.10: Locatie rotonde 3

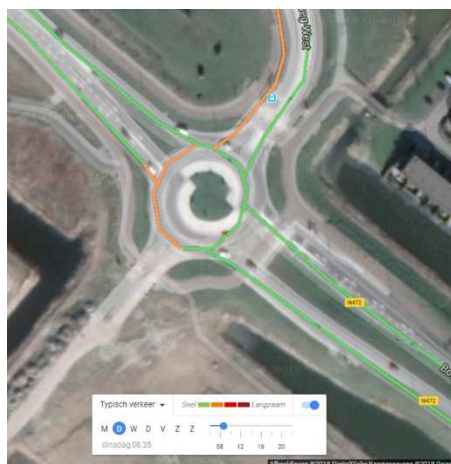
3.3.1 Kwaliteit verkeersafwikkeling

In de huidige situatie (partiële eirotonde) is de verkeersafwikkeling op de rotonde Boterdorpsweg – Randweg-west op orde. Dit komt mede door het ontbreken van verkeer op de zuidtak van de rotonde. Alleen op de Randweg-West (noordtak) treed er in de ochtendspits een verliestijd van 25 seconden op, dit resulteert in een wachtrij van 65 meter. Deze vertraging is ook zichtbaar op het beeld van Google Traffic, zoals weergegeven in figuur 3.11.

Partiële eirotonde									
Rotonde 3		Huidig				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
	Noord	20	45	10	30	35	95	15	35
	Oost	25	65	15	35	350	750	15	40
	Zuid	-	-	-	-	120	50	10	15
	West	10	35	5	10	30	70	5	35

Tabel 3.8: Verkeersafwikkeling huidige vormgeving rotonde 3

De huidige vormgeving van de rotonde kan het verkeersaanbod in 2030 niet verwerken tijdens de ochtendspits. Door de ontwikkeling van de Wijk Wilderszijde en de toename van de verkeersstroom op de Boterdorpseweg ontstaat in de ochtendspits in 2030 vertraging op de oosttak (Boterdorpseweg) en zuidtak (Wilderszijde). Deze vertraging wordt voor een deel veroorzaakt door de grote stroom fietsers dat de oosttak en zuidtak oversteekt tijdens de ochtendspits richting de scholen aan De Zijde.



Figuur 3.11: Vertraging rond rotonde 3

3.3.2 Beoogde aanpassingen

Om de veiligheid voor fietsers op de rotonde te vergroten is het wenselijk om geen fietsoversteek over een dubbele toerit te hebben op de oosttak. Daarom is onderzocht of het mogelijk is het verkeersaanbod af te wikkelen middels een enkelstrooks rotonde. In tabel 3.9 zijn de uitkomsten van deze analyse weergegeven.

Enkelstrooks rotonde									
		Huidig				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Rotonde 3	Noord	20	55	10	25	270	660	15	30
	Oost	25	70	20	40	430	1030	25	55
	Zuid	-	-	-	-	370	100	10	10
	West	310	695	15	20	1270	1635	15	35

Tabel 3.9: Verkeersafwikkeling bij aanpassing rotonde 3 naar enkelstrook rotonde

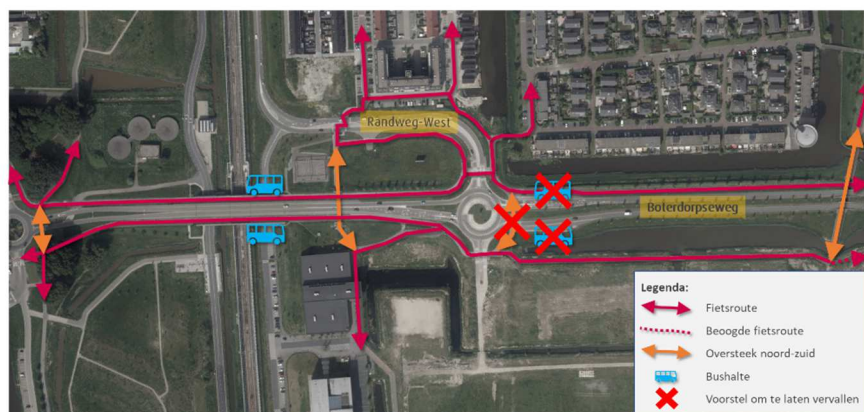
Aangezien de huidige vormgeving van de rotonde het verkeersaanbod in 2030 al niet meer kan afwikkelen, is dat met een enkelstrooks rotonde ook niet mogelijk. Met name in de

ochtendspits, ook de huidige ochtendspits, heeft de rotonde onvoldoende capaciteit. Hierdoor ontstaan er lange wachtrijen in de simulatie wat een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. De huidige vormgeving als partiële eirotonde is voor de huidige situatie dus al noodzakelijk om het verkeersaanbod af te wikkelen.

Verwijderen fiets- en voetgangersoversteek oostzijde

Deze rotonde heeft qua verkeersafwikkeling een belangrijke relatie met rotonde vier, aan de andere zijde van de HSL. Fietsers die de Boterdorpseweg en de HSL moeten oversteken kunnen kiezen om dat ter hoogte van de Randweg-west te doen, of ter hoogte van de Raadhuislaan/Berkelse Poort. Voor fietsers van en naar het HSL-viaduct (zowel de noord- als zuidzijde) hoeven niet per sé twee takken van de rotonde Boterdorpseweg – Randweg-west over te steken. Voor deze oversteek is het ook mogelijk om bij de rotonde Raadhuislaan/Berkelse Poort – Boterdorpseweg over te steken. Voor fietsers die gebruik maken van de oversteek over de oosttak (Boterdorpseweg) zijn twee alternatieven beschikbaar, namelijk de tunnel bij De Zijde en de fietstunnel onder de Boterdorpseweg ten oosten van de rotonde Boterdorpseweg – Randweg-west. Door de fietsroute ten zuiden van de Boterdorpseweg te verlengen tot aan de Tobias Asserlaan bij die rotonde (nr. 2) ook nog een alternatieve oversteek.

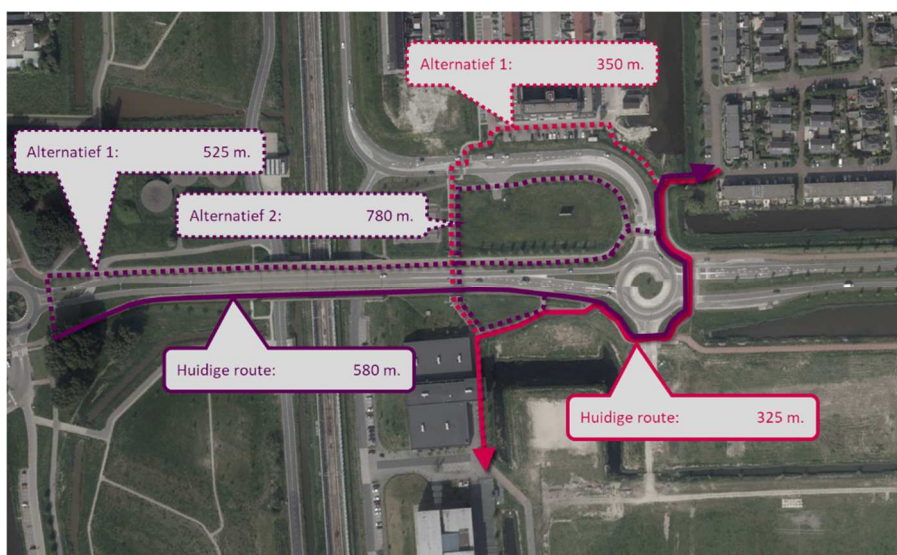
Gezien de beschikbare alternatieven is het mogelijk om de fiets- en voetgangersoversteek op de oosttak te verwijderen. De doelgroep waarvoor de alternatieven niet aantrekkelijk zijn, zijn het fietsverkeer met een bestemming in de wijk rond de Annemonentuin en gebruikers van de bushalte ten oosten van de rotonde. Voor de bushalte is een alternatieve oplossing te vinden, door deze te verplaatsen naar een nieuwe locatie bovenop het HSL-viaduct. Daar kan de halte een knoop vormen met de bussen op de ZoRo-baan welke parallel aan de HSL ligt. Fietsers en voetgangers naar de bushalte kunnen gebruik maken van de tunnel bij De Zijde om de Boterdorpseweg te kruisen, daarmee is er geen noodzaak om de bushalte nabij de rotonde te leggen. De uitwerking van dit voorstel is weergegeven in figuur 3.12.



Figuur 3.12: voorstel te laten vervallen fietsoversteek

Het voorstel zoals weergegeven in figuur 3.12 is nadelig voor een aantal fietsrelaties in het gebied. Voor deze verbindingen vormt meestal de route via de rotonde

Raadhuislaan/Berkelse Poort – Boterdorpsweg het alternatief (is zelfs iets korter). Alleen voor fietsers en voetgangers tussen de wijk rond de Anemonentuin en de scholen en sporthal aan De Zijde wordt de route iets langer. Dit is in onderstaande figuur 3.13 weergegeven.



Figuur 3.13: omrijdafstanden door afsluiten oversteek oosttak

Quick wins

Middels een aantal quick wins kan op korte termijn ook nog een kleine verbetering in de verkeersveiligheid worden behaald. Het verplaatsen van de ABRI (bushokje) zorgt voor een beter zicht van automobilisten op kruisende fietsers. Daarnaast kunnen extra waarschuwingssborden worden geplaatst en kunnen bij de oversteek over de Boterdorpsweg 'doorzichtige fietsers' worden geplaatst om de attentie van de automobilisten te vergroten.

Aanpassingen aan rotonde 3

Quick wins

- Plaatsen attentie verhogende maatregelen bij de fietsoversteek in de vorm van "doorzichtige fietsers"
- Verduidelijken bebording

Korte termijn

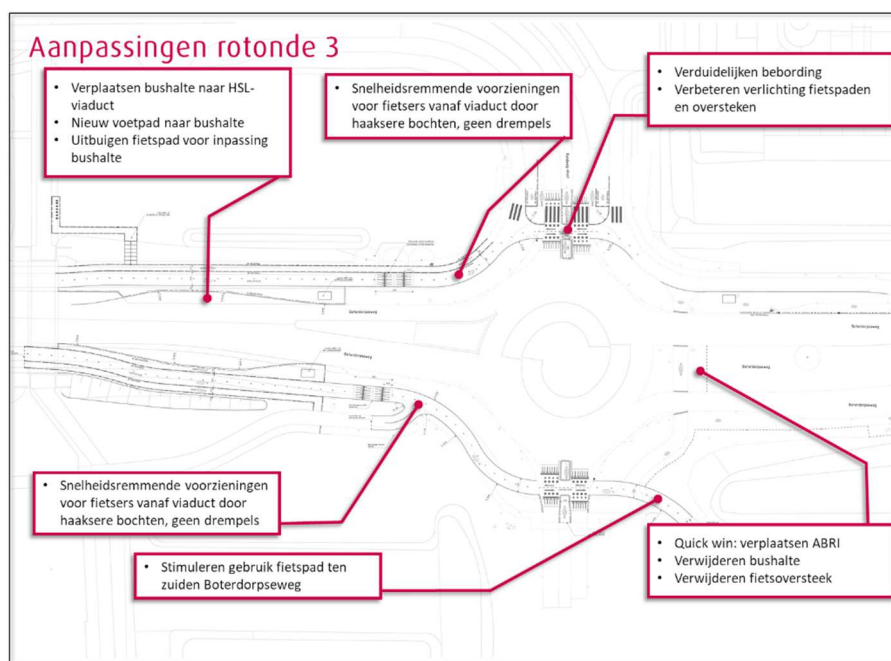
- Verplaatsen bushalte naar viaduct boven HSL waardoor een OV-knoop voor verschillende bushaltes ontstaat. Voor bereikbaarheid halte gebruik maken van de tunnel onder de Boterdorpsweg bij de Zijde.
- Fiets- en voetoversteek oostzijde verwijderen. Tunnels ten oosten en westen van de rotonde benutten voor noord-zuid relatie, eventueel in combinatie met de fietsoversteek bij de rotonde Raadhuislaan – Berkelse Poort.
- Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteken om zicht op de fietsers te verbeteren.

Aanpassingen aan rotonde 3

Grootschalige aanpassing

- Snelheid verlagende voorzieningen voor fietsers vanaf het viaduct om snelheid op de oversteekpunten te verlagen en automobilisten meer tijd te geven op de aanwezigheid van de fietsers te reageren.
- Fietspad ten zuiden Boterdorpsweg realiseren + stimuleren gebruik fietstunnel ten oosten van de rotonde om aantal fietsers op oversteek te verlagen.

Tabel 3.10: Aanpassingen aan vormgeving rotonde 3

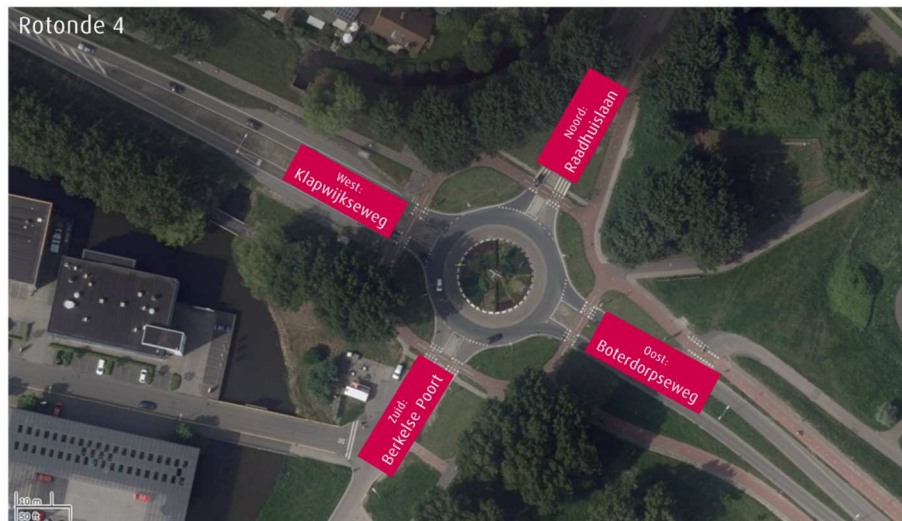


Figuur 3.14: overzicht maatregelen verbeteren fietsveiligheid rotonde 3

3.4 Rotorde 4: Raadhuislaan – Berkelse Poort

Aan de westzijde van het HSL-viaduct ligt de rotorde Raadhuislaan – Berkelse Poort – Boterdorpseweg. De rotorde is een belangrijk knooppunt voor fietsers op de noord-zuid relatie en op de oost-west relatie. Hierdoor is het aantal overstekende fietsers per tak relatief hoog. De noord-zuid relatie is daarbij onderdeel van de regionale fietsverbinding over de Landscheiding. Fietsers op de oost-west verbinding zijn met name gericht op het viaduct over de HSL. Fietsers vanaf dit viaduct benaderen de rotorde met relatief hoge snelheid en rijden vervolgen richting het centrum van Berkel, richting de Berkelse Poort en Rodenrijse Zoom of langs de Klapwijkseweg.

De intensiteit van het autoverkeer laat geen grote verschuivingen zien. In de ochtendspits is een zeer beperkte groei zichtbaar. In de avondspits neemt de intensiteit zelfs iets af. Met name de verkeersintensiteit vanaf het HSL-viaduct neemt in de avondspits iets af. Hier is sprake van een omslagpunt in de routekeuze van het autoverkeer. Door de toename van de verkeersdruk rond de ontwikkeling van Wilderszijde en omgeving zoekt verkeer een alternatieve route in tegengestelde richting, waardoor meer verkeer richting de Klapwijkseweg gaat in plaats van richting het HSL-viaduct.



Figuur 3.15: Locatie rotorde 4

3.4.1 Kwaliteit verkeersafwikkeling

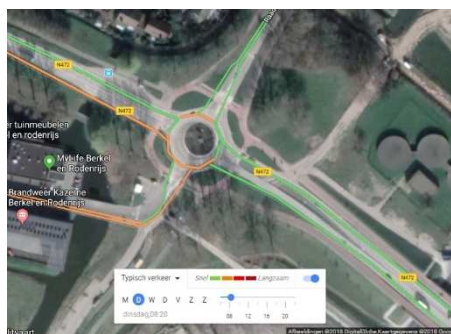
De rotorde bij de Raadhuislaan – Berkelse Poort kan in de huidige situatie het verkeersaanbod in de ochtend- en avondspits goed verwerken. Op basis van de berekeningen is zichtbaar dat de rotorde op de oost- en westtak wat meer moeite heeft met de verkeersafwikkeling. Daar ontstaan beperkte wachtrijen, voornamelijk als gevolg van het aantal overstekende fietsers op deze rotorde. Dit beeld is ook zichtbaar in figuur 3.16 met de vertragingen op basis van Google traffic. In dit beeld staan de vertragingen echter voornamelijk op de west- en zuidtak. Dit verschil tussen de berekende vertraging en de daadwerkelijk gemeten vertraging zit in de toedeling van de fietsstromen op de rotorde. Mogelijk gebruiken in de ochtendspits meer fietsers de westelijke oversteek in

plaats van de oostelijke oversteek in vergelijking tot de berekende fietsstromen. In de avondspits is er geen probleem met de verkeersafwikkeling.

Enkelstrooks rotonde									
		Huidig				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 4	Noord	15	25	10	15	25	30	10	15
	Oost	25	75	15	35	95	270	15	30
	Zuid	20	35	10	25	25	35	10	20
	West	40	100	15	30	55	120	15	30

Tabel 3.11: Verkeersafwikkeling huidige vormgeving rotonde 4

Kijken we naar de situatie in 2030, dan blijkt dat er een knelpunt ontstaat met de verkeersafwikkeling op de hoofdrichting (oost – west). Hier treden in de ochtendspits verliestijden op van meer dan 50 seconden. Dit komt mede doordat er veel noord – zuid oversteekbewegingen zich voordoen op de rotonde. Deze oversteekbeweging is onderdeel van veel gebruikte fietsroutes richting de scholen aan de overzijde van het HSL-viaduct, richting de bushalte aan de ZoRo-baan en door fietsers op de regionale fietsroute van noord naar zuid over de Landscheiding. Deze routes zorgen er voor dat het aantal fietsers op deze rotonde het hoogste is van alle rotondes, ook nog verdeeld over alle vier takken van de rotonde.



Figuur 3.16: Vertraging rond rotonde 4

3.4.2 Beoogde aanpassingen

De rotonde bij de Raadhuislaan – Berkelse Poort is onderdeel van een belangrijke regionale fietsroute (tussen Zoetermeer en Rotterdam) en een belangrijke scholierenroute richting de scholen op Wilderszijde. Het aantal fietsers op deze rotonde is het hoogste van de zeven rotondes en ook het aantal geregistreerde ongelukken met fietsers is op deze rotonde het hoogst. Dit in combinatie met de problemen met de verkeersafwikkeling in 2030 geeft voldoende aanleiding om een ongelijkvloerse kruising voor fietsers te overwegen.

Een ongelijkvloerse kruising voor fietsers in noord – zuid-richting zorgt voor een verlichting van de druk op het kruispunt en sluit ook goed aan op de fietsroutes ten noorden en zuiden van de Boterdorpseweg. Door de fietstunnel ten oosten van de rotonde in te passen kan mogelijk gebruik worden gemaakt van de verhoogde ligging van de Boterdorpseweg. Daarbij moet wel aandacht worden besteed aan de aansluiting op de omliggende fietspaden. Om het effect van een ongelijkvloerse kruising op de verkeersafwikkeling te bepalen is deze vormgeving doorgerekend voor de toekomstige situatie (zie tabel 3.12). Op basis van de berekening zonder overstekende fietsers en voetgangers op de oost- en

westtak is zichtbaar dat de huidige enkelstrooks rotonde het verkeersaanbod ook in de toekomst goed kan afwikkelen.

Vergelijking aangepaste vormgeving									
Huidige vormgeving 2030					rotonde met fietstunnel 2030				
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 4	Noord	25	30	10	15	10	25	10	15
	Oost	95	270	15	30	15	20	10	20
	Zuid	25	35	10	20	20	35	10	20
	West	55	120	15	30	15	45	15	20

Tabel 3.12: Verkeersafwikkeling aangepaste vormgeving rotonde 4

Korte termijn maatregelen

Voor de korte termijn moeten maatregelen worden getroffen om de snelheid van fietsers die vanaf het HSL-viaduct komen te verlagen. Dit is mogelijk door de bochten in de fietsroute iets krappert te maken. Daarnaast moeten vanaf dit kruispunt maatregelen worden getroffen om de bromfietser te mengen met het autoverkeer in plaats van met het fietsverkeer. Ook moeten de oversteken van fietsers en voetgangers uniform worden ingericht op een plateau met zowel fietsers als voetgangers in de voorrang. Om het zicht op de fietsers te verbeteren kan het fietspad ten noordwesten van de rotonde dicht bij de rotonde worden gelegd en moet de verlichting worden verbeterd.

Quick wins

Als quick win kan middels bebording de attentiewaarde van de automobilisten worden vergroot door het plaatsen van de gele waarschuwborden. Ook is het wenselijk om de overige bebording aan te passen, daarvoor moet echter eerst een verkeersbesluit worden genomen. Om het zicht van het autoverkeer op de fietsers te verbeteren moet de ABRI ten westen van de rotonde, samen met de fietsnietjes, worden verplaatst. Ook kan het zicht op het fietspad ten noordoosten (richting het park, 5° aansluiting fietsroutes op de rotonde) worden verbeterd door struiken te snoeien en de voorrang te regelen op het kruispunt van de fietspaden, waarbij fietsers uit het park voorrang verlenen aan overige fietsers.

Aanpassingen aan rotonde 4

Quick wins

- ABRI en fietsnietjes aan westzijde verplaatsen om zicht van autoverkeer op de fietsers te verbeteren.
- Fietsers op 5e tak vanuit het park voorrang laten verlenen aan overige fietsers.

Korte termijn

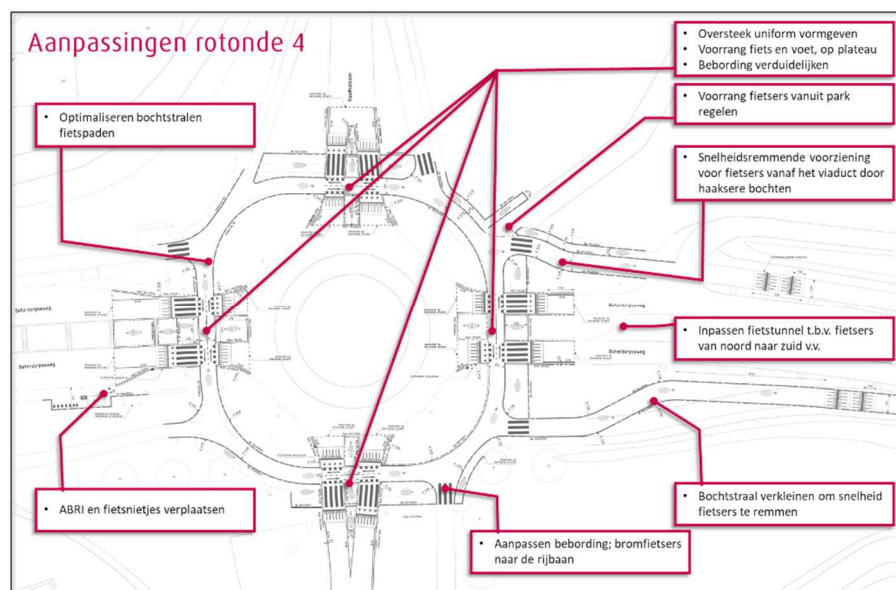
- Aanpassen bebording, waaronder invoeren maatregel bromfiets op de rijbaan.
- Uitbuigen fietspaden vanaf HSL-viaduct om snelheid fietsers te verlagen.
- Voetgangersoversteekplaats (VOP) op de westtak aanleggen

Aanpassingen aan rotonde 4

Grootschalige aanpassing

- Alle oversteeken van fietsers en voetgangers uniform vormgeven en op plateaus leggen om voorrangssituatie te verduidelijken (tweerichtings fietspad op rotonde met voorrang voor fietsers moet altijd op een plateau).
- Fietspad aan noordwest zijde dichter bij rotonde leggen en verlichting van oversteeken en fietspaden verbeteren om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Voor lange termijn neemt het aantal fietsers sterk toe en kan rotonde het verkeersaanbod niet meer verwerken. Een fietstunnel voor de noord-zuid verbinding ontlast dan de rotonde en zorgt voor meer veiligheid.

Tabel 3.13: Aanpassingen aan vormgeving rotonde 4



Figuur 3.17: Aanpassingen om rotonde 4 fietsveiliger te maken

3.5 Rotonde 5: Rodenrijseweg

De rotonde Rodenrijseweg – Klapwijkseweg is vrij krap qua vormgeving. De oorzaak hiervan ligt in de waterkerende functie van zowel de Rodenrijseweg als de Klapwijkseweg voor de naastgelegen watergangen. Met name aan de westzijde zijn de watergangen de ruimte beperkende factoren. Fietzers kunnen de rotonde op drie takken oversteken, waarbij langs de Klapwijkseweg vrijliggende fietspaden liggen en op de Rodenrijseweg fietsers en autoverkeer de rijbaan delen. De rotonde heeft geen voetgangersoversteken die in de voorrang liggen. Dit komt omdat de rotonde onderdeel was van de provinciale weg buiten de bebouwde kom. Met het aanpassen van de komgrenzen in Berkel en Rodenrijs is de vormgeving nog niet aangepast naar een standaard vormgeving voor rotondes binnen de bebouwde kom.

De verkeersintensiteit op de rotonde neemt iets af in 2030 tijdens zowel de ochtend- als avondspits. De oorzaak hiervan kan worden verklaard door de oriëntatie van de ontsluiting van Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek. Het westelijk deel van deze woongebieden is voor de ontsluiting sterk gericht op de N471. Het oostelijk deel van deze woongebieden is sterk gericht op de N209. De rotonde Rodenrijseweg – Klapwijkseweg ligt daar middenin en wordt daardoor iets rustiger.



Figuur 3.18: Locatie rotonde 5

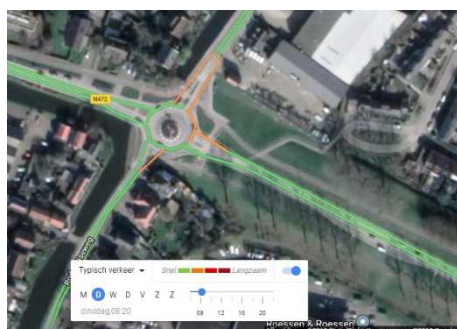
3.5.1 Kwaliteit verkeersafwikkeling

De afwikkeling van het verkeersaanbod op deze rotonde voldoet in zowel de ochtend- als avondspits van de huidige situatie. Er is zowel in de ochtend- als in de avondspits geen verliestijd hoger dan 15 seconden. In de vertragingbeelden van Google Traffic (figuur 3.19) is wel enige vertraging zichtbaar, maar deze is maar zeer kort aanwezig, dus sluit redelijk goed aan bij de uitkomsten van de berekeningen. Ook in 2030 blijkt uit de analyse dat er bij deze rotonde geen problemen zullen optreden met betrekking tot de doorstroming. De rotonde bij de Rodenrijseweg en Klapwijkseweg behoeft daarmee geen aanpassingen om de verkeersafwikkeling te verbeteren. Wel kan het ontwerp worden aangepast om de

rotonde uniform vorm te geven en de oversteeksituaties voor fietsers en voetgangers te verduidelijken.

		Enkelstrooks rotonde							
		Huidig				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 5	Noord	15	35	10	20	15	30	10	20
	Oost	15	40	15	25	20	50	10	25
	Zuid	10	25	10	20	10	25	10	20
	West	10	25	15	30	10	20	15	20

Tabel 3.14: Verkeersafwikkeling huidige vormgeving rotonde 5



Figuur 3.19: Vertraging rond rotonde 5

3.5.2 Beoogde aanpassingen

Voor deze rotonde is het van belang om een eenduidige vormgeving met betrekking tot het oversteken voor fietsers en voetgangers te realiseren. Op alle takken van de rotonde hebben voetgangers geen voorrang. Waar een voetgangersoversteek aanwezig is moet deze op korte termijn ook in de voorrang komen en samen met de fietsoversteek op een plateau worden aangelegd. Aan de westzijde van de rotonde wordt daarbij geen voetgangersoversteek aangelegd, omdat in het verlengde van die oversteek, langs het zuidelijk deel van de Rodenrijseweg, geen voetpaden aanwezig zijn. Rond de rotonde moeten daarnaast de fietspaden worden aangepast aan het gebruik, onder meer door enkele delen aan de oostzijde te verbreden.

Quick wins

Op zeer korte termijn kan de verkeersveiligheid worden verbeterd door het snoeien van struiken ten noordoosten van de rotonde. Andere quick wins bestaan uit het verbeteren van de bebording en het verbeteren van de vormgeving van de aansluiting van het zuidelijk deel van de Rodenrijseweg op de fietspaden rond de rotonde. Op het zuidelijk deel van de rotonde delen fietsers en autoverkeer de rijbaan. Bij de rotonde ontbreken opvangpaden voor de fietsers om duidelijk te maken wat van de fietsers wordt verwacht en de fietsers een veilige plaats op de rijbaan te bieden.

Aanpassingen aan rotonde 5

Quick wins

- Aansluiting op Rodenrijseweg zuid verbeteren voor fietsers om de positie van de fietsers op de weg te verduidelijken en de veiligheid te vergroten.
- Snoeien van de struiken aan de noordwestzijde voor beter zicht van het autoverkeer op de rotonde op de fietsers.
- Verduidelijken bebording voor een uniforme vormgeving.

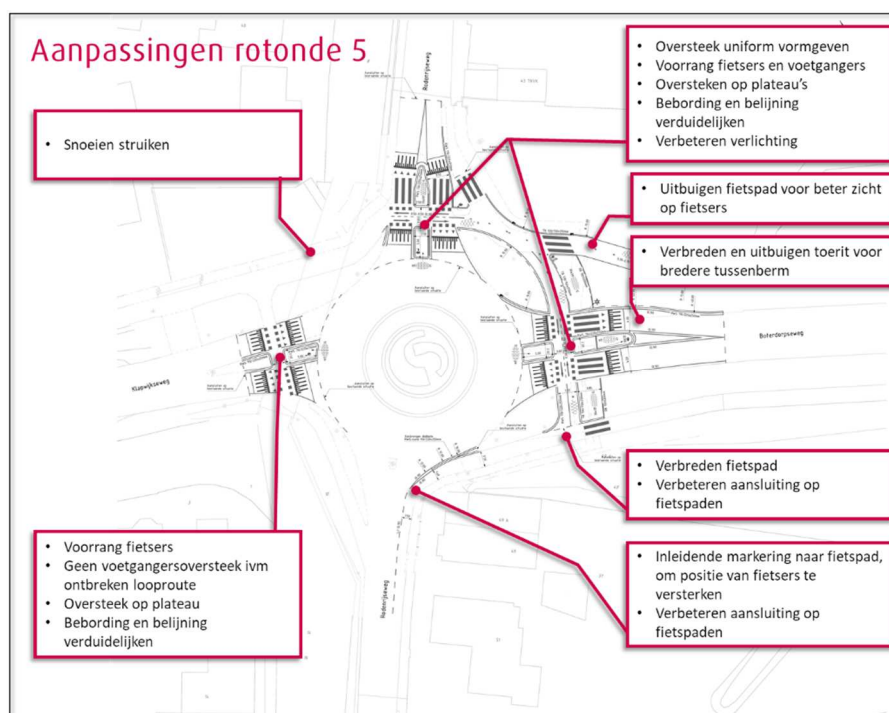
Korte termijn

- Alle oversteken van fietsers en voetgangers uniform vormgeven en op plateaus leggen om voorrangssituatie te verduidelijken (tweerichtings fietspad op rotonde met voorrang voor fietsers moet altijd op een plateau).
- Verbreden fietsoversteek aan oostzijde om meer ruimte te bieden voor de fietser en verbeteren vormgeving kruispunt fietspaden ten zuidoosten van de rotonde.
- Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteken om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Uitbuigen fietspad ten noordoosten van de rotonde zodat het zicht van de automobilist op de fietsers verbetert.
- Verbreden en uitbuigen toerit oostzijde voor bredere tussenberm.

Grootschalige aanpassing

- geen

Tabel 3.15: Aanpassingen aan vormgeving rotonde 5



Figuur 3.20: Aanpassingen om rotonde 5 fietsveiliger te maken

3.6 Rotonde 6: Oudelandselaan

De rotonde Oudelandselaan – Klapwijkseweg is een zeer ruim vormgegeven rotonde. Op drie takken van de rotonde liggen fietsoversteken. De rotonde heeft geen oversteekplaatsen voor voetgangers in de voorrang. Over de veiligheid op deze rotonde ontvangt de gemeente Lansingerland veel klachten. Daarnaast is de verkeersafwikkeling op deze rotonde in de huidige situatie niet altijd optimaal. De rotonde wordt door veel fietsers gebruikt als verbinding tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Berkel en Rodenrijs. Ook is de rotonde onderdeel van de fietsroute richting Pijnacker.

Op de noord-zuid verbinding zijn er veel fietsers die tegen de rijrichting in rijden en hierdoor het autoverkeer verrassen. De verkeersintensiteiten op de rotonde nemen richting 2030 nog verder toe. Alleen de zuidtak (Oudelandselaan) wordt in 2030 rustiger. Dat wordt veroorzaakt door de realisatie van de Oude Molendreef, waardoor een verschuiving ontstaat van de verkeersstroom van en naar de wijk Westpolder. Ook ontstaat er in 2030 een verschuiving in de verkeersstroom in zuidelijke richting, gericht op de N471 en A16, door het doortrekken van de A16.



Figuur 3.21: Locatie rotonde 6

3.6.1 Kwaliteit verkeersafwikkeling

In de ochtendspits staan er regelmatig lange wachtrijen voor deze rotonde vanuit het noorden. Deze wachtrijen zijn ook zichtbaar in figuur 3.22 met de vertragingsbeelden van Google Traffic voor de ochtendspits. Op de noordtak is een grote vertraging zichtbaar. Ook op de drie andere takken is deze zichtbaar, maar is de lengte van de vertraging minder groot. Uit de resultaten van de analyse van de verkeersafwikkeling blijkt dat in de ochtendspits een verliestijd optreedt van 345 seconden op de noordtak. De wachtrij kan daarbij oplopen tot meer dan 600 meter. In de avondspits is er op de zuidtak van de rotonde juist sprake van oponthoud, met een gemiddelde verliestijd van 100 seconden en een wachtrij van 310 meter. Daarmee kan worden geconcludeerd dat er in de huidige situatie al sprake is van een probleem met de verkeersafwikkeling. Daar komt bij dat de

rotonde door fietsers als onveilig wordt ervaren door de snelheid waarmee het autoverkeer de rotonde nadert en de drukte op de rotonde.

Enkelstrooks rotonde									
Huidig					2030				
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 6	Noord	345	605	15	35	645	1270	15	30
	Oost	40	105	25	65	60	150	20	40
	Zuid	20	55	100	310	20	45	25	70
	West	15	45	30	90	20	55	30	70

Tabel 3.16: Verkeersafwikkeling huidige vormgeving rotonde 6

In de toekomstige situatie neemt de intensiteit op de rotonde nog verder toe, met uitzondering van de zuidtak. De verliestijden verdubbelen in de ochtendspits op de noordtak. Opvallend is dat in de avondspits de doorstroming verbetert in vergelijking met de huidige situatie. Dit heeft te maken met de veranderingen in de verkeersstromen 2030 door de ontwikkeling van de Westpolder en de realisatie van de A16. Met name de zuidtak van de rotonde wordt daardoor minder zwaar belast, waardoor de rotonde beter gaat functioneren.



Figuur 3.22: Vertraging rond rotonde 6

3.6.2 Mogelijke maatregelen

Op basis van de analyse van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op deze rotonde zijn ingrijpende maatregelen nodig om het kruispunt te laten functioneren. Voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling, met name richting 2030, is een aanpassing van de vormgeving nodig. Hiervoor is onderzoek gedaan naar een alternatieve vormgeving als rotonde of kruispunt met verkeerslichten.

Alternatieve rotondevorm

Een alternatieve vormgeving voor de rotonde is onderzocht in de vorm van de 'Schiedamse variant' (vergelijkbaar met rotonde 2). In die variant ligt de fietsoversteek op grotere afstand (25 meter) van de rotonde. Na de oversteek splitst de toeleidende rijstrook in twee rijstroken. Alternatieve rotondevormen liggen niet voor de hand, omdat elke alternatieve rotondevorm als kenmerk heeft dat er sprake is van extra toe- of afleidende rijstroken. De veiligheid voor de fietsers verbetert daarmee niet, waarmee dit een vreemde maatregel zou zijn in de context van de aanleiding van dit onderzoek.

1. Partiele ei-rotonde (conform rotonde 3 – extra capaciteit voor Klapwijkseweg)

Een eerste stap om de capaciteit op de rotonde te vergroten is het toevoegen van een rijstrook op de rotonde met dubbele toeritten op de oost- en westtak (Klapwijkseweg). Deze variant heeft dubbelstrooks toeritten op de Klapwijkseweg en op alle takken enkelstrooks afritten. Deze variant heeft echter nog altijd ruim onvoldoende capaciteit in de ochtendspits voor 2030. De afwikkeling op de oost- en westtak verbetert wel, maar de noordtak (Oudelandselaan) heeft onvoldoende capaciteit. Fietsters belemmeren afwikkeling op de noordtak, auto's kunnen hier de rotonde niet oprijden.

		Enkelstrooks rotonde				Partiële Eirotonde			
		2030				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 6	Noord	645	1270	15	30	675	1310	15	35
	Oost	60	150	20	40	15	50	15	35
	Zuid	20	45	25	70	15	35	25	60
	West	20	55	30	70	10	30	15	35

Tabel 3.17: Alternatieve vormgeving rotonde 6 als partiële eirotonde

2. Partiele ei-rotonde – Schiedamvariant (conform variant 1, met aanvullend een korte extra opstelstrook op de noordtak voor rechts afslaand verkeer)

Deze variant heeft nog altijd onvoldoende capaciteit in de ochtendspits. Er is wel een forse verbetering ten opzichte van reguliere partiële ei-rotonde (variant 1), maar de verliestijd is nog altijd 3 minuten voor verkeer op de noordtak en de wachtrij is nog vele honderden meters. Deze hinder treedt op tijdens de ochtendspits, alleen op de noordtak. De overige takken van de rotonde hebben de gehele dag voldoende capaciteit. Voor een nieuwe situatie is deze vormgeving geen goed alternatief voor deze rotonde omdat de fietsers de doorstroming op de noordtak te veel blijven hinderen, waardoor hier sprake is van een verhoogd risico op ongevallen omdat het autoverkeer meer risico zal nemen bij het oprijden van de rotonde.

		Enkelstrooks rotonde				Partiële Eirotonde ('Schiedamse variant')			
		2030				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 6	Noord	645	1270	15	30	180	420	15	25
	Oost	60	150	20	40	15	35	10	30
	Zuid	20	45	25	70	15	30	25	60
	West	20	55	30	70	15	35	15	35

Tabel 3.18: Alternatief rotonde 6 als partiële eirotonde ('Schiedamse variant')

3. Partiele ei-rotonde (conform variant 1) – zonder fietsers west-oost

Zonder overstekende fietsers over de noordtak en een vormgeving vergelijkbaar met variant 1 verbetert de verkeersafwikkeling sterk. De verliestijd op de noordtak is nog niet optimaal, maar de rest van de rotonde voldoet prima. Voor fietsers moet in deze variant een alternatieve oversteek worden gevonden, op afstand van de rotonde of middels een tunnel onder de noordtak.

		Enkelstrooks rotonde				Partiële Eirotonde – geen fietsers west-oost			
		2030				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 6	Noord	645	1270	15	30	40	115		
	Oost	60	150	20	40	15	35		
	Zuid	20	45	25	70	15	35		
	West	20	55	30	70	15	35		

Tabel 3.19: Alternatief rotonde 6 als partiële eirotonde (zonder fietsers op oost-west)

4. Partiele ei-rotonde – Schiedamvariant zonder fietsers west-oost (conform variant 2, dus met extra rechtsafstrook op de noordtak)

Dit is de vormgeving waarbij de verkeersafwikkeling op alle takken goed is. Op de oost, west en noordtak liggen er in deze variant dubbele toeritten en enkele afritten. Voor de oost- en westtak zou dan het effect nog moeten worden bepaald van het toepassen van de 'Schiedamse oplossing', daar is in deze analyse nog geen rekening mee gehouden. Ervaring van rotonde 2 leert dat het effect van de korte toerit op de verkeersafwikkeling beperkt is.

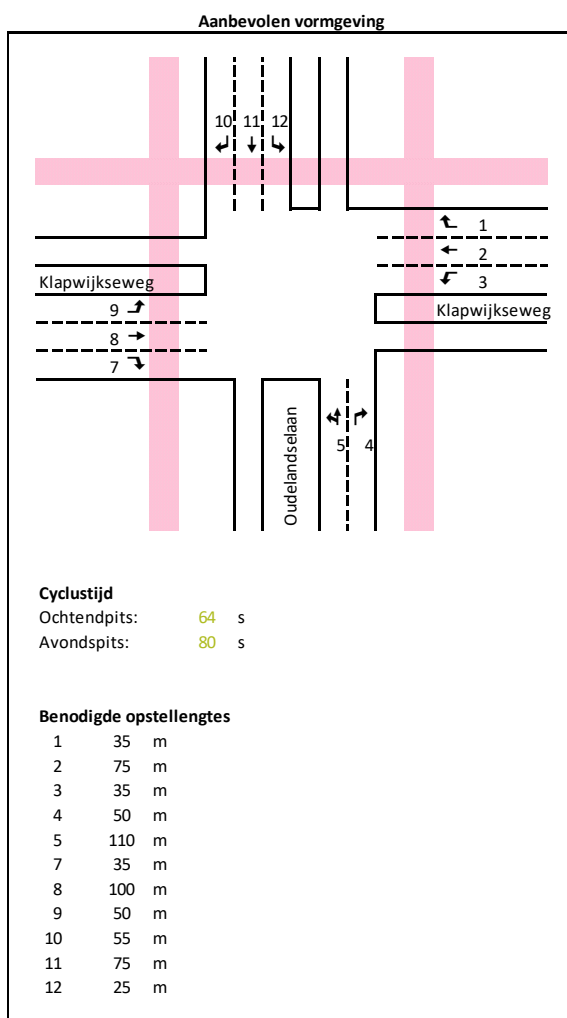
		Enkelstrooks rotonde				Partiële Eirotonde (Schiedam-Variant) - geen fietsers west-oost			
		2030				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)
Ronde 6	Noord	645	1270	15	30	25	75		
	Oost	60	150	20	40	15	35		
	Zuid	20	45	25	70	15	35		
	West	20	55	30	70	15	40		

Tabel 3.20: Alternatief rotonde 6 als partiële eirotonde ('Schiedamse variant', zonder fietsers op west-oost richting)

Alternatieve vormgeving met verkeerslichten

Om voldoende capaciteit te bieden voor de afwikkeling van het verkeersaanbod is een alternatieve vormgeving in de vorm van verkeerslichten onderzocht met behulp van de

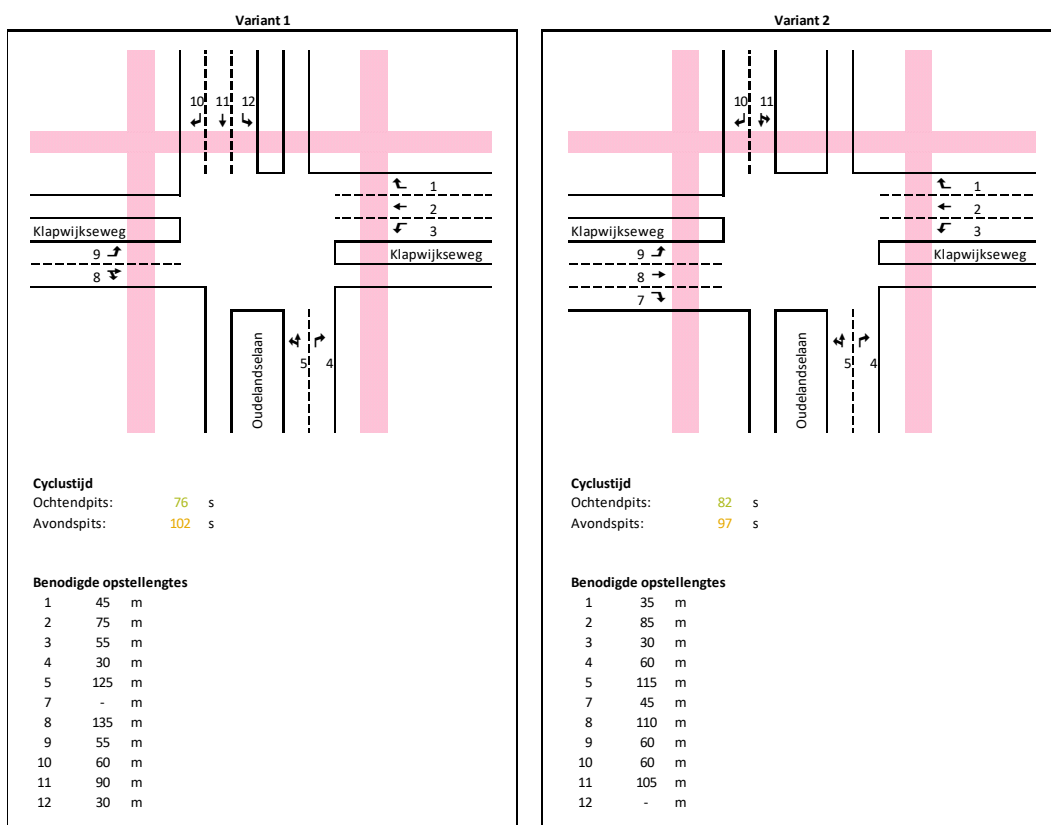
applicatie COCON. Maatgevend voor de vormgeving van het kruispunt met behulp van verkeerslichten is de beperkte ruimte op de brug in de Oudelandselaan-zuid. Hier kunnen maximaal twee opstelstroken worden ingepast. Voor de vormgeving van de overige takken van het kruispunt heeft het de voorkeur om te werken met voor alle richtingen een eigen opstelstrook. Voor de afwikkeling van het verkeer is dat de meest optimale vormgeving voor de verkeersafwikkeling. De cyclustijden voor 2030 zijn dan 64 sec in de ochtend en 80 sec in de avond. In figuur 3.23 is deze vormgeving weergegeven met daarbij de cyclustijden en benodigde opstellengte per rijstrook. Voor de fietsers en voetgangers is het daarbij wel van belang dat deze op de Oudelandselaan-noord en beide zijden van de Klapwijkseweg in twee richtingen kunnen oversteken.



Figuur 3.23: resultaat voorkeursvormgeving kruispunt met verkeerslichten

In een nadere uitwerking wordt nog onderzocht of de aanbevolen vormgeving kan worden ingepast op het dijklichaam van de Klapwijkseweg, zeker in combinatie met de huidige bushaltes. Mogelijk is het haalbaar om de bushaltes te verschuiven, om daarmee de

inpassing mogelijk te maken. Als alternatief zijn nog twee varianten onderzocht waarvoor minder ruimte nodig is. Als er te weinig ruimte is op de Klapwijkseweg-west dan kan er voor worden gekozen om daar de opstelstrook voor rechtdoor en rechtsaf te combineren (figuur 3.24, linker vormgeving). Die vormgeving kan het verkeer verwerken, maar de cyclustijd ligt boven 90 seconden en daarmee eigenlijk te hoog voor nieuwe kruispunten. Als er op de Oudlandselaan-noord te weinig ruimte is, dan is het ook nog mogelijk om daar een opstelstrook te laten vervallen (figuur 3.24, rechter vormgeving). Deze variant kan in de avondspits het verkeersaanbod iets beter verwerken dan variant 1, maar de cyclustijd blijft boven de gewenste grenswaarde van 90 seconden. Beide varianten met minder opstelstroken hebben ook gevolgen voor de benodigde wachtrijslengtes. Mogelijk gaat dat ook niet passen op de toeleidende wegen. Dit wordt nader uitgewerkt in een ontwerp van het kruispunt.



Figuur 3.24: varianten voor vormgeving met verkeerslichten

3.6.3 Overweging t.a.v. vormgeving kruispunt Klapwijkseweg – Oudlandselaan

Op basis van de vergelijking van de mogelijke varianten voor de vormgeving van het kruispunt Klapwijkseweg – Oudlandselaan moet een nadere afweging worden gemaakt tussen de beoogde kwaliteit van de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid, inpassing en kosten voor realisatie en onderhoud.

Op basis van het criterium verkeersafwikkeling voldoet een vormgeving middels verkeerslichten het beste aan de gestelde eisen. Verkeerslichten hebben echter het nadeel van roodlichtnegatie en verkeer kan met hogere snelheid het kruispunt passeren. Deze optie is daarmee iets minder veilig dan een goed functionerende rotonde. Ook passen verkeerslichten niet goed in de gehele streng met rotondes door de afwijkende vormgeving en zijn de onderhoudskosten hoger dan die van een rotonde.

Een rotondevorm functioneert de gehele dag goed wanneer er een alternatief wordt gevonden voor de fietsoversteek aan de noordzijde van de rotonde. Zonder deze fietsoversteek kan een partiële rotonde, eventueel als “Schiedamse variant” het verkeersaanbod ook afwikkelen. Het verschuiven van de fietsoversteek of het realiseren van een fietstunnel, heeft nadelen ten aanzien van de realisatiekosten, ruimtelijke inpassing, verkeersveiligheid, omrijafstand en sociale veiligheid.

Op basis van een afweging van kosten, ruimtelijke inpassing, veiligheid en verkeersafwikkeling kan ook worden gekozen voor aanpassing van de rotonde naar de partiële rotonde als “Schiedamse variant” waarbij de fietsoversteek ten noorden van de rotonde behouden blijft. Er wordt dan een variant gekozen die in de ochtendspits in 2030 niet optimaal functioneert qua verkeersafwikkeling. De eerst komende jaren biedt deze vormgeving wel voldoende capaciteit en in 2030 is er alleen een knelpunt tijdens het drukste uur in de ochtendspits. Dit drukke moment is ook nadelig voor de verkeersveiligheid. De overige uren van de dag zal deze rotondevorm wel goed functioneren. Daarnaast biedt een rotonde met fietsoversteken uiteindelijk het meeste comfort voor de fietsers gedurende de hele dag.

3.6.4 Overige aanpassingen

Ontvlechten fietsstromen en autostromen

Om op korte termijn de verkeersafwikkeling op de rotonde te verbeteren kan ook worden ingezet op het ontvlechten van de verkeersstromen voor autoverkeer en fietsverkeer. Deze stromen liggen op de Klapwijkseweg met elkaar gebundeld. Voor de kruispunten zorgt dit voor extra belasting, aangezien beide stromen prioriteit hebben. Door de stromen te ontvlechten kan op de eigen route prioriteit worden gegeven aan het autoverkeer of fietsverkeer. Parallel aan de Klapwijkseweg liggen in het noorden en zuiden alternatieve fietsroutes. Met name het stimuleren van de fietsroute aan de noordzijde, over het Romenpad en de Gemeentewerf kan voor ontlasting van de fietsroute langs de Klapwijkseweg zorgen. Het stimuleren van het gebruik van deze route kan door de fietsroutes vanuit Pijnacker (Klapwijksepad) aan te sluiten op de Meerweg en Romenpad in plaats van de op de Klapwijkseweg. Daarbij kan als uiterste maatregel ook worden gekozen voor het verwijderen van het fietspad langs de Klapwijkseweg tussen de Oostmeerlaan en Oudlandselaan. Op dit deel heeft het fietspad geen ontsluitende functie, dus daarmee kan het verleggen van de doorgaande route sterker worden afgedwongen. Deze maatregel heeft wel tot gevolg dat er meer fietsers door het centrum van Berkel rijden (via de Laan van Romen) en is daarom voorlopig nog niet aan te bevelen.

Korte termijn

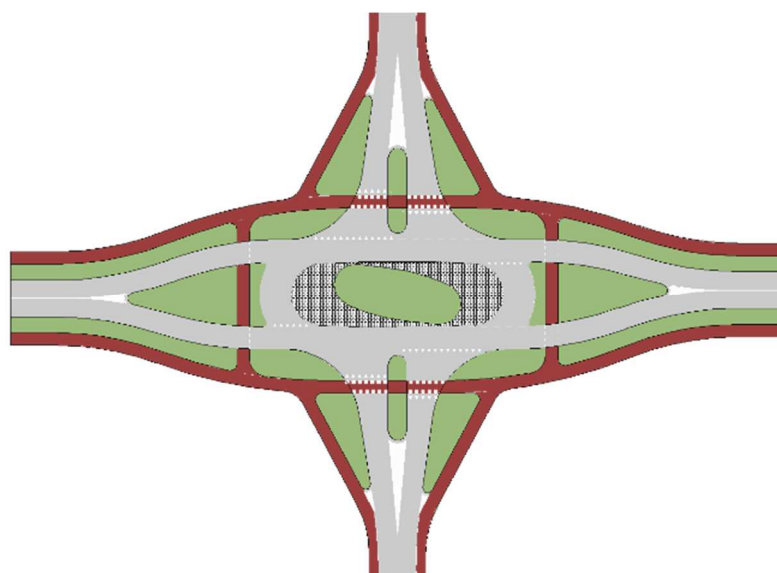
Wanneer het aanpassen van de vormgeving van het kruispunt nog enige tijd op zich laat wachten, dan kan op korte termijn wel enkele aanpassingen worden doorgevoerd. Vanuit

de uniformiteit van de rotondes is het wenselijk de fietsoversteken en voetgangersoversteken uniform in te richten, dus beide in de voorrang op de drie takken en op een plateau gerealiseerd.

De noord-zuid-fietsoversteken over de Klapwijkseweg (langs de gehele Oudelandselaan) zijn ingericht voor fietsers in één richting. In de praktijk blijkt vaak dat fietsers tegen de richting in rijden. Onderzocht is of het mogelijk is om de fietspaden langs de Oudelandselaan tussen de Leeweg en de Klapwijkseweg, inclusief de oversteken over de rotonde, geschikt te maken voor fietsers in twee richtingen. Ten noorden van de rotonde en bij de Leeweg zijn dan mogelijkheden om de Oudelandselaan te kruisen, waardoor de fietspaden langs de Oudelandselaan niet over de gehele lengte hoeven worden aangepast. Voor de duidelijkheid van de fietsroutes over de gehele lengte van de Oudelandselaan is het aanpassen van de rijrichtingen echter niet gewenst. Wel kan middels campagnes fietsers duidelijk worden gemaakt dat tegen de richting in fietsen niet is toegestaan. In Rotterdam is hiervoor bijvoorbeeld de campagne 'Zeg "Boe" tegen spookfietsers'.

Aanpassen kruispunt Oudelandselaan – Klapwijkse Zoom

Ten noorden van de rotonde ligt nog het kruispunt Klapwijkse Zoom – Oudelandselaan. Dit kruispunt behoeft ook enkele aanpassingen om deze overzichtelijker te maken en de veiligheid te vergroten. De middenberm van de Oudelandselaan is over grote lengte onderbroken omdat de beide delen van de Klapwijkse Zoom niet recht tegenover elkaar liggen. Om de veiligheid op dit kruispunt te verbeteren kan het kruispunt worden vormgegeven als keerlus (zie figuur 3.25). Het voordeel van deze oplossing is dat deze veel overzichtelijker is dan de huidige situatie en daarmee een rustiger verkeersbeeld geeft.



Figuur 3.25: Standaardontwerp keerlus

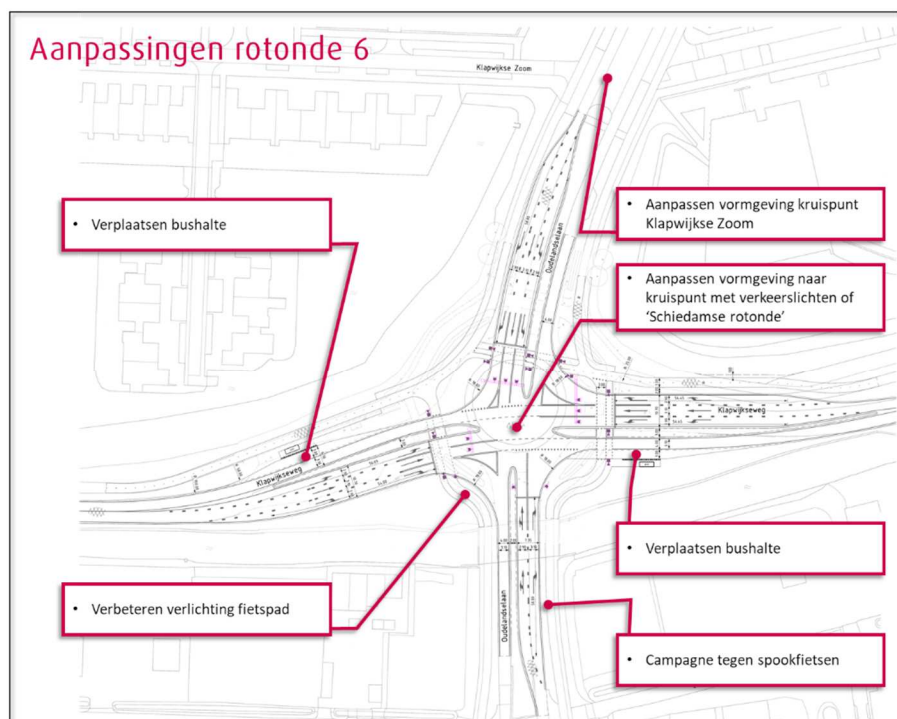
Quick wins

De quick wins bestaan uit het aanpassen van de bebording en de verlichting, om zo een eenduidige vormgeving van de rotondes te krijgen. Verder is het niet wenselijk om een 4^{de} oversteek voor fietsers te realiseren op de rotonde, aangezien de verliestijd hiermee alleen maar toeneemt. Vanwege de verkeersdruk en vormgeving is het wenselijk om op korte termijn grotere maatregelen te nemen, om minimaal de oversteken voor fietsers en voetgangers veilig vorm te geven tot dat ingrijpende maatregelen worden voorzien.

Aanpassingen aan rotonde 6

Quick wins	• Verduidelijken bebording om voorrangsituatie te verduidelijken.
Korte termijn	• Keerlus bij Klapwijkse Zoom om dat kruispunt deze overzichtelijker te maken en de veiligheid te vergroten. Het kruispunt vormgegeven als keerlus waardoor deze veel overzichtelijker wordt dan de huidige situatie en daarmee een rustiger verkeersbeeld geeft. • Aanpassen ontwerp fietsoversteken naar uniforme vormgeving met fietsers en voetgangers in de voorrang op een plateau • Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteken om zicht op de fietsers te verbeteren. • Middels campagnes (bijv. Zeg "boe" tegen spookfietsers) zorgen voor minder fietsers die tegen de richting in fietsen.
Grootschalige aanpassing	• Om auto- en fietsstromen te ontvlechten het gebruik van de alternatieve fietsroute via het Romenpad en Gemeentewerf stimuleren. Hierdoor wordt de rotonde minder zwaar belast waardoor de verkeersafwikkeling verbetert. • Het kruispunt anders vormgeven, middels de 'Schiedamse rotonde' of door het plaatsen van verkeerslichten om daarmee de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verbeteren.

Tabel 3.21: Aanpassingen aan vormgeving rotonde 6



Figuur 3.26: Aanpassing rotonde 6

3.7 Rotonde 7: Oostmeerlaan

De rotonde Oostmeerlaan – Klapwijkseweg – Oude Molendreef wordt in 2030 drukker door verdere realisatie van de wijk Westpolder Bolwerk en als onderdeel daarvan de realisatie van de Oude Molendreef. Tijdens de telling in 2018 was het gebruik van de zuidelijke tak van de rotonde maar zeer beperkt omdat de wijk nog niet volledig is gerealiseerd. De verschillen qua verkeersintensiteit op de overige takken is maar zeer beperkt.

De fietsers kunnen de rotonde op drie takken oversteken. Alleen bij de Oude Molendreef is geen fietsoversteek. Deze rotonde heeft, net als rotonde 5 en 6, geen oversteekvoorzieningen met voorrang voor voetgangers. Deze rotonde is wel de eerste voor het verkeer dat de bebouwde kom binnen rijdt vanaf de N471. Nabij deze rotonde dient dan ook de overgang voor bromfietzers van het fietspad naar de rijbaan te worden gerealiseerd. In de huidige situatie gebruiken de bromfietzers op de Klapwijkseweg nog het fietspad en ligt deze overgang nabij de rotonde Raadhuislaan – Berkelse Poort (rotonde 4). Voetgangers hebben op deze rotonde geen voorrang, waardoor de oversteken qua vormgeving niet uniform zijn ten opzichte van de andere rotondes. Ook de snelheid van het autoverkeer is vrij hoog omdat het autoverkeer van een 80 km/h weg komt. Hierdoor ervaren voetgangers en fietsers de rotonde als onveilig.



Figuur 3.27: Locatie rotonde 7

3.7.1 Kwaliteit verkeersafwikkeling

In de huidige situatie is er een knelpunt met de verkeersafwikkeling in de ochtendspits op de Oostmeerlaan (noordtak). Het verkeer vanaf de overige richtingen heeft nauwelijks verliestijd. Dit geeft aan dat het verkeer vanaf de Oostmeerlaan moeite heeft met het oprijden van de rotonde door de drukke fiets- en autostroom. Dit beeld is ook zichtbaar in de vertragingbeelden van de ochtendspits, afkomstig van Google Traffic (figuur 3.28). In de avondspits is de doorstroming in de huidige situatie goed.

Enkelstrooks rotonde								
Ronde 7		Huidig				2030		
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits
		Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd	Wachtrij	Verliestijd
		(s)	(m)	(s)	(m)	(s)	(m)	(s)
	Noord	150	325	10	20	190	380	10
	Oost	15	30	15	35	15	30	15
	Zuid	5	5	5	5	5	10	15
	West	10	20	20	30	10	20	35

Tabel 3.22: Verkeersafwikkeling huidige vormgeving rotonde 7

In 2030 blijft de verliestijd op de noordtak hoog. De verliestijd is in deze situatie (ochtendspits) opgelopen tot 190 seconden, de wachtrij kan daarbij oplopen tot 380 meter. Op de overige richtingen zijn er geen problemen met de verkeersafwikkeling, alleen in de avondspits in 2030 is op de westtak een toename van de verliestijd zichtbaar door de toename van de verkeersintensiteit op de rotonde.



Figuur 3.28: Vertraging rond rotonde 7

3.7.2 Beoogde maatregelen

Door het stimuleren van de alternatieve fietsroute Romenpad – Gemeentewerf neemt het aantal fietsers bij deze rotonde af. Met name de route langs de Klapwijkseweg ten oosten van de rotonde speelt daarbij een rol. Als er minder fietsers de noordtak van de rotonde kruisen dan verbeterd de doorstroming op deze tak. Mogelijk neemt dit niet het gehele knelpunt met de verkeersafwikkeling weg, maar gezien de omvang van het knelpunt op de rotonde lijken ingrijpende maatregelen nog niet noodzakelijk.

De rotonde Klapwijkseweg – Oostmeerlaan is de eerste rotonde binnen de bebouwde kom van Berkel en Rodenrijs, komende vanaf de N471. Rond deze rotonde moet de overgang worden gerealiseerd om bromfietzers op de rijbaan te laten rijden. De aanpassing moet middels een verkeersbesluit worden geregeld, waarbij ook enkele infrastructurele aanpassingen moeten worden doorgevoerd in de vorm van doorsteekjes. De overgang voor bromfietzers vanuit het westen richting het oosten behoeft daarbij specifieke aandacht omdat de bromfietzers daarbij het autoverkeer op de Klapwijkseweg moeten kruisen.

De vormgeving van de fietsoversteken rond de rotonde behoeft aanpassing conform de uniforme ontwerputgangspunten. Fietsers en voetgangers op de drie oversteken hebben voorrang op het autoverkeer en worden op een plateau gerealiseerd.

Quick wins

Rond de rotonde kunnen enkele kleine maatregelen worden uitgevoerd om het zicht op de fietsers te verbeteren. Door de ABRI ten oosten van de rotonde te verplaatsen en het fietspad ten zuidoosten van de rotonde uit te buigen worden fietsers beter zichtbaar voor het gemotoriseerd verkeer.

Aanpassingen aan rotonde 7

Quick wins

- Verduidelijken bebording om voorrangssituatie te verduidelijken.
- ABRI bij bushalte verplaatsen om zicht op overstekende fietsers te verbeteren.

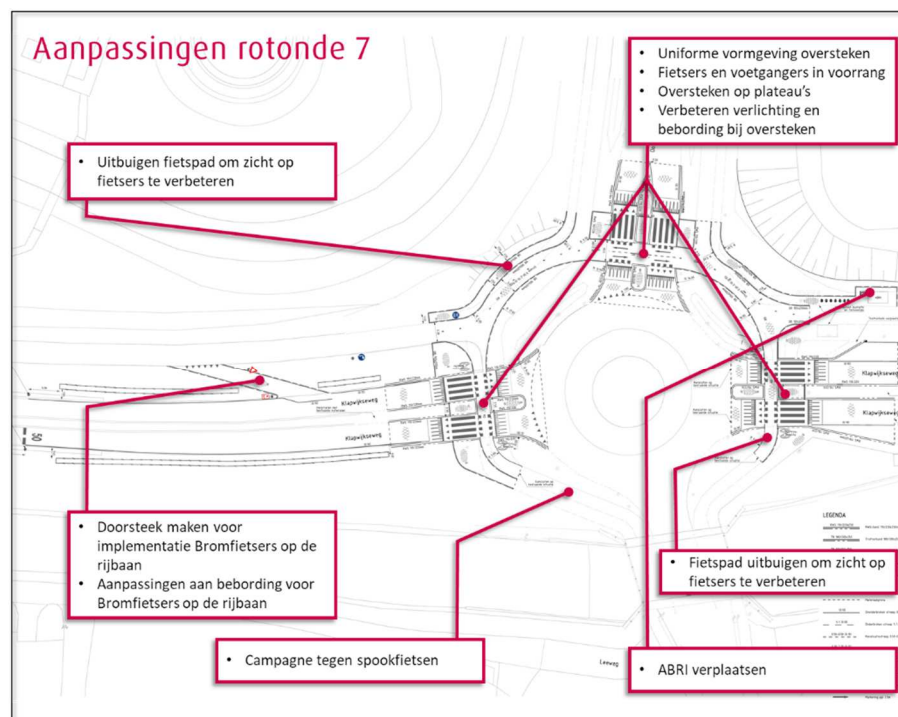
Korte termijn

- Overgang bromfiets op de rijbaan vormgeven conform landelijke richtlijnen.
- Aanpassen ontwerp fietsoversteken naar uniforme vormgeving met fietsers en voetgangers in de voorrang op een plateau.
- Uitbuigen fietspad ten zuidoosten van de rotonde om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Verbeteren van de verlichting bij fietspaden en oversteken om zicht op de fietsers te verbeteren.
- Middels campagnes (bijv. Zeg "boe" tegen spookfietsers) zorgen voor minder fietsers die tegen de richting in fietsen.

Grootschalige aanpassing

- Geen

Tabel 3.23: Aanpassingen aan vormgeving rotonde 7



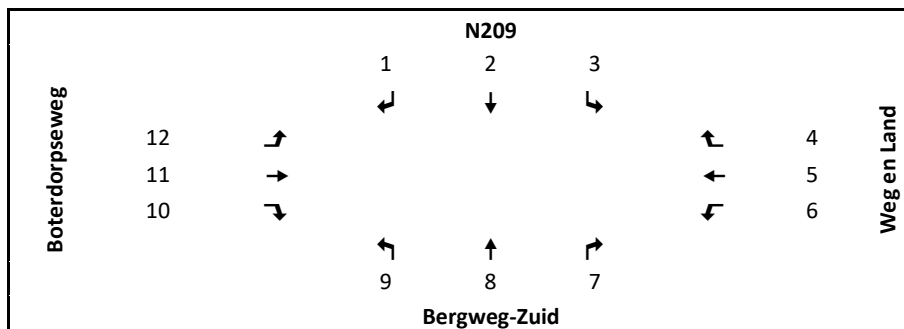
figuur 3.29: Aanpassing rotonde 7

Bijlage 1

Kruispuntstromen autoverkeer

Onderstaand zijn alle per rotonde alle intensiteiten per richting weergegeven in een tabel, zowel voor de ochtend- als avondspits. De intensiteiten zijn weergegeven in pae per uur, dit is een totaal van het aantal personenauto's en vrachtauto's samen, waarbij een vrachtauto gelijkwaardig is aan twee personenauto's.

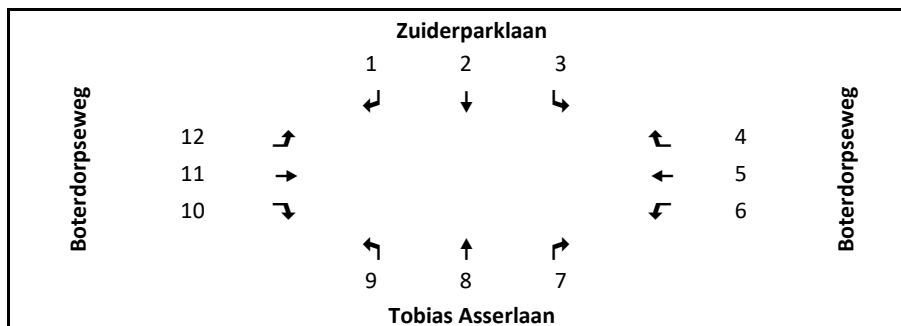
Rotonde 1



Ochtendspits (1-uurs pae)					
Richting	Bron-intensiteiten				Gehanteerde intensiteiten
	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	2030
1	239	231	621	391	630
2	31	12	16	4	35
3	142	89	153	64	206
4	20	11	10	0	20
5	143	104	129	25	168
6	85	54	83	30	115
7	140	39	68	30	170
8	183	219	165	-55	128
9	241	343	360	17	258
10	420	404	429	25	445
11	172	87	111	24	196
12	123	180	132	-48	75
	1939	1772	2279	507	2446

Avondspits (1-uurs pae)					
richting	Bron-intensiteiten				Gehanteerde intensiteiten
	Telling	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	2030
1	461	407	830	423	884
2	38	16	16	0	38
3	94	114	144	31	125
4	37	22	12	-11	26
5	329	169	221	53	382
6	123	128	227	99	222
7	75	36	53	17	92
8	157	168	111	-57	100
9	401	512	396	-116	285
10	313	481	517	37	350
11	112	80	94	14	126
12	130	168	125	-43	87
	2270	2300	2746	446	2716

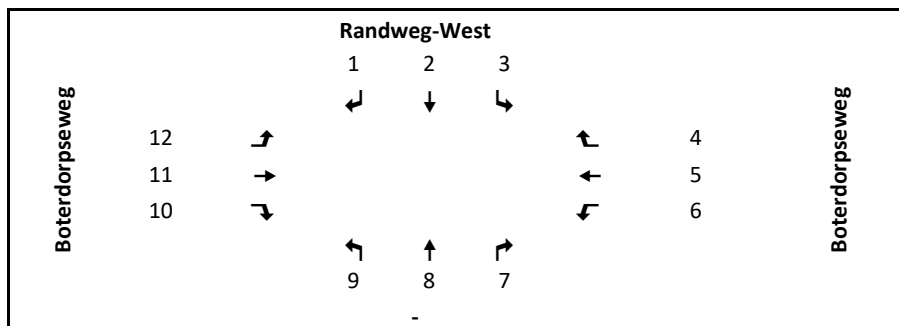
Rotonde 2



Ochtendspits (1-uurs pae)					
Richting	Bron-intensiteiten				Gehanteerde intensiteiten 2030
	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	
1	53	141	127	-13	40
2	7	3	6	3	10
3	171	158	167	9	180
4	56	23	25	2	58
5	386	764	950	186	572
6	93	41	117	75	168
7	8	5	176	171	179
8	0	0	3	3	3
9	12	7	28	21	33
10	59	13	24	11	70
11	617	527	620	93	710
12	22	16	17	0	22
	1484	1698	2259	561	2045

Avondspits (1-uurs pae)					
richting	Bron-intensiteiten				Gehanteerde intensiteiten 2030
	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	
1	32	92	88	-3	29
2	2	0	4	3	5
3	51	47	53	7	58
4	178	155	155	1	179
5	663	811	789	-22	641
6	22	13	238	225	247
7	40	21	179	157	197
8	4	1	4	3	7
9	59	47	56	9	68
10	8	8	41	33	41
11	451	898	946	48	499
12	42	96	81	-16	26
	1520	2097	2545	448	1968

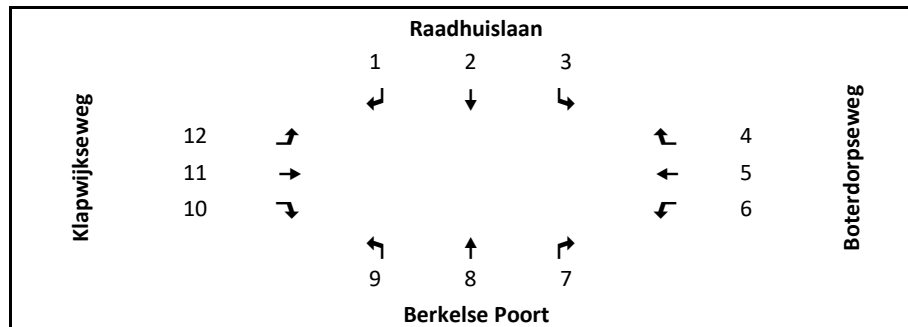
Rotonde 3



Ochtendspits (1-uurs pae)					
Richting	Bron-intensiteiten				Gehanteerde intensiteiten 2030
	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	
1	284	102	94	-9	275
2	0	2	14	12	12
3	236	116	222	106	342
4	120	243	375	133	253
5	329	665	714	49	378
6	0	4	16	12	12
7	0	7	65	58	58
8	0	4	20	16	16
9	0	11	40	28	28
10	0	10	40	30	30
11	463	434	374	-60	403
12	136	247	224	-23	113
	1568	1844	2196	352	1920

Avondspits (1-uurs pae)					
richting	Bron-intensiteiten				Gehanteerde intensiteiten 2030
	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	
1	177	299	251	-48	129
2	0	4	28	24	24
3	116	230	350	120	236
4	215	175	221	46	261
5	518	767	658	-109	409
6	0	8	54	46	46
7	0	4	30	25	25
8	0	2	19	17	17
9	0	13	50	37	37
10	0	12	92	80	80
11	402	768	687	-81	321
12	273	173	177	4	277
	1524	2155	2367	212	1736

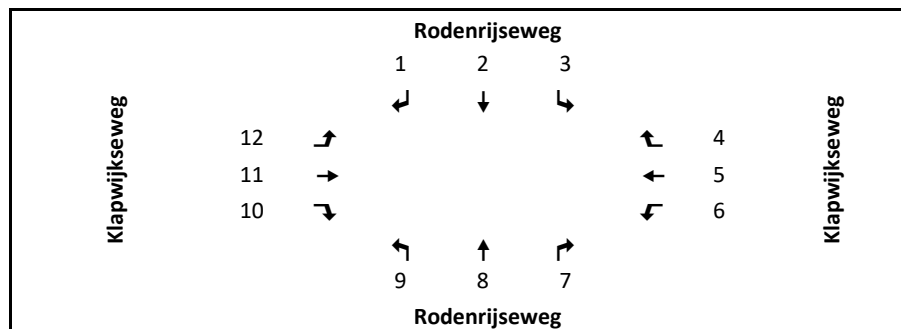
Rotonde 4



Ochtendspits (1-uurs pae)					
Richting	Bron-intensiteiten				Gehanteerde intensiteiten 2030
	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	
1	18	0	0	0	18
2	24	8	7	-2	22
3	111	104	111	8	119
4	96	123	154	30	126
5	407	641	674	33	440
6	91	15	20	5	96
7	79	36	31	-5	74
8	31	2	3	1	32
9	54	19	16	-3	51
10	69	17	16	-2	67
11	408	551	495	-55	353
12	22	1	1	0	22
	1410	1518	1528	10	1420

Avondspits (1-uurs pae)					
richting	Bron-intensiteiten				Gehanteerde intensiteiten 2030
	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	
1	43	2	1	0	43
2	45	8	7	-1	44
3	83	185	182	-3	80
4	120	244	216	-29	91
5	469	800	714	-86	383
6	87	35	30	-5	82
7	107	16	21	4	111
8	56	18	16	-2	54
9	80	27	24	-3	77
10	86	29	27	-3	83
11	472	751	754	2	474
12	59	1	1	0	59
	1664	2116	1991	-125	1539

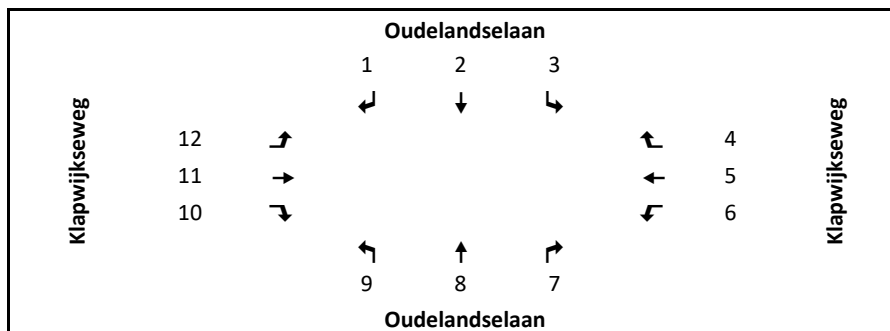
Rotonde 5



Ochtendspits (1-uurs pae)					
Bron-intensiteiten					
Richting	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	Gehanteerde intensiteiten 2030
1	61	52	53	1	62
2	114	60	53	-7	107
3	60	78	55	-24	36
4	52	102	105	3	55
5	372	333	366	34	406
6	75	225	219	-7	68
7	96	141	146	5	101
8	110	72	78	6	116
9	83	100	81	-20	63
10	61	66	61	-5	56
11	342	350	311	-39	303
12	80	89	92	4	84
	1506	1667	1619	-48	1458

Avondspits (1-uurs pae)					
Bron-intensiteiten					
richting	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	Gehanteerde intensiteiten 2030
1	68	134	136	2	70
2	106	78	69	-9	97
3	67	59	64	5	72
4	57	32	47	15	72
5	405	509	450	-59	346
6	94	288	243	-45	49
7	89	210	218	8	97
8	101	90	109	19	120
9	66	78	70	-8	58
10	103	111	90	-22	81
11	414	513	499	-14	400
12	66	92	88	-4	62
	1568	2059	1947	-112	1456

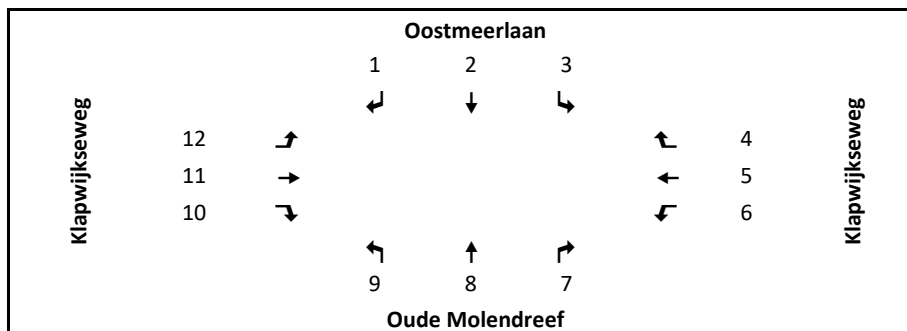
Rotonde 6



Ochtendspits (1-uurs pae)					
Bron-intensiteiten					
Richting	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	Gehanteerde intensiteiten 2030
				2030	2030
1	146	44	74	31	177
2	268	70	121	50	318
3	87	29	26	-3	84
4	77	157	169	12	89
5	304	267	279	12	316
6	132	128	128	0	132
7	127	222	173	-49	78
8	191	259	259	1	192
9	249	278	230	-48	201
10	127	85	108	23	150
11	232	211	240	29	261
12	74	48	61	13	87
	2014	1797	1868	71	2085

Avondspits (1-uurs pae)					
Bron-intensiteiten					
richting	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	Gehanteerde intensiteiten 2030
				2030	2030
1	122	43	75	32	154
2	203	232	292	60	263
3	98	124	94	-31	67
4	116	63	60	-3	113
5	274	228	260	32	306
6	141	395	311	-84	57
7	191	315	261	-54	137
8	361	173	202	29	390
9	148	348	197	-151	0
10	202	319	272	-46	156
11	387	322	374	52	439
12	117	31	51	20	137
	2238	2550	2374	-176	2065

Rotonde 7



Ochtendspits (1-uurs pae)					
Bron-intensiteiten					Gehanteerde intensiteiten
Richting	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	
1	430	415	389	-26	404
2	7	1	9	8	15
3	115	80	77	-2	113
4	84	101	118	17	101
5	610	486	459	-27	583
6	2	1	7	6	8
7	5	0	18	18	23
8	3	0	16	16	19
9	17	1	37	36	53
10	6	1	47	46	52
11	303	264	313	49	352
12	91	195	145	-50	41
	1673	1546	1635	89	1762

Avondspits (1-uurs pae)					
Bron-intensiteiten					Gehanteerde intensiteiten
richting	Telling 2018	Model 2016	Model 2030	Model groei 2016-2030	
1	169	232	206	-26	143
2	5	0	54	54	59
3	140	195	180	-15	125
4	170	175	179	4	174
5	374	443	299	-144	230
6	1	1	53	53	54
7	8	1	30	29	37
8	2	1	30	29	31
9	6	1	132	131	137
10	19	1	107	107	126
11	571	477	487	10	581
12	348	449	347	-102	246
	1644	1742	1899	157	1801

Bijlage 2

Kruispuntstromen langzaam verkeer

Voor de ochtend- en avondspits zijn de kruispuntstromen tevens uitgewerkt voor de fietsers en voetgangers. De aantallen zijn gebaseerd op de teldata van 21 juni 2018. Voor de ochtendspits zijn de aantallen aangevuld met een indicatie van het aantal scholieren per rotonde.

In onderstaande tabellen staat per rotonde aangegeven wat het aantal getelde fietsers en voetgangers voor het drukste uur in de ochtend en avond is. Tevens het berekende aantal fietsende scholieren per rotonde, rekening houdend met een verdeling over de begin tijden van de scholen en een peloton vorming, omdat scholieren meer in groepen fietsen en daardoor iets minder impact hebben op de verkeersafwikkeling per rotonde.

In onderstaande tabellen is het aantal fietsers en voetgangers per uur per oversteek van de rotonde weergegeven voor 2030. De aantallen voor 2030 zijn bepaald door rekening te houden met 1% groei van het aantal fietsers per jaar (voor zowel getelde fietsers als scholieren).

De nummering van de rijrichtingen in onderstaande tabellen is als volgt:

- 2: westzijde
- 5: noordzijde
- 8: oostzijde
- 11: zuidzijde

Rotonde	Rotonde 1				Rotonde 2				Rotonde 3				Rotonde 4			
Richting	2	5	8	11	2	5	8	11	2	5	8	11	2	5	8	11
Telling fietsers OS	0	0	346	0	149	181	0	115	0	206	215	233	307	168	154	296
Aantal scholieren	0	0	0	0	133	73	0	133	0	74	435	435	231	309	237	462
totaal fietsers OS	0	0	346	0	282	254	0	248	0	280	650	668	538	477	391	758
Telling fietsers AS	0	3	208	0	99	147	0	93	0	129	60	69	41	111	130	44
Voetgangers OS	0	1	1	0	13	6	0	4	0	11	5	4	1	0	3	1
Voetgangers AS	0	1	2	0	15	9	0	3	0	15	3	6	5	0	6	8

Rotonde	Rotonde 5				Rotonde 6				Rotonde 7			
Richting	2	5	2	5	8	11	8	11	2	5	8	11
Telling fietsers OS	28	462	86	0	212	293	151	0	50	265	35	0
Aantal scholieren	25	308	29	151	67	305	36	0	13	269	8	0
totaal fietsers OS	53	770	115	151	279	598	187	0	63	534	43	0
Telling fietsers AS	23	187	60	0	90	126	117	0	12	106	30	0
Voetgangers OS	0	2	4	0	7	2	4	0	1	1	1	0
Voetgangers AS	0	3	6	0	11	3	7	0	1	6	0	0

Vestiging Den Haag
Casuariestraat 9a
NL-2511 VB Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32
Postbus 16770
NL-2500 BT Den Haag

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Rotondes fietsveilig

Beeldvormende avond

Fietsveiligheidsplan 2018

- Verkeerseducatie onderwijs
- Knelpuntenaanpak
- Rotondes Klapwijkseweg - Boterdorpseweg
 - Veel (geregistreeerde) ongevallen
 - Hoge intensiteiten (scholieren)verkeer, gaat toenemen



Rotondes



✓ In 2017 rapport met mogelijke maatregelen

Basis voor budgetaanvraag begroting 2018

✓ Nu: plannen uitgewerkt

Scope uitgebreid: hoe toekomstvast zijn de rotondes qua verkeersafwikkeling?

Resultaat verkeersafwikkeling

		<u>Enkelstrooks rotonde</u>								<u>Partiële Eirotonde</u>							
		Huidig				2030				Huidig				2030			
		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
		Verliestijd (s)	Wachtrij (m)	Verliestijd (s)	Wachtrij (m)	Verliestijd (s)	Wachtrij (m)	Verliestijd (s)	Wachtrij (m)	Verliestijd (s)	Wachtrij (m)	Verliestijd (s)	Wachtrij (m)	Verliestijd (s)	Wachtrij (m)	Verliestijd (s)	Wachtrij (m)
Rotonde 1	Noord	10	15	15	20	15	20	25	25								
	Oost	15	30	40	90	15	35	55	165								
	Zuid	25	60	20	45	35	90	15	30								
	West	20	65	20	45	30	95	20	55								
Rotonde 2	Noord	10	25	10	25	20	35	10	15	10	25	10	15	20	35	10	20
	Oost	10	15	10	15	25	50	35	45	5	5	10	20	10	15	10	20
	Zuid	5	5	5	5	15	25	10	20	5	5	5	15	15	30	10	25
	West	25	70	25	70	205	745	15	35	20	60	5	15	115	410	10	30
Rotonde 3	Noord	20	55	10	25	270	660	15	30	20	45	10	30	35	95	15	35
	Oost	25	70	20	40	430	1030	25	55	25	65	15	35	350	750	15	40
	Zuid	-	-	-	-	370	100	10	10	-	-	-	-	120	50	10	15
	West	310	695	15	20	1270	1635	15	35	10	35	5	10	30	70	5	35
Rotonde 4	Noord	15	25	10	15	25	30	10	15								
	Oost	25	75	15	35	95	270	15	30								
	Zuid	20	35	10	25	25	35	10	20								
	West	40	100	15	30	55	120	15	30								
Rotonde 5	Noord	15	35	10	20	15	30	10	20								
	Oost	15	40	15	25	20	50	10	25								
	Zuid	10	25	10	20	10	25	10	20								
	West	10	25	15	30	10	20	15	20								
Rotonde 6	Noord	345	605	15	35	645	1270	15	30								
	Oost	40	105	25	65	60	150	20	40								
	Zuid	20	55	100	310	20	45	25	70								
	West	15	45	30	90	20	55	30	70								
Rotonde 7	Noord	150	325	10	20	190	380	10	25								
	Oost	15	30	15	35	15	30	15	35								
	Zuid	5	5	5	5	5	10	15	25								
	West	10	20	20	30	10	20	35	60								

2. Quick-wins



1. Effectieve maatregelen (verkeersveiligheid)



3. Structurele oplossingen (ook capaciteit)

Zo veel mogelijk uniformiteit

- ✓ Fietzersbond
 - ✓ Parkmanagement Weg & Land
 - ✓ Scholen Wolfert en Melanchthon
 - ✓ Politie
-
- ✓ Website, nieuwsbrief, filmpje naar burgers

✓ Wegeigenaar Klapwijkseweg

Overdracht loopt

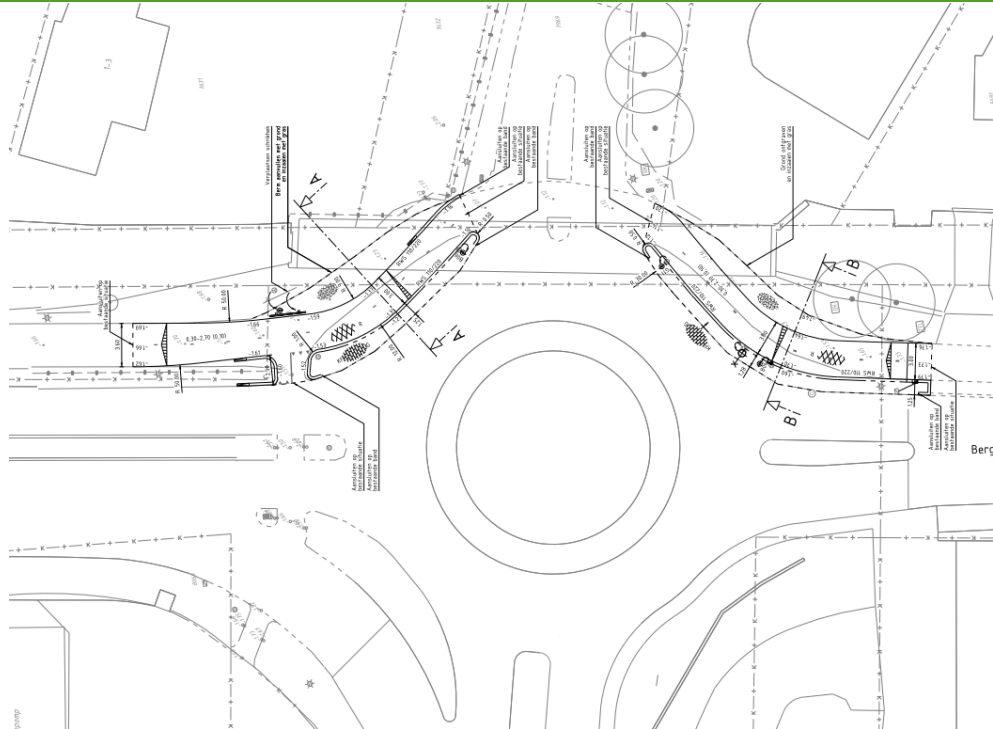
Rotonde 1 Weg & Land

Veel ongevallen
Veel fietsers
Slecht zicht h/t

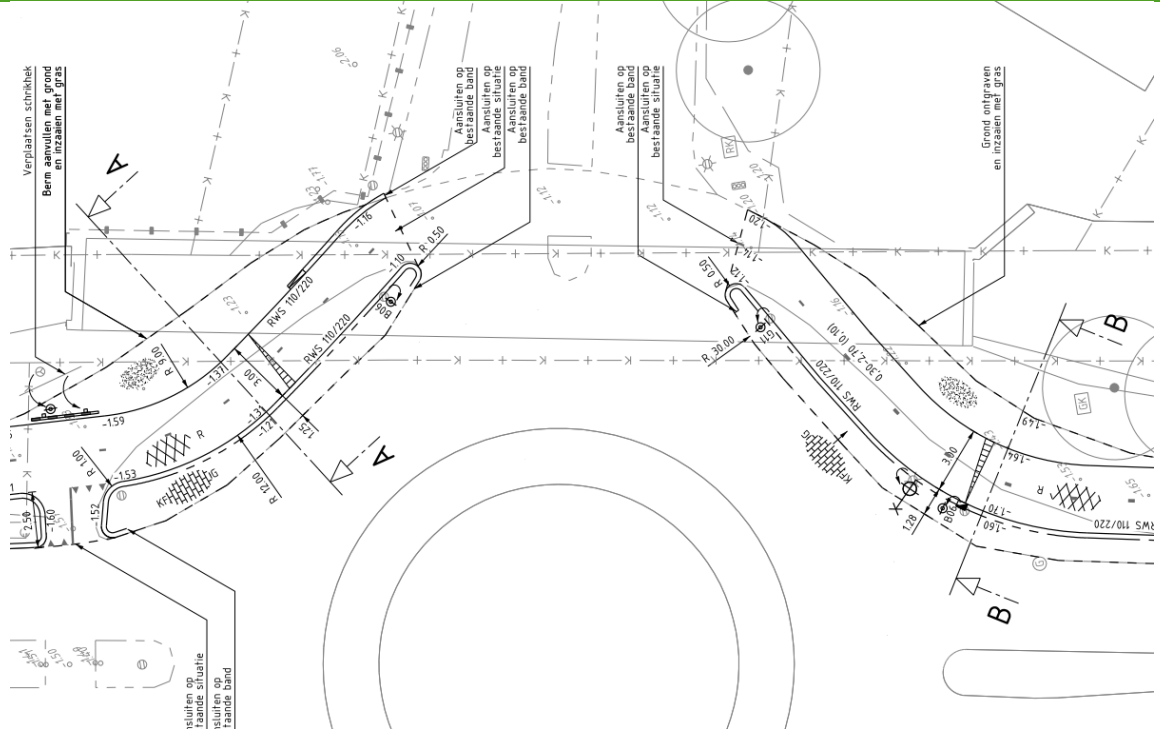
Inbuigen fietspad
Snoeien

Structurele
oplossing:
verplaatsen

29 oktober 2018



29 oktober 2018

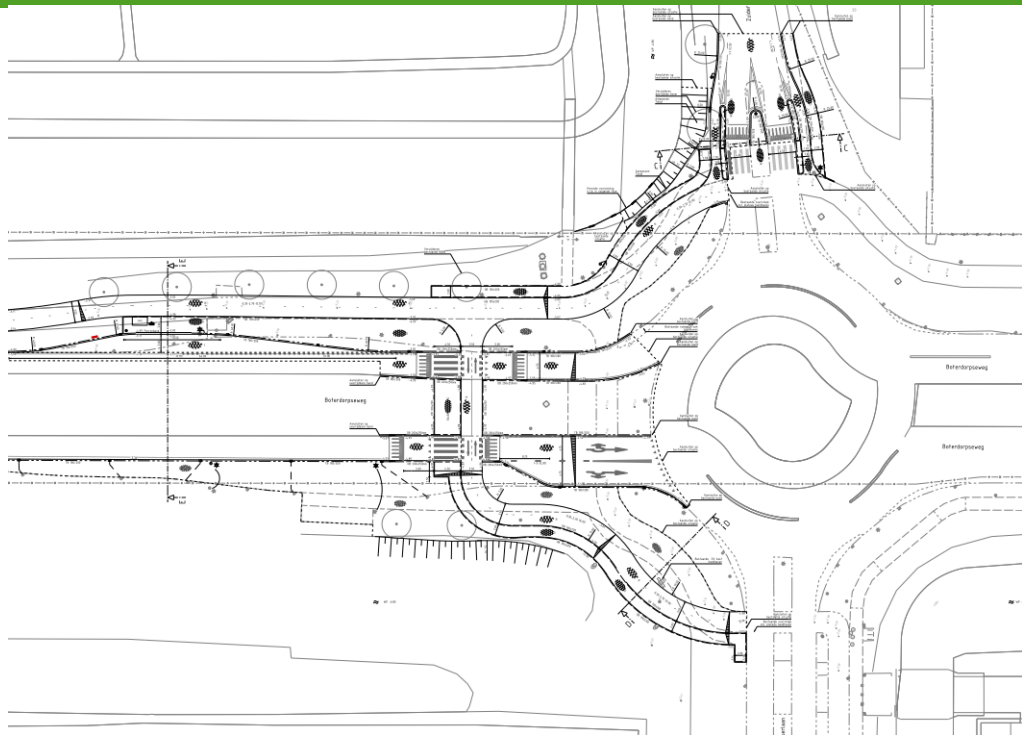


Rotonde 2 Tobias Asserlaan

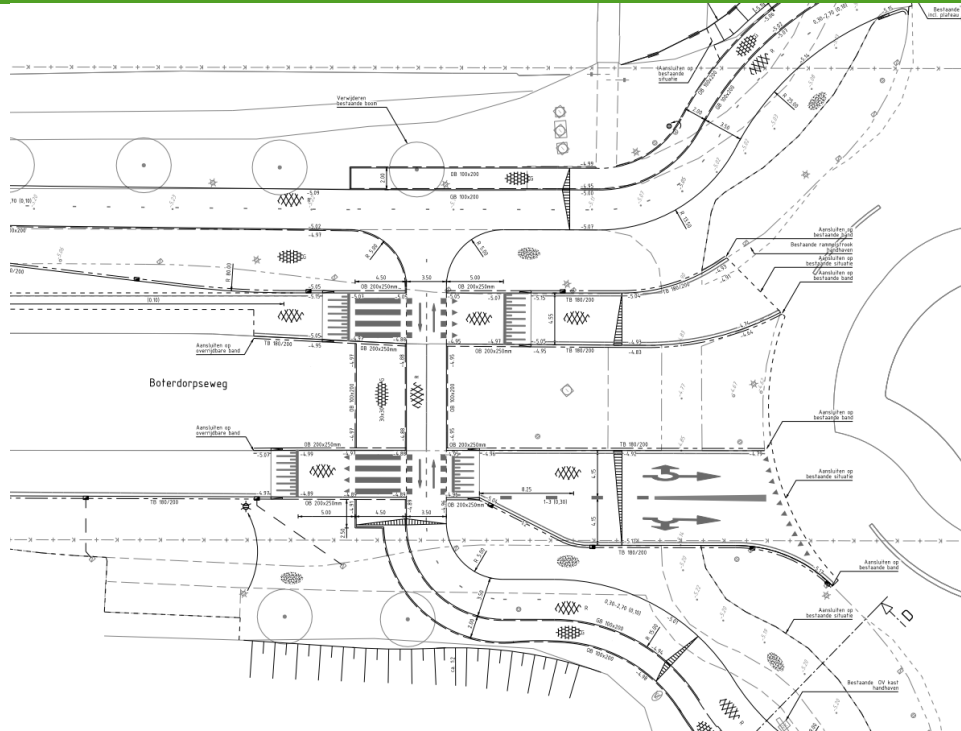
Hoge snelheden
fiets en auto

Capaciteits-
vraagstuk

Uitbuigen fietspad
Versmallen rijbaan



Rotonde 2 Tobias Asserlaan



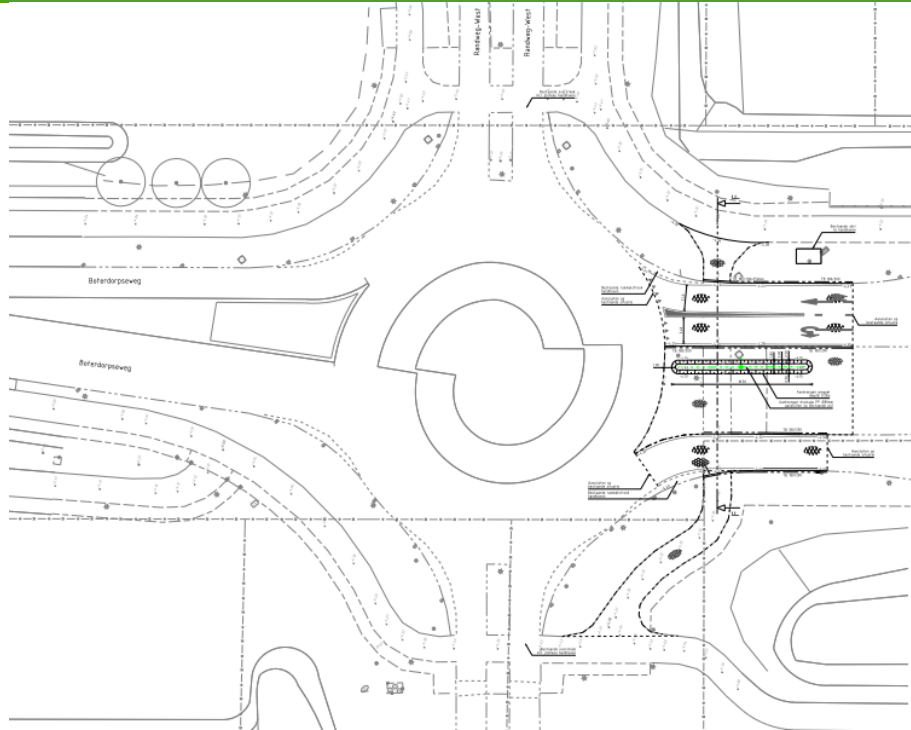
29 oktober 2018

Rotonde 3 Randweg-west

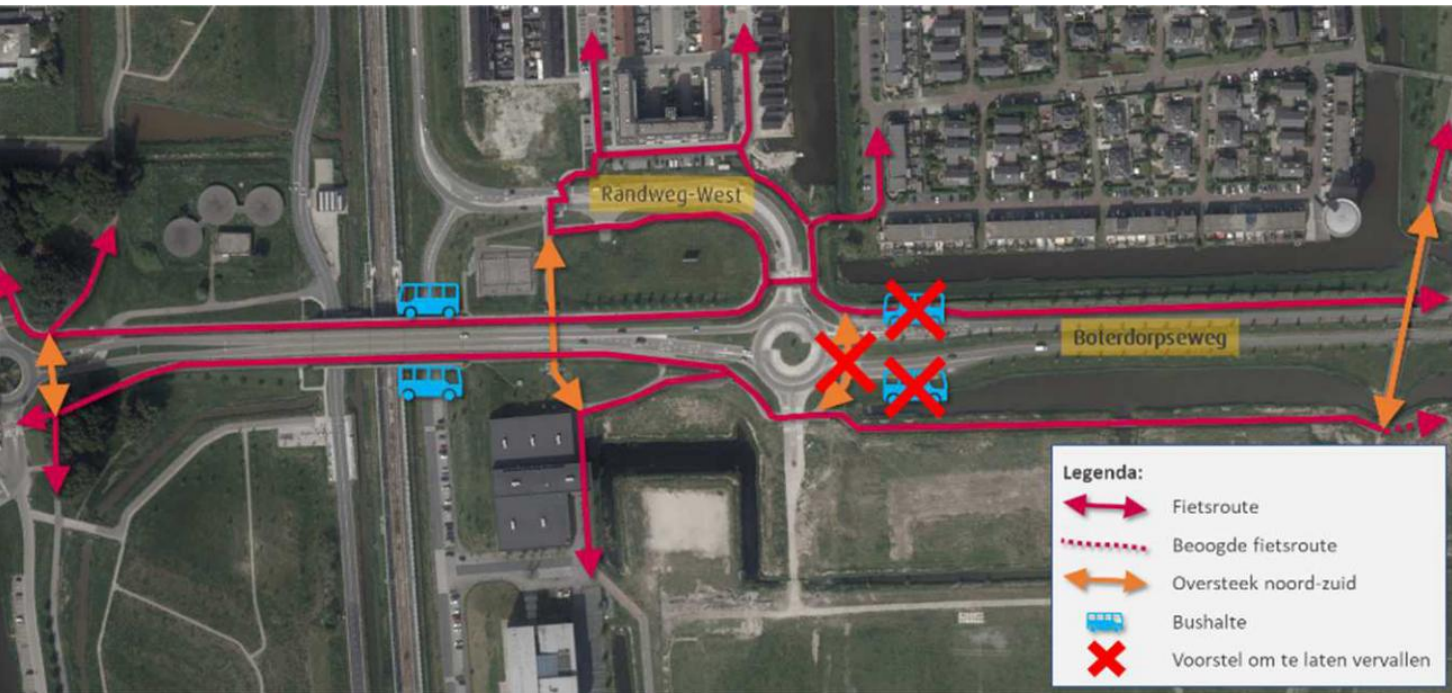
Capaciteits-
vraagstuk

Verwijderen
fietsoversteek

29 oktober 2018



Rotonde 3 Randweg-west



Legenda:



Fietsroute



Beoogde fietsroute



Oversteek noord-zuid

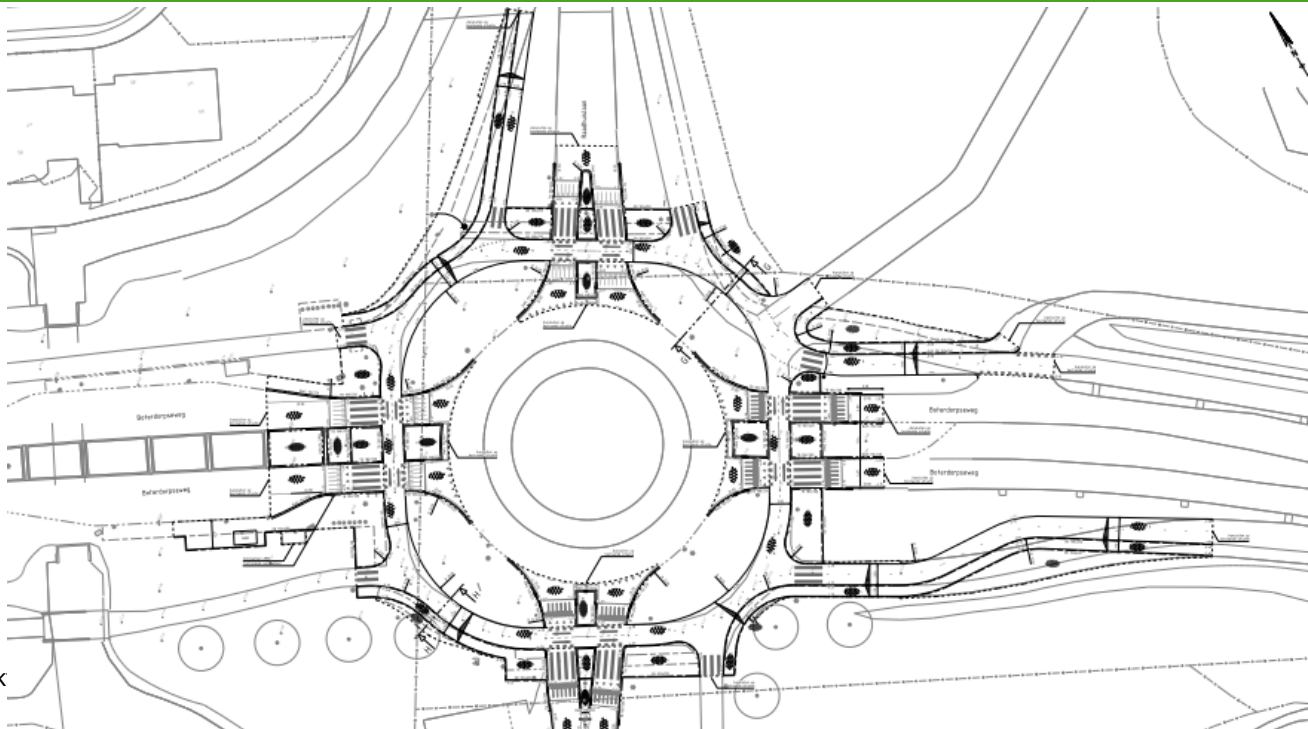


Bushalte



Voorstel om te laten vervallen

Rotonde 4 Raadhuislaan



Rotonde 4 Raadhuislaan

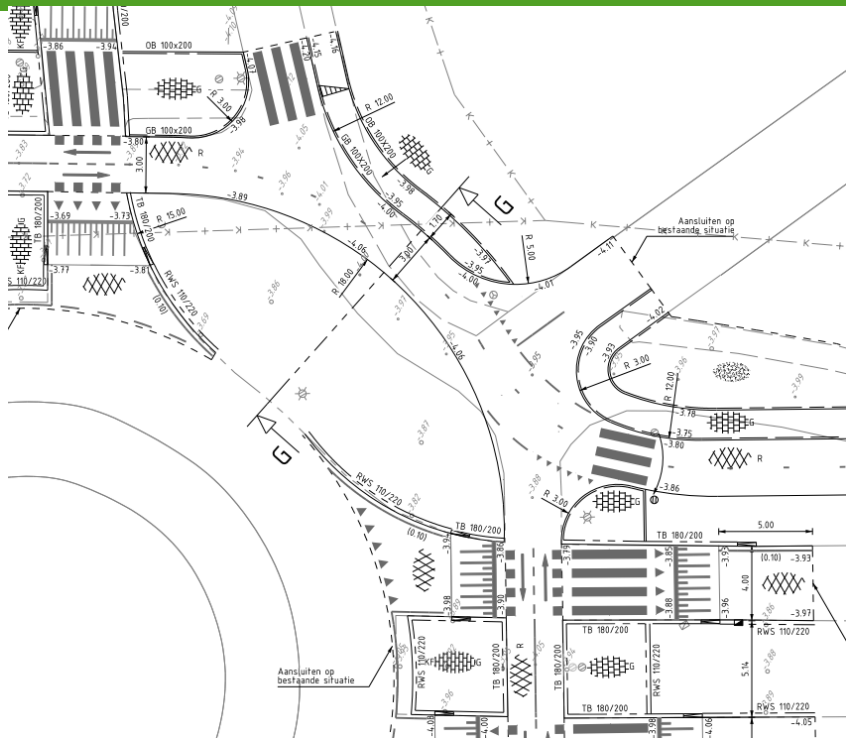
Veel fietsers

Met oog op toekomst:
capaciteitsvraagstuk

Wilderszijde

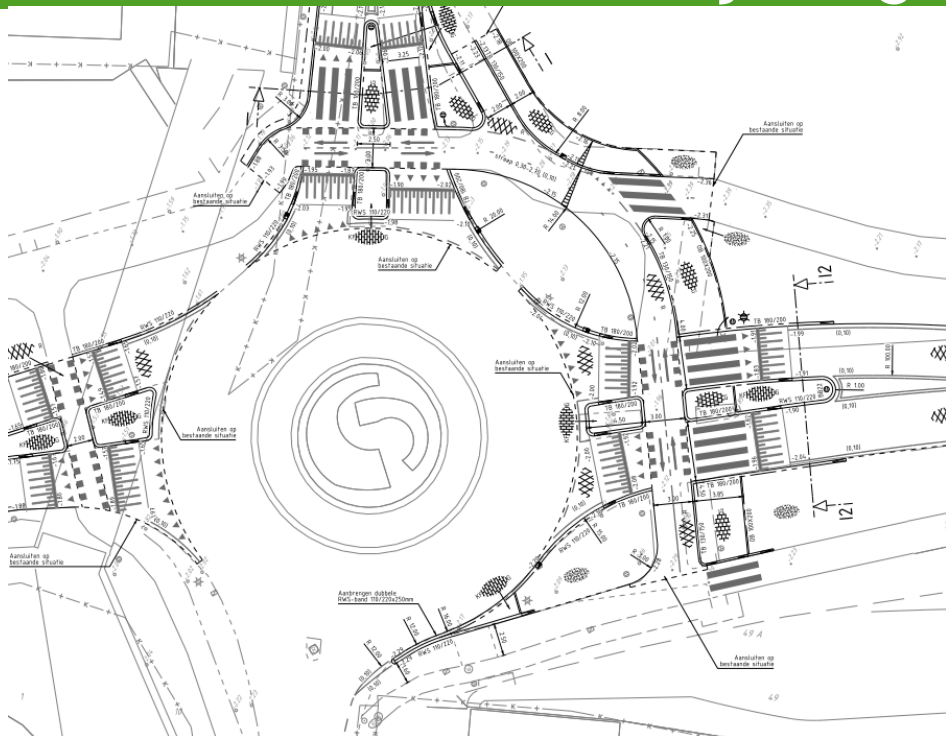
Regionale fietsroute

-> Fietstunnel?



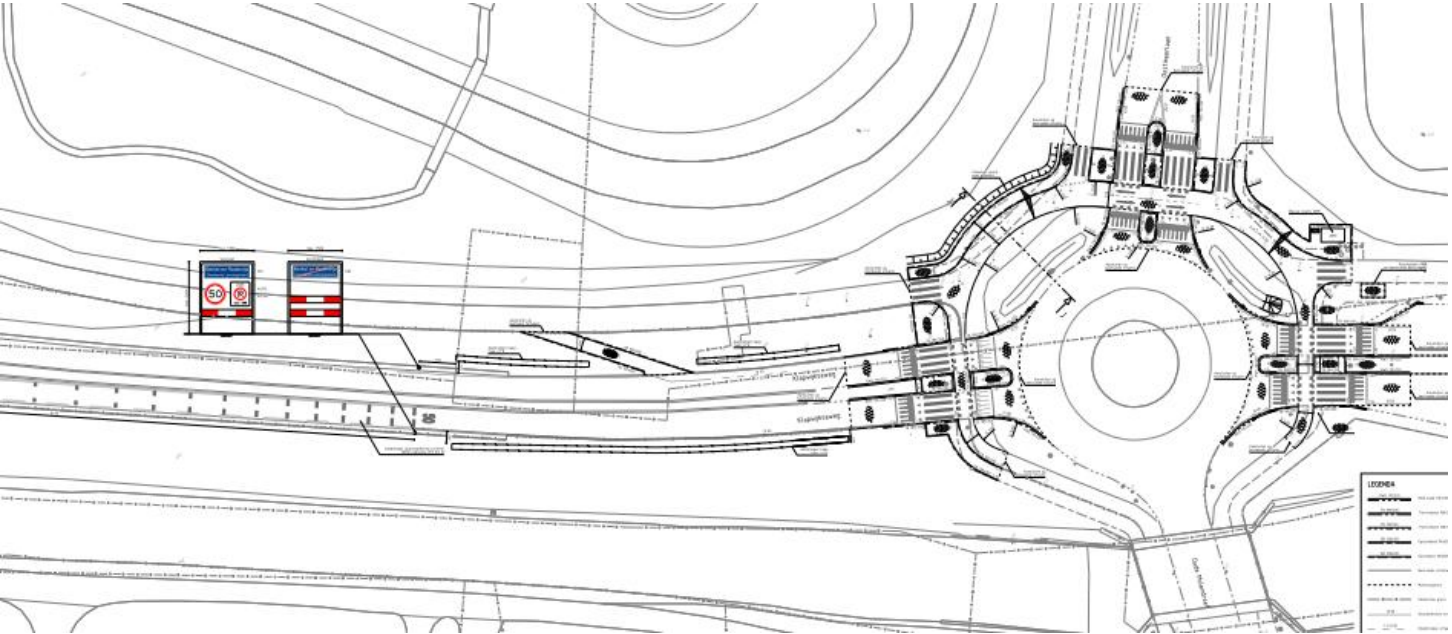
Rotonde 5 Rodenrijseweg

Zebra's en plateau's toevoegen

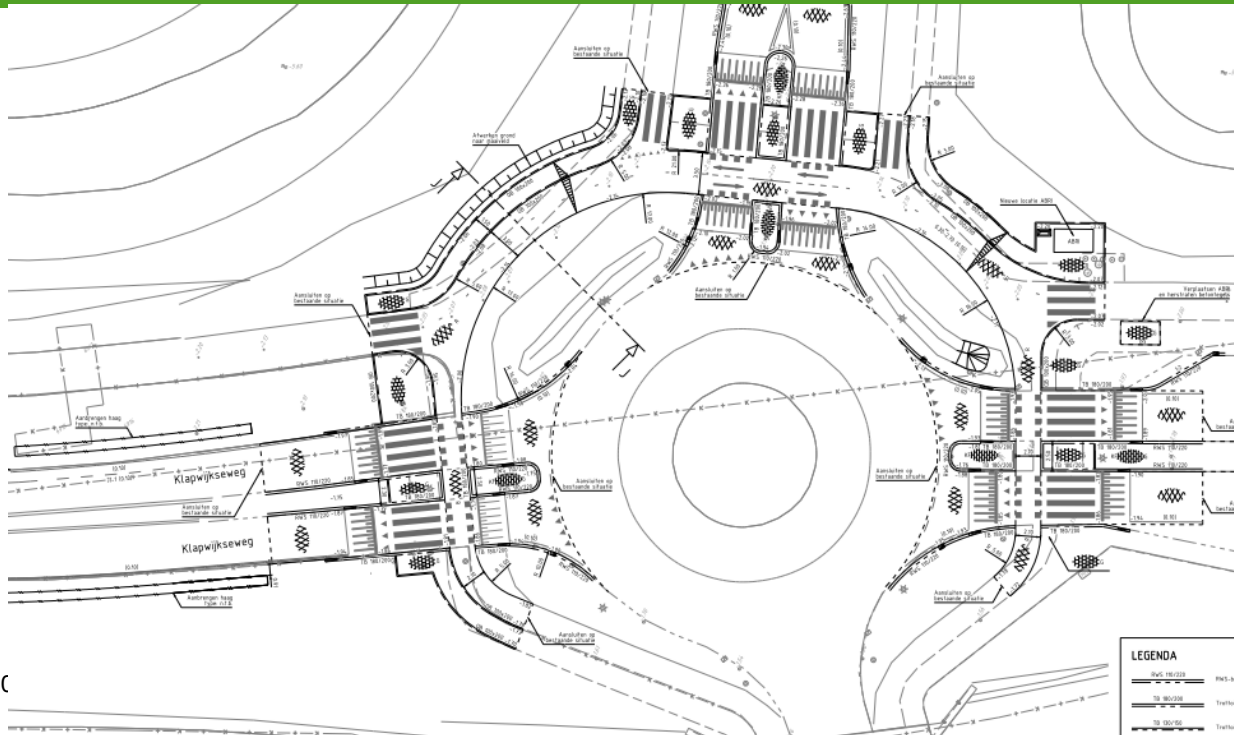


29 oktober 2018

Rotonde 7 Oostmeerlaan

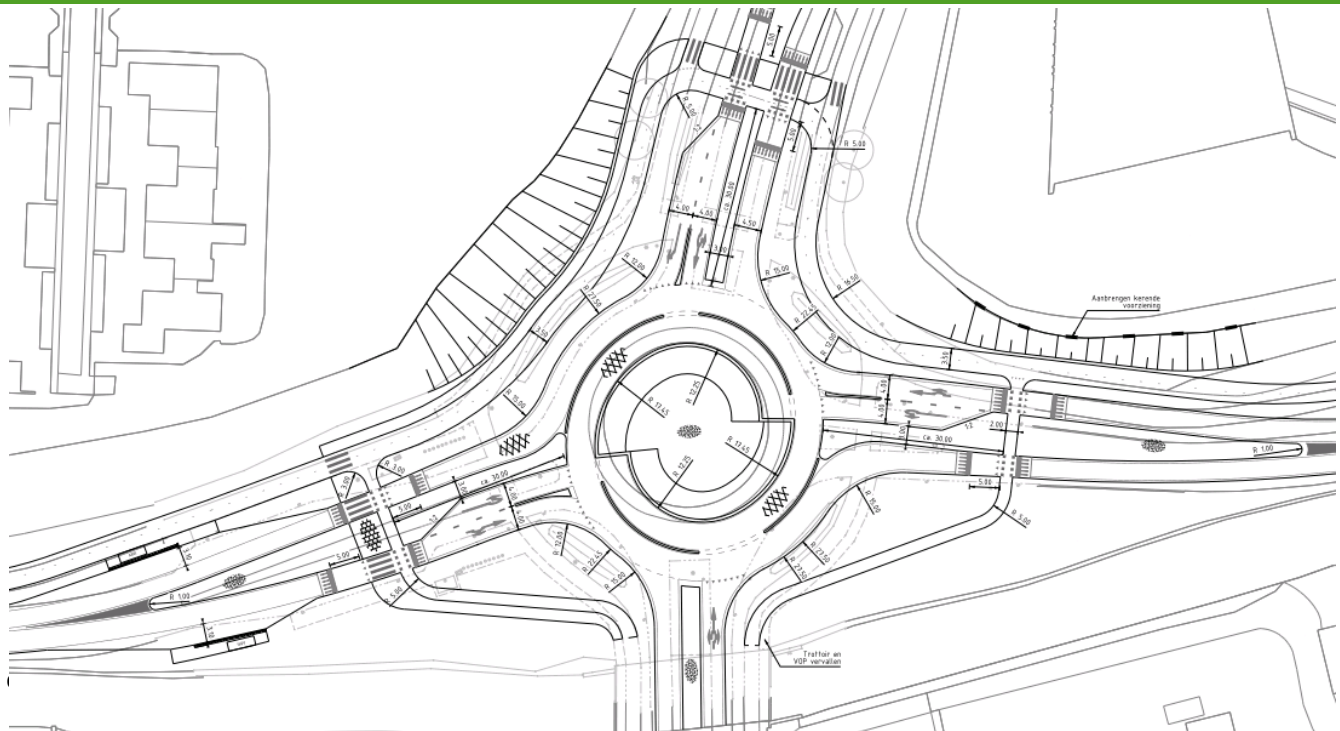


Rotonde 7 Oostmeerlaan

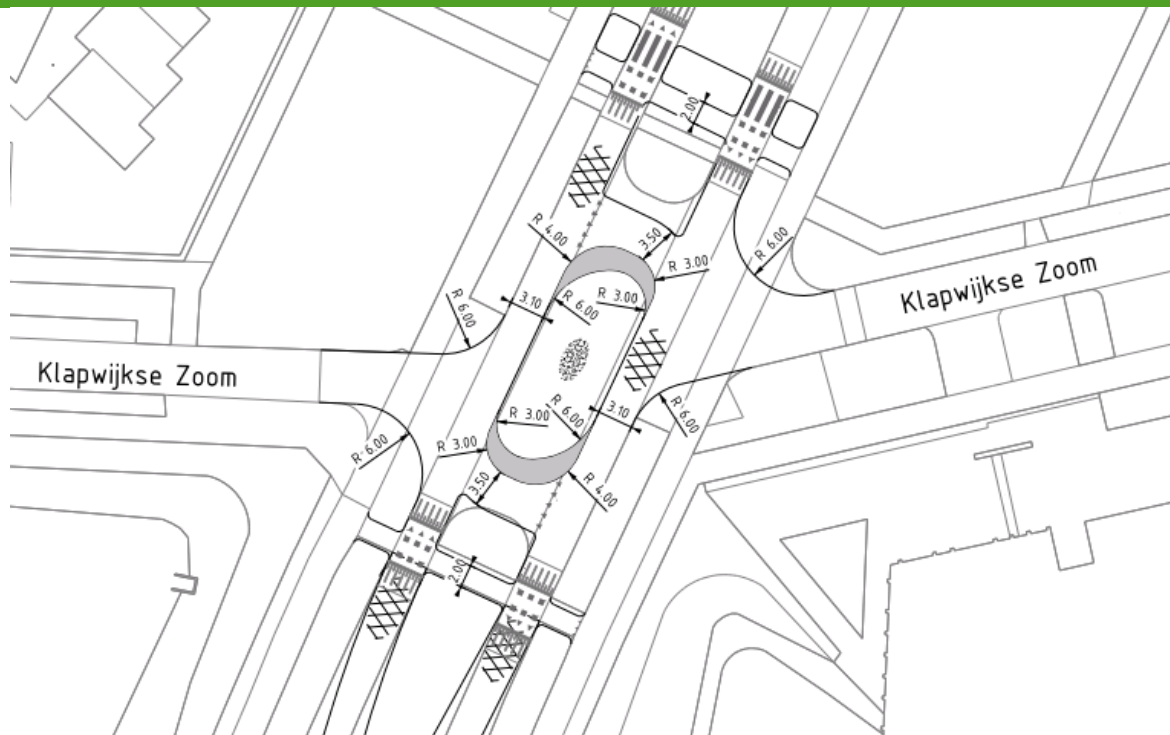


29 oktober 20

Rotonde 6 Oudelandseleen



Rotonde 6 Oudelandselaan



29 oktober 2018

Maatregelen verkeersveiligheid

- ✓ Weg & Land
- ✓ Tobias Asserlaan
- ✓ Randweg-west
- ✓ Raadhuislaan
- ✓ Rodenrijseweg
- ✓ Oostmeerlaan

Structurelere maatregelen

- | | |
|------------------|--------------------------------------|
| ✓ Weg & Land | verschuiven rotonde |
| ✓ Raadhuislaan | fietstunnel |
| ✓ Oudelandselaan | aangepaste rotonde + Klapwijkse Zoom |

Overzicht kosten (1/2)

	Korte termijn maatregelen	Grootschalige maatregelen
Rotonde 1 Weg & Land	€ 45.000	+ € 450.000
Rotonde 2 Tobias Asserlaan	€ 216.000	
Rotonde 3 Randweg-West	€ 68.000	
Rotonde 4 Raadhuislaan	€ 219.000	+ € 3.000.000
Rotonde 5 Rodenrijseweg	€ 105.000	
Rotonde 6 Oudelandse laan		€ 915.000
Rotonde 7 Oostmeerlaan	€ 152.000	
	€ 805.000	

Overzicht kosten (2/2)

Engineering	€ 260.000
Aanbesteding	€ 30.000
Quick wins	€ 50.000
Korte termijn maatregelen	€ 805.000
Totaal	€ 1.145.000
Budget	€ 1.300.000
Restant	€ 155.000
Lange termijn Rotonde 1 Weg & Land: verplaatsen rotonde	€ 450.000
Lange termijn Rotonde 6 Oudelandse laan: aanpassing (turbo)rotonde	€ 915.000
Extra budget benodigd	€ 1.210.000
Apart project Rotonde 4 Raadhuislaan: tunnel	€ 3.000.000
* opmerking: exclusief kosten verleggen k&l	

**FORMULIER BEANTWOORDING TECHNISCHE VRAGEN
TER VOORBEREIDING COMMISSIE BESPREKING**

Betreft commissie	Ruimte d.d. 5 februari 2019
Nummer en naam agendapunt:	6.a. Project Rotondes Fietsveilig
Vraag van	CDA, Charles van Harn en Hans van der Stelt
Vragen:	1. Hoe hoog zou de investering zijn t.a.v. de 7 genoemde rotondes zonder de € 1.000.000,- subsidie van de MRDH? 2. Hoe hoog is de investering wanneer de subsidie wordt toegekend voor de aanpak van de 7 rotondes? 3. Wat is de status van de subsidie t.o.v. het projectvoorstel en t.o.v. de beslispunten.
Beantwoording:	1) De totale investering bedraagt 2.700.000 euro. Zonder subsidie komt dit volledig voor rekening van de gemeente. 2) De investering met de geraamde subsidie meegerekend bedraagt 1.700.000 euro. Het college is met MRDH in gesprek over het ophogen van de subsidie op basis van de opgehoogde investering. Maximum is 50% van de projectkosten. 3) De subsidie is in 2018 aangemeld bij de MRDH. Zie dit als een aankondiging dat een subsidie aanvraag volgt. Er is met deze aanmelding reeds 1.000.000 euro opgenomen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (zie MRDH.nl). De MRDH heeft bij navraag nogmaals bevestigd 1.000.000 euro beschikbaar te hebben. Het is gebruikelijk dat een daadwerkelijke aanvraag gedaan wordt zodra het totale investeringsbedrag volledig helder is en de besluitvorming (inclusief eigen bijdrage gemeente) binnen de aanvragende partij voldoende zeker is. Dit is geborgd zodra de raad een besluit neemt op het (voorliggende) voorstel.

Raadsvoorstel



Datum Raad
21 februari 2019

Portefeuillehouder
Kathy Arends

Registratienummer
BR1800134

Onderwerp
Vaststelling bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"

Gevraagde beslissing

1. De 'Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"' vast te stellen.
2. Het bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat", met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0181-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de BGT met datum 2 januari 2017, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen overeenkomstig de van dit besluit deel uitmakende Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat".
3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Samenvatting

3B Wonen gaat haar bestaande voorraad aan sociale huurwoningen in Lansingerland verbeteren. De eerste woningen die daarvoor in aanmerking komen zijn 43 bestaande eengezinswoningen aan de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan in Berkel en Rodenrijs. In totaal komen weer 43 sociale huurwoningen terug, verdeeld in 6 beneden-bovenwoningen en 37 eengezinswoningen. Met de ontwikkeling van beneden-bovenwoningen ontstaat een breder aanbod in woningbouwtypologie, waar ook vraag naar is van 65+-ers in de wijk. Deze ontwikkeling is ook opgenomen in de prestatieafspraken 2018 - 2019. De beoogde herontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Berkel I'. Het voorliggende bestemmingsplan biedt het juridisch-planologisch kader voor de beoogde herontwikkeling.

Op 19 september 2018 informeerden wij u per brief over de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" in het kader van de zienswijzetermijn. Het ontwerpbestemmingsplan lag van 25 september tot en met 5 november 2018 zes weken ter inzage. In deze periode zijn vier zienswijzen ingediend door omwonenden die zich zorgen maken over hun privacy en waardedaling van hun woningen als gevolg van een vergroting van de maatvoering van de nieuwe woningen of de balkons van de bovenwoningen. Gezien de afstand tussen de nieuwe woningen inclusief de balkons en die van reclamanten leidt dit echter niet tot een onaanvaardbare aantasting van de privacy. Daarnaast is voor de balkons een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de balustrade gericht naar de bestaande woningen niet-transparant en met hoogte van 1,1 m wordt uitgevoerd, zodat bestaande bewoners geen inkijk hebben van toekomstige bewoners die op hun balkon zitten. Daarnaast zijn er nog ambtshalve wijzigingen. In de bijgaande nota zijn de zienswijzen opgenomen en beantwoord en zijn ook twee ambtshalve wijzigingen opgenomen. De hieruit voorkomende aanpassingen van het ontwerp zijn verwerkt in het bijgaande vast te stellen bestemmingsplan.

Financiële consequenties

Voor de kosten voor de ambtelijke begeleiding van de procedure e.d. is een anterieure overeenkomst gesloten; ook de kosten van eventuele planschade en het bestemmingsplan komen voor rekening van de exploitant.

Verdere procedure

Na de besluitvorming in de gemeenteraad:

- worden de reclamanten geïnformeerd over de besluitvorming en de beroepstermijn;
- wordt de beroepstermijn gepubliceerd in het gemeenteblad en in de Staatscourant;
- worden de overlegpartners elektronisch in kennis gesteld.

Juridische aspecten

De procedure van een bestemmingsplan is geregeld in artikel 3.1 en verder van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Extern draagvlak/burgerparticipatie

3B Wonen heeft de bouwplannen (meerdere keren) afgestemd met:

- De huidige bewoners en omwonenden;
- De gemeente (stedenbouw, volkshuisvesting en beheer & onderhoud);
- Het hoogheemraadschap van Delfland.

Verder is:

- er gelegenheid geboden tot inspraak op grond van de gemeentelijke Verordening Interactieve Beleidsvorming, Inspraak en Burgerinitiatief Lansingerland 2016. Voorafgaand aan de inspraakperiode is een informatiebijeenkomst voor bewoners en omwonenden gehouden;
- een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen tijdens de ter inzage termijn van het ontwerpbestemmingsplan. Ook voorafgaand aan de zienswijzentermijn heeft 3B Wonen op 30 augustus 2018 een informatieavond voor bewoners en omwonenden gehouden.

Na vaststelling kunnen belanghebbenden beroep indienen tijdens de ter inzage legging van het vastgestelde bestemmingsplan van zes weken.

Duurzaamheid

Behoud van de sociale huurvoorraad is een duurzaamheidsmaatregel op zich. Bij de nieuwbouw van deze woningen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het bouwen van nul-op-de-meter-woningen: energiezuinige en goed geïsoleerde woningen met een EPC gelijk of lager dan 0. Door toepassing van zonnepanelen wordt eigen energie opgewekt en het gebruik van fossiele brandstoffen beperkt;
- Geen gasaansluiting meer in de woning;
- Gezond binnenmilieu: aandacht voor luchtkwaliteit (CO₂), luchtvochtigheid, aangename temperaturen in zomer en winter en tocht;
- Onderhoudsarm ontwerpen;
- Duurzame en vandaalbestendig gevelmaterialen toepassen;
- Materialen te hergebruiken of recyclebaar (bij voorkeur C2C);
- Duurzame productie van materialen en producten;
- Beperken van afval tijdens de productie en bouw;
- Hout met FSC of PEFC keurmerk.

Bijlagen

1. Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat” (T18.15364)
2. Lijst reclamanten ontwerpbestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat” (T18.14951) (geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)

3. Vast te stellen bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat” (excl. bijlagen bij de toelichting) (I18.32959)
4. Bijlagenboek vast te stellen bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat” (I18.32960)) (geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)

Toelichting

Beoogd maatschappelijk effect

De herontwikkeling van (een deel van) de voorraad bestaande sociale huurwoningen in Lansingerland mogelijk maken zoals ook opgenomen in de prestatieafspraken 2018-2019.

Argumenten

1. De zienswijzen leiden niet tot essentiële aanpassingen van het plan.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. Er zijn vier zienswijzen ontvangen van omwonenden die zich zorgen maken over hun privacy en waardedaling van hun woningen als gevolg van een vergroting van de maatvoering van de nieuwe woningen of de balkons van de bovenwoningen. Gezien de afstand tussen de nieuwe woningen en de woningen van reclamanten leidt dit echter niet tot een onaanvaardbare aantasting van de privacy. Voor de balkons is ook nog een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze houdt in dat de balustrade gericht naar de bestaande woningen niet-transparant en met hoogte van 1,1 m moet worden uitgevoerd, zodat bestaande bewoners geen inkijk hebben van toekomstige bewoners die op hun balkon zitten. Daarnaast zijn er nog ambtshalve wijzigingen. In de bijgaande nota zijn de zienswijzen opgenomen en beantwoord en zijn ook twee ambtshalve wijzigingen opgenomen. De hieruit voorkomende aanpassingen van het ontwerp zijn verwerkt in het bijgaande vast te stellen bestemmingsplan.

2. Met dit bestemmingsplan wordt een gewenste ontwikkeling mogelijk gemaakt.

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van (een deel van) de voorraad bestaande sociale huurwoningen in Lansingerland mogelijk, waarbij oog is voor duurzaamheid en de huidige en toekomstige woningbehoefte. Deze herontwikkeling is ook opgenomen in de prestatieafspraken 2018-2019.

3. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet vereist of noodzakelijk.

Er hoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden omdat voor de kosten voor de ambtelijke begeleiding van de procedure en het bestemmingsplan een anterieure overeenkomst is gesloten met exploitant. Daarin is ook afgesproken dat de kosten van eventuele planschade voor rekening van de exploitant komen.

Kantttekeningen

Niet van toepassing.

Raadsbesluit



Datum Raad
21 februari 2019
Registratienummer
BR1800134

Onderwerp
Vaststelling bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat

- in het kader van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening thans het ontwerp van het bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" dient te worden vastgesteld;
- de gevolgde procedure is doorlopen conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- de voorbereiding van het plan is aangekondigd overeenkomstig artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro);
- het ontwerpbestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" met de daarbij behorende verbeelding, regels, toelichting, bijlagen en ontwerp van het vaststellingsbesluit met ingang van 25 september 2018 gedurende zes weken voor een ieder in ter inzage heeft gelegen en langs elektronische weg beschikbaar is gesteld;
- voorafgaand aan deze terinzagelegging een kennisgeving hiervan heeft plaatsgevonden in de Staatscourant en in het gemeenteblad op de gemeentelijke website;
- in de periode van de terinzagelegging van voornoemd bestemmingsplan vier schriftelijke zienswijzen zijn ingediend, waarvan een verslag is gemaakt;
- de zienswijzen tijdig zijn ingediend/ontvangen en dus in behandeling genomen zijn;
- de zienswijzen en de overwegingen hierover in de als bijlage opgenomen 'Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"' zijn weergegeven;
- bij de overwegingen van de zienswijzen een zorgvuldige weging heeft plaatsgevonden tussen het algemeen en individueel belang;
- de conclusie uit de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" en de overwegingen hierover leiden tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat", zoals verwoord in de 'Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"'
- een ambtshalve beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" heeft plaatsgevonden en dit leidt tot de wijzigingen zoals verwoord in de als bijlage opgenomen 'Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"'
- uit de toetsingskaders, verantwoord in de toelichting, geen planologisch relevante beletselen naar voren zijn gekomen;
- op grond van de afdeling 6.4 van de Wro onderzocht moet worden of gelijktijdig met het bestemmingsplan een exploitatieplan moet worden vastgesteld;
- geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden omdat de plankosten voor het realiseren van bouwplannen anderszins geregeld zijn;
- fasering en inrichtingseisen niet via publiekrechtelijke weg geregeld hoeven worden;

- het bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat” conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Bro in digitale vorm is vastgelegd en wordt vastgesteld.

Gelet op

- *artikelen 3.1, 3.8 en 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening* en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht.

Besluiten

1. De ‘Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat”’ vast te stellen.
2. Het bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat”, met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0181-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de BGT met datum 2 januari 2017, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen overeenkomstig de van dit besluit deel uitmakende Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat”.
3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 21 februari 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout



Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat”

Inhoudsopgave	Blz.
Hoofdstuk 1 Zienswijzen	2
1.1 Inleiding	2
1.2 Procedure	2
1.3 Zienswijzen en gemeentelijke reactie en conclusie per zienswijze	2
1.4 Eindconclusie zienswijzen	8
Hoofdstuk 2 Staat van wijzigingen	10
2.1 Inleiding	10
2.2 Ambtshalve wijzigingen en motivering	10

1. ZIENSWIJZEN

1.1 Inleiding

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

1.2 Procedure

In het Gemeenteblad en in de Staatscourant van 24 september 2018 is bekend gemaakt dat met ingang van 25 september 2018 het ontwerpbestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat” zes weken ter inzage lag. De stukken waren in te zien via www.ruimtelijkeplannen.nl en via de gemeentelijke viewer <http://1621.roview.net/>. Gedurende deze termijn werd iedereen in de gelegenheid gesteld zienswijzen op het genoemde ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

1.3 Zienswijzen en gemeentelijke reactie en conclusie per zienswijze

De volgende zienswijzen zijn ontvangen:

1. Reclamant 1

Brief d.d. 29 oktober 2018 (I18.30288)

De zienswijze is binnen de termijn ontvangen. Deze is hieronder (ambtshalve) samengevat en voorzien van gemeentelijk commentaar. Het gemeentelijk commentaar wordt afgesloten met een conclusie.

Samenvatting

In de toelichting geeft u aan dat de huidige bestemming van de gronden binnen het plangebied ‘Wonen’ (met aanduiding ‘aaneengebouwd’), ‘Tuin’ of ‘Verkeer’ is, en dat het bouwplan in strijd is met deze bestemming. Kennelijk is dat de aanleiding om een wijziging bestemmingsplan aan te vragen. Het bezwaar van reclamant is dat onduidelijk is welke verandering er nu precies nodig is. Kennelijk is op dit moment zeer nauwkeurig aangegeven welk stuk grond voor ‘Wonen’, ‘Verkeer’ of ‘Tuin’ is bestemd. Het nieuwe bestemmingsplan is daar niet concreet over. Dientengevolge is niet duidelijk hoeveel gebied een andere bestemming krijgt.

Uitgaande van de huidige afmetingen van de percelen ter hoogte van achtertuin van reclamant en de voorlopige bouwplannen van 3B Wonen, kan reclamant afleiden dat het totale tuinoppervlak per woning afneemt van ongeveer 55% naar ongeveer 33%. Het punt van reclamant is dat de verandering niet duidelijk is omschreven, en dat het daarmee niet mogelijk is om goed te begrijpen wat het effect van de wijziging zal zijn. Ten tweede vraagt reclamant zich af of het is toegestaan om meer dan 65% van het perceel te bebouwen.

In § 2.2.1, Programma, staat: "ten opzichte van de huidige situatie worden de afmetingen van de woningen iets ruimer en worden alle woningen op dezelfde afstand van de perceelsgrens gesitueerd.". Dat is wellicht het geval voor de voorzijde, maar op basis van het voorlopige bouwplan ziet reclamant dat de achtergevel van de nieuwbouw ongeveer 3 meter dichterbij zijn perceel komt. Om die reden is reclamant bezorgd om zijn privacy en verwacht reclamant een waardevermindering van zijn woning ten opzichte van de huidige situatie.

Reactie

In het huidige bestemmingsplan is inderdaad zeer nauwkeurig aangegeven welk stuk grond voor 'Wonen' is bestemd en met name zijn de bouwvlakken gedetailleerd afgestemd op de ligging van de bestaande rijtjes met woningen. Op grond van de ligging van de woningen is de bestemming 'Tuin' bepaald. Deze bestemming ligt alleen aan de straatzijde. Voor de trottoir, de parkeerplaatsen en de rijweg is de bestemming 'Verkeer' opgenomen.

In het nieuwe bestemmingsplan verandert de bestemming 'Verkeer' niet ten opzichte van het bestaande plan; de bestemming 'Verkeer' is met name opgenomen om de woonpercelen aan beide zijde van de straat te verbinden. De verandering zit hem in de ligging van de woningen. De situering van de toekomstige bebouwing was bij het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan nog niet voldoende concreet om de bouwvlakken voor de woningen gedetailleerd vast te leggen. Inmiddels is de situering van de toekomstige bebouwing wel concreet, zodat we bij de vaststelling de juiste locatie van de bouwvlakken voor de verschillende rijtjes met woningen met een aanduiding voor de beneden/bovenwoningen (Bebo's) en de locatie van de parkeerkofters op de verbeelding vastleggen.

Over de percentages die reclamant noemt het volgende. Het is ons niet geheel duidelijk hoe deze percentages berekend zijn. Een feit is wel dat de woningen ter hoogte van de achtertuin van reclamant dieper worden, waardoor het tuinoppervlak afneemt. Wat betreft de vraag of meer dan 65% van het perceel bebouwd mag worden, is niet duidelijk hoe deze berekening tot stand is gekomen en van welk perceel reclamant is uitgegaan. Wel kan gezegd worden dat met het nieuwe bestemmingsplan de indeling in percelen verandert, waardoor vergelijk met de bestaande percelen niet mogelijk is. Wel is het zo dat de voorlopige bouwplannen van 3B Wonen mogelijk worden gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan.

Dezelfde afstand tot de perceelsgrens geldt inderdaad voor de afstand tot de perceelsgrens naar de straat. Dit zal worden verduidelijkt in de tekst van § 2.2.1. De achtergevel van de nieuwbouw zal inderdaad 3 meter dicht bij het perceel van reclamant komen. Gezien de afstand tussen de woning van reclamant en de nieuwbouw achten wij dat de privacy van reclamant op een aanvaardbaar niveau blijft. Indien reclamant denkt dat er waardevermindering van zijn woning optreedt, dan kan hij nadat het bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" onherroepelijk is geworden een planschadeverzoek bij de gemeente indienen. Het verzoek zal dan door een onafhankelijk en deskundig bureau worden beoordeeld.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan, waarbij:

- a. de tekst in § 2.2.1 aangevuld wordt, zodat duidelijk is dat 'dezelfde afstand tot de perceelsgrens' geldt voor de afstand tot de perceelsgrens aan de straatzijde;
- b. op de verbeelding de bouwvlakken worden verkort tot de daadwerkelijke situering van de rijwoningen met een aanduiding voor de beneden/bovenwoningen en de plaats van de parkeerkofters de bestemming 'Verkeer' met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerkofters' zullen krijgen. De tekst en afbeeldingen in de toelichting en de regels worden hieraan aangepast.

2. Reclamant 2

Brief d.d. 27 oktober 2018 (I18.30392)

De zienswijze is binnen de termijn ontvangen. Deze is hieronder (ambtshalve) samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar en conclusie.

Samenvatting

Het bezwaar van reclamant tegen het voorgenomen bestemmingsplan is de (op sommige plekken) forse vergroting van het te bebouwen volume vergeleken met het huidig aanwezige bouwvolume. Het binnenterrein tussen de Wethouder Schipperstraat en de Wilhelminastraat loopt taps toe, in

zuidelijke richting bekeken. In de momenteel aanwezige bebouwing aan de Wethouder Schipperstraat is daar rekening mee gehouden door het feit dat de twee zuidelijk gelegen bouwblokken (nrs. 1 t/m 19) met een diepte van 6,50 meter aanzienlijk minder diep zijn dan de noordelijker gelegen bouwblokken (8 meter) en 1 meter verder naar voren liggen. In het nieuwe bestemmingsplan is hiermee geen rekening gehouden en wordt voor alle bouwblokken aan de Wethouder Schipperstraat hetzelfde te bebouwen volume aangehouden. Inmiddels zijn de definitieve afmetingen van de nieuwbouw bekend. Voor het zuidelijke deel van het binnenterrein Wethouder Schipperstraat/Wilhelminastraat betekent dit, volgens informatie van 3B Wonen, concreet:

- Achtergevel nieuwbouw komt 3 meter naar achteren richting de Wilhelminastraat:
 - Voorgevel nieuwbouw komt 1 meter verder naar achteren;
 - Diepte bebouwing van 6,50 meter (huidig) naar 8,6 meter (nieuwbouw).
- Hoogte bebouwing van 8,50 meter (huidig) naar 10 meter (nieuwbouw). Een vergroting met bijna 20%;
- Volume bebouwing (diepte maal hoogte) van 55 m² (huidig) naar 85 m² (nieuwbouw). Een vergroting met bijna 55% (!).
- Er wordt een nieuwe woning gebouwd in de (huidige) tuin van Wethouder Schipperstraat 1. Gevolg daarvan, plus van de vergroting van de nieuwbouw zoals hiervoor beschreven, is dat het percentage bebouwing van het perceel direct achter de woning van reclamant stijgt van 25% naar bijna 60%.

Reclamant maakt zich dus ernstig zorgen over de gevolgen van de voorgenomen nieuwbouw aan de Wethouder Schipperstraat voor zijn privacy aan de achterkant van zijn woning, de extra schaduw die de nieuwbouw in zijn achtertuin gaat opleveren en de te verwachten daling van de waarde van zijn woning als gevolg hiervan.

Reactie

De door reclamant genoemde maatvoering is correct, echter gezien de afstand tussen de woning van reclamant en de nieuwbouw achten wij dat de privacy van reclamant op een aanvaardbaar niveau blijft, zoals ook blijkt uit het feit dat er slechts een geringe toename van schaduw ontstaat. Deze toename ontstaat alleen in de ochtenduren in het voorjaar en het najaar en niet in de zomer, waarin het meest gebruik zal worden gemaakt van de achtertuin. Indien reclamant denkt dat er waardevermindering van zijn woning optreedt, dan kan hij nadat het bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" onherroepelijk is geworden een planschadeverzoek bij de gemeente indienen. Het verzoek zal dan door een onafhankelijk en deskundig bureau worden beoordeeld.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

3. Mr. J. Geelhoed namens reclamant 3

EHB Legal
Jupiter 460
2675 LX Honselersdijk
Brief d.d. 2 november 2018 (I18.30564)

Samenvatting

De gestapelde woningen zijn in het ontwerp voorzien achter de tuinen van de woningen aan de Wilhelminastraat en niet bij de kruisingen van de straten. Een direct gevolg van het plan in het ontwerp is dat de gestapelde woningen naar het inzicht van reclamant te dicht bij de achtertuin van zijn woning mogelijk worden gemaakt. Op grond van de eisen van een goede ruimtelijke ordening hadden deze gestapelde woningen van het plan nabij de kruising van de Coornwinderlaan en de Wilhelminastraat behoren te worden geprojecteerd. Op die plaats bestaat geen of minder uitzicht in de tuinen van de omwonenden.

Daarnaast stelt reclamant zich op het standpunt dat, hetgeen door het ontwerp mogelijk wordt gemaakt, ook strijdig is met een goede ruimtelijke ordening, omdat ten onrechte geen voorwaarden staan opgenomen omtrent balkons nabij de tuinen van de woningen aan de Wilhelminastraat. Op dit punt is het cruciaal dat in de planregels van het ontwerp ten onrechte aan de situering, de omvang respectievelijk het uitzicht vanaf de balkons geen voorwaardelijke verplichtingen in de regels staan opgenomen waarin op dit punt waarborgen in het belang van de bewoners van de van de Wilhelminastraat staan opgenomen.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan is de locatie van de beneden/bovenwoningen (Bebo's) niet vastgelegd. Inmiddels is de situering van de toekomstige bebouwing wel concreet, zodat we bij de vaststelling de juiste locatie van de bouwvlakken voor de verschillende rijtjes met woningen met een aanduiding voor de Bebo's en de locatie van de parkeerkoffers op de verbeelding zullen vastleggen. Het voorgenomen bouwplan gaat er vanuit dat een deel van de Bebo's achter enkele percelen van de woningen aan de Wilhelminastraat worden gesitueerd en een deel op de hoek van de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan. Gezocht is naar een optimale en goede inpassing en situering van de Bebo's op basis van de opmerkingen van omwonenden over privacy. Het aantal is al gehalveerd ten opzichte van het voorontwerp. Van de oorspronkelijke twee balkons aan de achterzijde is er één verplaatst naar de zijgevel. Bovendien is in verband met inkiijk de woningplattegrond gewijzigd waarbij het woongedeelte van de achterzijde naar de voorzijde is verplaatst. De Bebo's (en de kopwoningen) zijn zo gepositioneerd dat zij aan open ruimtes (de vijver en de parkeerkoffers) in het stedenbouwkundige plan liggen. Door de koppen van de blokken op deze manier te plaatsen ontstaat stedenbouwkundig gezien een prettig ritme van massa's en ruimtes, waardoor er een aangenaam straatbeeld ontstaat. Grotere volumes aan grotere ruimtes. Alle koppen van de woningblokken zijn op deze manier ingepast. Een deel van de Bebo's is al geprojecteerd op de hoek van de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan. Door het daar situeren van de andere Bebo's zou het smalste deel van de al smalle Wethouder Schipperstraat nog verder versmald worden. Dit is niet wenselijk. Bovendien is het een verschuiving van het privacy-aspect. De tweede helft van de Bebo's is daarom aan de parkeerkoffer aan het eind van de Wethouder Schipperstraat geplaatst zodat ze achter de diepste tuinen aan de Wilhelminastraat staan. Gezien de afstand tussen de woning van reclamant en de nieuwbouw én de op te nemen voorwaardelijke verplichting voor de balustrade van de balkons, achten wij dat de privacy van reclamant op een aanvaardbaar niveau blijft. Deze op te nemen voorwaardelijke verplichting voor de balustrade van de balkons is per brief van 24 oktober 2018 al aan reclamant meegedeeld; de balustrade van de balkons van de bovenwoningen die gericht zijn naar bestaande woningen moeten zijn voorzien van een ondoorzichtige balustrade die minimaal 1,1 meter hoog moet zijn.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan, waarbij

- a. op de verbeelding de bouwvlakken worden verkort tot de daadwerkelijke situering van de rijwoningen met een aanduiding voor de beneden/bovenwoningen en de plaats van de parkeerkoffers de bestemming 'Verkeer' met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerkoffer' zullen krijgen. De tekst en afbeeldingen in de toelichting en de regels worden hieraan aangepast;
- b. aan de bestemming 'Wonen', artikel 5.2 een nieuw lid 3 wordt toegevoegd dat luidt:
5.2.3. Voorwaardelijke verplichting balkons
Balkons zijn alleen toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels opgenomen in artikel 7, lid 7.1.2 sub b en c én de balustrade van de balkons van de bovenwoningen die gericht zijn naar bestaande woningen uitgevoerd worden met een ondoorzichtige balustrade van minimaal 1,1 meter hoog, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak.

De overige leden van artikel 5.2 worden vernummerd.

4. **Mw. M.A. Tilstra namens reclamant 4**
N.V. Univé Schade
Postbus 15
9400 AA Assen
Brief d.d. 5 november 2018 (I18.30695)

Samenvatting

Beneden/bovenwoningen zullen direct aan perceel van reclamant grenzen

Een grote wijziging ten opzichte van de bestaande situatie is de komst van 6 beneden/bovenwoningen. Hoewel het ontwerpbestemmingsplan de exacte verdeling van woningen niet vastlegt is al wel bekend dat er grenzend aan het perceel van reclamant een bovenwoning gebouwd zal worden. De komst van de bovenwoning brengt een grote aantasting van zijn privacy met zich mee omdat er vanuit de bovenwoning direct zicht in zijn woning en tuin zal zijn. Reclamant is van mening dat sprake is van een onevenredige aantasting van zijn woon- en leefklimaat.

Onderbouwing van de behoefte aan 6 beneden/bovenwoningen ontbreekt

Hoewel in het bestemmingsplan gesteld wordt dat een toets aan de provinciale ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde is, zou in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel een onderbouwing gegeven moeten worden van de behoefte aan beneden/bovenwoningen. Deze ontbreekt ten onrechte in het ontwerpbestemmingsplan.

Brief van de gemeente van 24 oktober 2018

In de brief van de gemeente is al aangegeven dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan opgenomen zal worden dat het balkon aan de achterzijde van de bovenwoning die grenst aan het perceel van reclamant voorzien zal worden van een ondoorzichtige balustrade die 1,1 meter hoog zal zijn. Reclamant is van mening dat met een dergelijke voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan de aantasting van zijn privacy slechts gedeeltelijk wordt weggenomen: de hoogte van 1,1 is namelijk alleen afdoende als de toekomstige bewoners zitten op hun balkon, maar als zij staan zullen zij nog steeds onverminderd in de tuin en woning van reclamant kunnen kijken. Bovendien is hiermee niet de hinder weggenomen van het balkon aan de zijkant van de gestapelde woningen (dit balkon kijkt uit op de parkeerplaatsen maar kijkt ook uit op de tuin van reclamant). Als de gemeente toch bereid is een voorziening te treffen, dan gaat de dringende voorkeur van reclamant uit naar een hogere balustrade voor alle balkons. Het probleem van de aantasting van de privacy van reclamant kan overigens helemaal weggenomen worden als de gestapelde woningen nabij de kruising van de Coornwinderlaan en Wilhelminastraat worden gebouwd. Hier geven de woningen minder overlast in de zin van inkijk.

Reactie

Inmiddels is de situering van de toekomstige bebouwing wel concreet, zodat we bij de vaststelling de juiste locatie van de bouwvlakken voor de verschillende rijtjes met woningen met een aanduiding voor de beneden/bovenwoningen (Bebo's) en de locatie van de parkeerkoffers op de verbeelding zullen vastleggen. Gezocht is naar een optimale en goede inpassing en situering van de (Bebo's) op basis van de opmerkingen van omwonenden over privacy. Het aantal is al gehalveerd ten opzichte van het voorontwerp. Van de oorspronkelijke twee balkons aan de achterzijde is er één verplaatst naar de zijgevel. Bovendien is in verband met inkijk de woningplattegrond gewijzigd waarbij het woongedeelte van de achterzijde naar de voorzijde is verplaatst. De Bebo's (en de kopwoningen) zijn zo gepositioneerd dat zij aan open ruimtes (de vijver en de parkeerkoffers) in het stedenbouwkundige plan liggen. Door de koppen van de blokken op deze manier te plaatsen ontstaat stedenbouwkundig gezien een prettig ritme van massa's en ruimtes, waardoor er een aangenaam straatbeeld ontstaat. Grotere volumes aan grotere ruimtes. Alle koppen van de woningblokken zijn op deze manier ingepast. Een deel van de Bebo's is al geprojecteerd op de hoek van de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan. Door het daar situeren van de andere Bebo's zou het smalste deel van de al smalle Wethouder Schipperstraat nog verder versmald worden. Dit is niet wenselijk. Bovendien is het een verschuiving van het privacy-aspect. De tweede helft van de Bebo's is daarom

aan de parkeerkofter aan het eind van de Wethouder Schipperstraat geplaatst zodat ze achter de diepste tuinen aan de Wilhelminastraat staan. Gezien de afstand tussen de woning van reclamant en de nieuwbouw én de op te nemen voorwaardelijke verplichting voor de balustrade van de balkons, achten wij dat de privacy van reclamant op een aanvaardbaar niveau blijft. Deze op te nemen voorwaardelijke verplichting voor de balustrade van de balkons is per brief van 24 oktober 2018 al aan reclamant meegedeeld; de balustrade van de balkons van de bovenwoningen die gericht zijn naar bestaande woningen moeten zijn voorzien van een ondoorzichtige balustrade die minimaal 1,1 meter hoog moet zijn. Dit geldt dus ook voor het balkon dat op de parkeerplaatsen uitkijkt. Het nog hoger maken van de balustrade is esthetisch niet wenselijk en leidt ook tot vermindering van lichtinval in de betreffende woning. Daarnaast wordt een balkon toch voornamelijk als zitplaats en niet voor staan gebruikt.

Het programma van dit nieuwbouwplan is gebaseerd op de huidige en toekomstige woningbehoefte. Dit vraagt om een grotere diversiteit aan woningtypen, waaronder Bebo's. Hieraan is in dit plan tegemoet gekomen. Tevens draagt het bij aan een meer gedifferentieerde buurt qua woningtypes. Een andere reden voor het opnemen van de Bebo's is dat op grond van het Sociaal Statuut en het Sociaal Plan dat door 3B Wonen is vastgesteld, de zittende huurders het recht hebben om terug te keren naar een passende nieuwbouwwoning in het plan. Daarmee worden de zittende huurders in de gelegenheid gesteld om terug te kunnen keren in hun eigen, vertrouwde omgeving. Om die passende woning aan te kunnen bieden moeten er ook een aantal gelijkvloerse, benedenwoningen gerealiseerd worden. Omdat het aantal terugkeerders dat voor dit type woning in aanmerking komt uiteindelijk is afgenomen, kan er volstaan worden met twee benedenwoningen en vier bovenwoningen. Het plan is dienovereenkomstig aangepast en is het aantal bebo's ten opzichte van het voorontwerp gehalveerd.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan, waarbij:

- a. op de verbeelding de bouwvlakken worden verkort tot de daadwerkelijke situering van de rijwoningen met een aanduiding voor de beneden/bovenwoningen en de plaats van de parkeerkofters de bestemming 'Verkeer' met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerkofter' zullen krijgen. De tekst en afbeeldingen in de toelichting en de regels worden hieraan aangepast;
- b. aan de bestemming 'Wonen', artikel 5.2 een nieuw lid 3 wordt toegevoegd dat luidt:
5.2.3. Voorwaardelijke verplichting balkons
Balkons zijn alleen toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels opgenomen in artikel 7, lid 7.1.2 sub b en c én de balustrade van de balkons van de bovenwoningen die gericht zijn naar bestaande woningen uitgevoerd worden met een ondoorzichtige balustrade van minimaal 1,1 meter hoog, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak.
 De overige leden van artikel 5.2 worden vernummerd;
- c. in § 2.2.1 wordt de zin "De verdeling ... uitwisselbaar." vervangen door een tekst waarom er beneden/bovenwoningen gerealiseerd worden. Deze luidt:
Het programma van dit nieuwbouwplan is gebaseerd op de huidige en toekomstige woningbehoefte. Dit vraagt om een grotere diversiteit aan woningtypen, waaronder beneden/bovenwoningen. Hieraan is in dit plan tegemoet gekomen. Tevens draagt het bij aan een meer gedifferentieerde buurt. Een andere reden voor het opnemen van de beneden/bovenwoningen is dat op grond van het Sociaal Statuut en het Sociaal Plan dat door 3B Wonen is vastgesteld, de zittende huurders het recht hebben om terug te keren naar een passende nieuwbouwwoning in het plan. Daarmee worden de zittende huurders in de gelegenheid gesteld om terug te kunnen keren in hun eigen, vertrouwde omgeving. Om die passende woning aan te kunnen bieden moeten er ook een aantal gelijkvloerse, benedenwoningen gerealiseerd worden. Omdat het aantal terugkeerders dat voor dit type woning in aanmerking komt uiteindelijk is afgenomen, kan er volstaan worden met twee benedenwoningen en vier bovenwoningen.

1.4 Eindconclusie zienswijzen

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan, waarbij:

1. de tekst in § 2.2.1 aangevuld wordt, zodat duidelijk is dat ‘dezelfde afstand tot de perceelsgrens’ geldt voor de afstand tot de perceelsgrens aan de straatzijde;
2. aan § 2.2.1 een tekst wordt toegevoegd waarom er beneden/bovenwoningen gerealiseerd worden (zie 3h.);
3. op de verbeelding de bouwvlakken worden verkort tot de daadwerkelijke situering van de rijwoningen met de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - beneden/bovenwoningen’ voor de beneden/bovenwoningen en de plaats van de parkeerboxen de bestemming ‘Verkeer’ met de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - parkeerbox’ zullen krijgen. De tekst en afbeeldingen in de toelichting en de regels worden hieraan aangepast:
 - a. Artikel 5.1 wordt onderverdeeld in 5.1.1 Algemeen en 5.1.2. Specifiek, waarbij de huidige tekst van 5.1 onder 5.1.1 wordt opgenomen en de tekst onder 5.1.2 komt te luiden:

Ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - beneden/bovenwoningen’ zijn de gronden uitsluitend bedoeld voor de bouw van maximaal 1 benedenwoning en 2 bovenwoningen per aanduiding, welke deel uitmaken van het in lid 5.1.1 sub a genoemde aantal.
 - b. Sub b van artikel 5.1 wordt verplaatst naar artikel 4.1 en tekstueel aangevuld naar aanleiding van de toegekende aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - parkeerbox’ én 4.1 sub b wordt sub c;
 - c. Sub c van artikel 5.1 wordt vernummert tot sub b;
 - d. In het oude sub c van artikel 5.1 wordt ‘(overige)’ vervangen door ‘onbebouwde’ én ‘voorzieningen van algemeen nut’ verwijderd;
 - e. Sub a van artikel 5.2.2 wordt aangepast tot:

Een hoofdgebouw mag uitsluitend binnen de aangegeven bouwvlakken worden gebouwd waarbij uitsluitend aaneengebouwde woningen als hoofdgebouw zijn toegestaan met een maximum van 43 woning;
 - f. Aan artikel 5.2.2 wordt een nieuw sub b toegevoegd:

In afwijking van het bepaalde onder a. mogen ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - beneden/bovenwoningen’ uitsluitend maximaal 1 benedenwoning en 2 bovenwoningen per aanduiding worden gebouwd, welke deel uitmaken van het onder a genoemde aantal;

De huidige subs b en c worden vernummert naar c en d.
 - g. Sub b van artikel 5.4.1 wordt verplaatst naar het toe te voegen artikel 4.4.4 en tekstueel aangepast;
 - h. In § 2.2.1 wordt de zin “De verdeling ... uitwisselbaar.” vervangen door de tekst:

Het programma van dit nieuwbouwplan is gebaseerd op de huidige en toekomstige woningbehoefte. Dit vraagt om een grotere diversiteit aan woningtypen, waaronder beneden/bovenwoningen. Hieraan is in dit plan tegemoet gekomen. Tevens draagt het bij aan een meer gedifferentieerde buurt qua woningtypen. Een andere reden voor het opnemen van de beneden/bovenwoningen is dat op grond van het Sociaal Statuut en het Sociaal Plan dat door 3B Wonen is vastgesteld, de zittende huurders het recht hebben om terug te keren naar een passende nieuwbouwwoning in het plan. Daarmee worden de zittende huurders in de gelegenheid gesteld om terug te kunnen keren in hun eigen, vertrouwde omgeving. Om die passende woning aan te kunnen bieden moeten er ook een aantal gelijkvloerse, benedenwoningen gerealiseerd worden. Omdat het aantal terugkeerders dat voor dit type woning in aanmerking komt uiteindelijk is afgenomen, kan er volstaan worden met twee benedenwoningen en vier bovenwoningen.;

- i. Afbeelding 2.4 wordt vervangen door het meest actuele plan én in het onderschrift wordt de tekst tussen haakjes verwijderd;
 - j. Boven afbeelding 2.5 wordt de volgende alinea toegevoegd:
De beneden/bovenwoningen en de kopwoningen zijn zo gepositioneerd dat zij aan open ruimtes (de vijver en de parkeerkoffers) in het stedenbouwkundige plan liggen. Door de koppen van de blokken op deze manier te plaatsen ontstaat stedenbouwkundig gezien een prettig ritme van massa's en ruimtes, waardoor er een aangenaam straatbeeld ontstaat. Grotere volumes aan grotere ruimtes. Alle koppen van de woningblokken zijn op deze manier ingepast. Een deel van de beneden/bovenwoningen is geprojecteerd op de hoek van de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan. Door daar ook de andere beneden/bovenwoningen te situeren zou het smalste deel van de al smalle Wethouder Schipperstraat nog verder versmald worden. Dat is stedenbouwkundig gezien niet wenselijk.;
 - k. In § 2.3.3 worden de beschrijvingen van de bestemmingen 'Verkeer' en 'Wonen' aangepast.
4. aan de bestemming 'Wonen', artikel 5.2 een nieuw lid 3 wordt toegevoegd dat luidt:
5.2.3. Voorwaardelijke verplichting balkons
Balkons zijn alleen toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels opgenomen in artikel 7, lid 7.1.2 sub b en c én de balustrade van de balkons van de bovenwoningen die gericht zijn naar bestaande woningen uitgevoerd worden met een ondoorzichtige balustrade van minimaal 1,1 meter hoog, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak. De overige leden van artikel 5.2 worden vernummerd.

2. STAAT VAN WIJZIGINGEN

2.1 Inleiding

Op basis van een ambtshalve beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan is één wijziging doorgevoerd. Paragraaf 2.2. bevat de wijziging en de motivering daarvan.

2.2 Ambtshalve wijziging en motivering

1. Wijziging

Aan de artikelen 3.4.1. en 5.4.1. wordt toegevoegd '(op de perceelsgrens met de bestemming "Verkeer", uitgezonderd ter plaatse van de ontsluiting van de woningen), '.

Motivering

Met deze toevoeging wordt de voorwaardelijke verplichting geconcretiseerd.

2. Wijziging

Artikel 8.5, Dakterrassen voor de voorgevel van het hoofdgebouw, wordt verwijderd en artikel 8.6 wordt vernummerd naar 8.5.

Motivering

Dit artikel is niet relevant voor dit plan.

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat”



21 februari 2019

Vast te stellen

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat”

Vast te stellen

INHOUD:

- TOELICHTING
- PLANREGELS
- VERBEELDING

Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0181-VAST
Werknummer KuiperCompagnons: 617.127.10
Datum: 21 februari 2019



<i>Procedureoverzicht</i>			
	<i>datum</i>	<i>document</i>	<i>Opmerkingen</i>
1^e concept	2 oktober 2017		
2^e concept	6 oktober 2017		
Voorontwerp	18 oktober 2017		
Inspraak en vooroverleg	7 november t/m 4 december 2017		
Ontwerp	18 september 2018		
Terinzagelegging	25 september 2018 t/m 5 november 2018		
Vaststelling	21 februari 2019		

Projectleider gemeente:

Projectleider KuiperCompagnons:

Dhr. Reint Honders

Mevr. Wanne Verweij

TOELICHTING

Inhoudsopgave van de toelichting

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel van het plan	1
1.2	Bij het plan behorende stukken	1
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.4	Voorgaand bestemmingsplan	1
1.5	Leeswijzer	2
2	Planbeschrijving	3
2.1	Bestaande situatie	3
2.2	Ruimtelijke ontwikkeling	5
2.3	Juridische aspecten	7
3	Beleidskader	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Gemeentelijk beleid	12
3.4	Conclusies	15
4	Natuur en landschap	17
4.1	Kader	17
4.2	Onderzoek	18
4.3	Conclusie	20
5	Water	21
5.1	Kader	21
5.2	Onderzoek	23
5.3	Conclusie	27
6	Archeologie en cultuurhistorie	28
6.1	Archeologie	28
6.2	Cultuurhistorie	29
7	Milieu	32
7.1	Algemeen	32
7.2	M.e.r.-beoordeling	32
7.3	Bodemkwaliteit	32
7.4	Akoestische aspecten	33
7.5	Luchtkwaliteit	34
7.6	Milieuzonering	36
7.7	Externe veiligheid	36
7.8	Overige belemmeringen	37
7.9	Duurzaamheid	39
8	Uitvoerbaarheid	42
8.1	Economische uitvoerbaarheid	42
8.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
8.3	Handhavingsaspecten	42
9	Procedure	44
9.1	Vorbereidingsfase	44
9.2	Ontwerpfase	44

Bijlagen bij de toelichting

- Bijlage 1:** Quickscan flora en fauna, complex 05.0, Ecoresult, d.d. 10 maart 2014
- Bijlage 2:** Quickscan flora en fauna, complex 06.2, Ecoresult, d.d. 17 maart 2014
- Bijlage 3:** Aanvullend onderzoek vleermuizen, huismus en gierzwaluw, complexen 05.0 en 06.2, Ecoresult, d.d. 21 november 2014
- Bijlage 4:** Notitie plaatsen vleermuis- en gierzwaluwkasten plangebied complexen 05.0 en 06.2, Ecoresult, d.d. 23 februari 2015
- Bijlage 5:** Verkennend milieukundig bodemonderzoek, Van der Helm Milieubeheer B.V., d.d. 20 september 2016
- Bijlage 6:** Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï, KuiperCompagnons, d.d. 10 oktober 2017
- Bijlage 7:** Aanvullend onderzoek huismus, gierzwaluw en vleermuizen in het kader van de Wet natuurbescherming, plangebied: Complex 0506, Berkel en Rodenrijs, Ecoresult, d.d. 14 november 2017
- Bijlage 8:** Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"
- Bijlage 9:** M.e.r.-beoordelingsbesluit bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"
- Bijlage 10:** Nota van zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat"



Afbeelding 1.1: Globale ligging en begrenzing plangebied

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

Aan de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan in Berkel en Rodenrijs (gemeente Lansingerland) zijn respectievelijk 38 en 5 sociale naoorlogse huurwoningen gelegen. Vanuit woningcorporatie 3B wonen is de wens uitgesproken om deze woningen te slopen en hiervoor in de plaats nieuwbouw te realiseren. Deze planontwikkeling is onderdeel van meerdere herontwikkelingen en verbeterplannen van 3B wonen in Berkel en Rodenrijs. De bestaande bebouwing voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. Voor de nieuwbouw wordt uitgegaan van het terugbouwen van een globaal gelijk aantal woningen.

Thans bestaat er een conceptverkaveling en beeldkwaliteitsplan dat kaders biedt voor de herontwikkeling van de sociale huurwoningen. Deze ontwikkeling is op grond van het vigerende bestemmingsplan “Berkel I” niet toegestaan. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Wethouder Schipperstraat” bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemming van de gronden is geometrisch bepaald¹ door middel van lijnen, coderingen en arceringen. In de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Wethouder Schipperstraat, aan de oostzijde van de kern Berkel en Rodenrijs. Globaal wordt het plangebied begrensd door:

- De Coornwinderlaan en de bestaande woonbebouwing aan de Egmondstraat aan de noordzijde;
- Bestaande woonbebouwing aan de Burgemeester Grundemanstraat aan de oostzijde;
- Bestaande woonbebouwing aan de Oranjestraat aan de zuidzijde; en,
- Bestaande woonbebouwing aan de Wilhelminastraat aan de westzijde.

Afbeelding 1.1 geeft de globale ligging en begrenzing van het plangebied weer.

1.4 Voorgaand bestemmingsplan

Ter plaatse van het voorliggende plangebied vigeert, totdat het voorgaande bestemmingsplan in werking treedt, het bestemmingsplan “Berkel I”, dat op 28 januari 2016 door de gemeenteraad van Lansingerland is vastgesteld.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan zijn de huidige woningen voorzien van de bestemming ‘Wonen’ met de aanduiding ‘aaneengebouwd’. Ter plaatse zijn de gronden bestemd voor woningen, bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, ontsluitingen, erven, paden, overige verhardingen, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding ‘aaneengebouwd’ zijn uitsluitend aaneengebouwde woningen toegestaan. Daarnaast kent het plangebied ter hoogte van de huidige voortuinen de enkelbestemming ‘Tuin’ en ter plaatse van de huidige verkeersstructuur, waaronder ook trottoirs en parkeervoorzieningen, de enkelbestemming ‘Verkeer’.

¹ Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald.



Afbeelding 1.2: uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Berkel I' (het plangebied is rood omkaderd).

Strijdigheid met het bestemmingsplan "Berkel I"

Het beoogde bouwplan voorziet in de herstructurering van 43 sociale huurwoningen en het terug bouwen van maximaal 43 eengezinswoningen waarvan maximaal 6 beneden/bovenwoningen. In het vigerende bestemmingsplan zijn specifieke bouwvlakken opgenomen waarbinnen de huidige hoofdbebouwing is gerealiseerd. De situering van de toekomstige bebouwing staat grotendeels vast. De bouwvlakken zijn gedetailleerd ingetekend; afgestemd op de verkaveling. In het plan is ook voorzien in de realisatie van parkeerkoffers. Deze zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer' en zijn voor de duidelijkheid aangeduid met de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeerkoffers'.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt er een beschrijving van de beoogde ontwikkeling gegeven en er wordt ingegaan op de bestaande situatie. Ook wordt de wijze van bestemmen nader toegelicht. Vervolgens wordt de beoogde ontwikkeling in hoofdstuk 3 getoetst aan het beleid van het Rijk, provincie en de gemeente Lansingerland. In de hoofdstukken 4, 5 en 6 wordt achtereenvolgens ingegaan op de aspecten 'Natuur en landschap', 'Water' en 'Archeologie en cultuurhistorie'. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op diverse sectorale milieuaspecten. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. In hoofdstuk 9 wordt tot slot de bestemmingsplanprocedure beschreven.

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen aan de Wethouder Schipperstraat en de Coorwinderlaan te Berkel en Rodenrijs. Het is een woongebied waar sociale huurwoningen met veelal eenzelfde uitstraling aanwezig zijn. Binnen het plangebied zijn 38 woningen aan de Wethouder Schipperstraat gelegen en zijn 5 woningen aan de Coorwinderlaan gesitueerd. Deze woningen variëren qua diepte en breedte.

De woningen aan de westelijke zijde van de Wethouder Schipperstraat zijn dicht tegen of op de perceelsgrens gebouwd. De woningen aan de oostzijde van de straat zijn verder van de perceelsgrens gelegen en hebben een voortuin. De woningen aan de Coorwinderlaan zijn in een cluster van 5 woningen gerealiseerd. Deze percelen grenzen met de achterzijde aan de percelen van de woningen aan de Wethouder Schipperstraat. Op alle percelen is aan de achterzijde een berging aanwezig. Bij sommige woningen is daarnaast een aan- of uitbouw gerealiseerd om het woonoppervlak te vergroten.

Een groot gedeelte van de Wethouder Schipperstraat behoort ook tot het plangebied, om zo een aaneengesloten plangebied te verkrijgen. Het betreft een smalle weg waar aan de oostzijde over de gehele lengte een strook met langsparkeren is gerealiseerd. Aan beide zijden van de weg is een trottoir gelegen. Ook de brandgangen die tussen en achter de huizen door lopen, die de percelen aan de achter- en zijkant ontsluiten, maken deel uit van het plangebied.

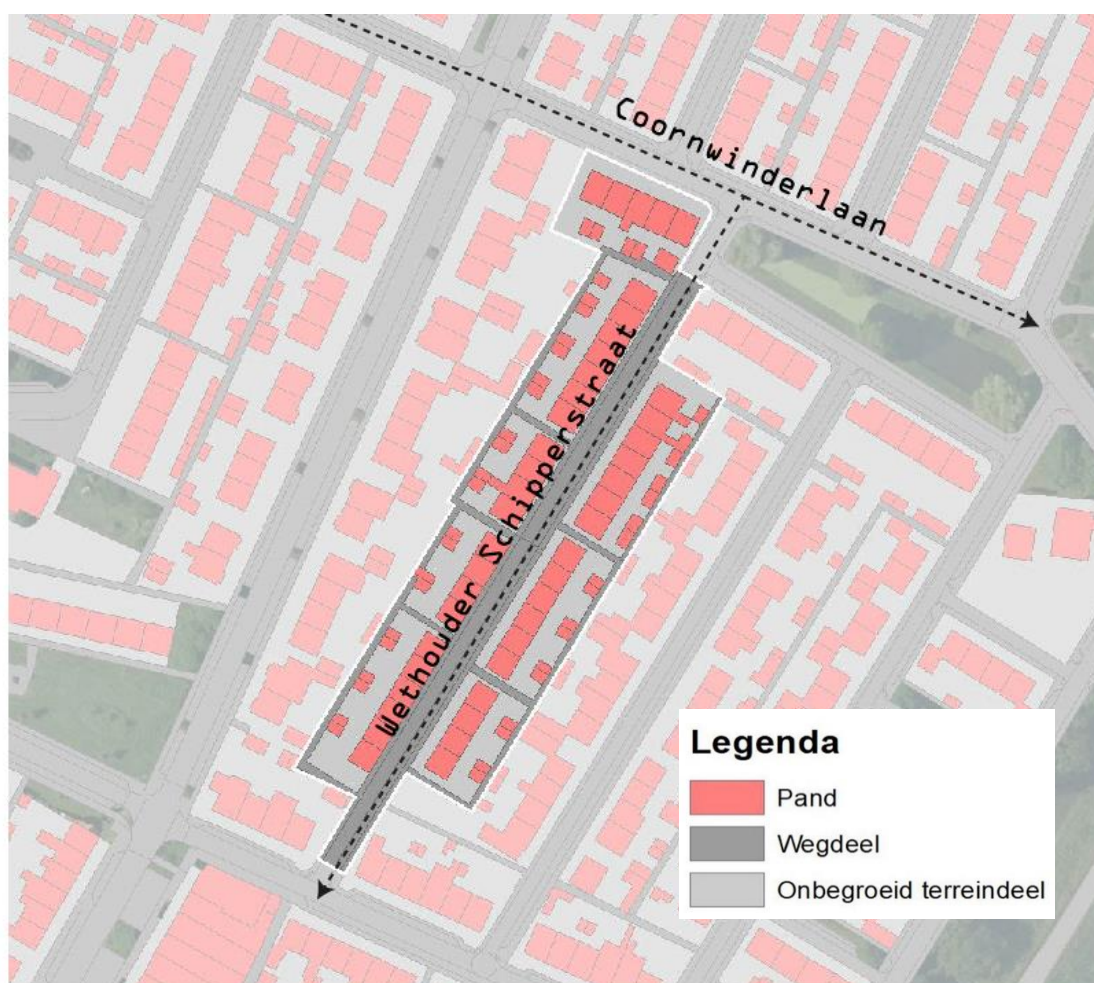
Het overige gedeelte van het plangebied wordt gevormd door de achtertuinen van de woningen.



Afbeelding 2.1: Impressie huidige situatie Wethouder Schipperstraat, gezien vanuit zuidelijke richting



Afbeelding 2.2: Woningen aan de Coornwinderlaan, gezien vanuit de Ruyterstraat



Afbeelding 2.3: Ruimtelijke indeling huidige situatie

2.2 Ruimtelijke ontwikkeling

2.2.1 Programma

Het beoogde bouwplan heeft betrekking op de ontwikkeling van maximaal 43 eengezinswoningen waarvan maximaal 6 beneden/bovenwoningen.

Het programma van dit nieuwbouwplan is gebaseerd op de huidige en toekomstige woningbehoefte. Dit vraagt om een grotere diversiteit aan woningtypen, waaronder beneden/bovenwoningen. Hieraan is in dit plan tegemoet gekomen. Tevens draagt het bij aan een meer gedifferentieerde buurt qua woningtypen. Een andere reden voor het opnemen van de beneden/bovenwoningen is dat op grond van het Sociaal Statuut en het Sociaal Plan dat door 3B Wonen is vastgesteld, de zittende huurders het recht hebben om terug te keren naar een passende nieuwbouwwoning in het plan. Daarmee worden de zittende huurders in de gelegenheid gesteld om terug te kunnen keren in hun eigen, vertrouwde omgeving. Om die passende woningen aan te kunnen bieden moeten er ook een aantal gelijkvloerse, benedenwoningen gerealiseerd worden. Omdat het aantal terugkeerders dat voor dit type woning in aanmerking komt uiteindelijk is afgenomen, kan er volstaan worden met twee benedenwoningen en vier bovenwoningen.

Het geheel wordt als stedenbouwkundig geheel vormgegeven, dat aansluit bij de huidige structuren van de wijk. Ten opzichte van de huidige situatie worden de afmetingen van de woningen iets ruimer en worden alle woningen op dezelfde afstand van de perceelsgrens (aan de straatzijde) gesitueerd.

In de nieuwe situatie worden tussen de verschillende woonblokken parkeercoffers gerealiseerd. Deze parkeercoffers worden met groen omlijst en ook de voortuinen van de woningen worden groen afgebakend door opgaande beplanting, in de vorm van bijvoorbeeld een heg.

Het langsparkeren in de Wethouder Schipperstraat blijft behouden.

2.2.2 Ruimtelijke inpassing

Om de voorgenomen ontwikkeling zo goed mogelijk aan te laten sluiten op de omgeving zijn een verkavelingsplan (zie afbeelding 2.4.) en beeldkwaliteitsplan opgesteld.

Uit de analyse die aan de basis van de verkaveling en het beeldkwaliteitsplan staat komt een aantal uitgangs- en aandachtspunten naar voren:

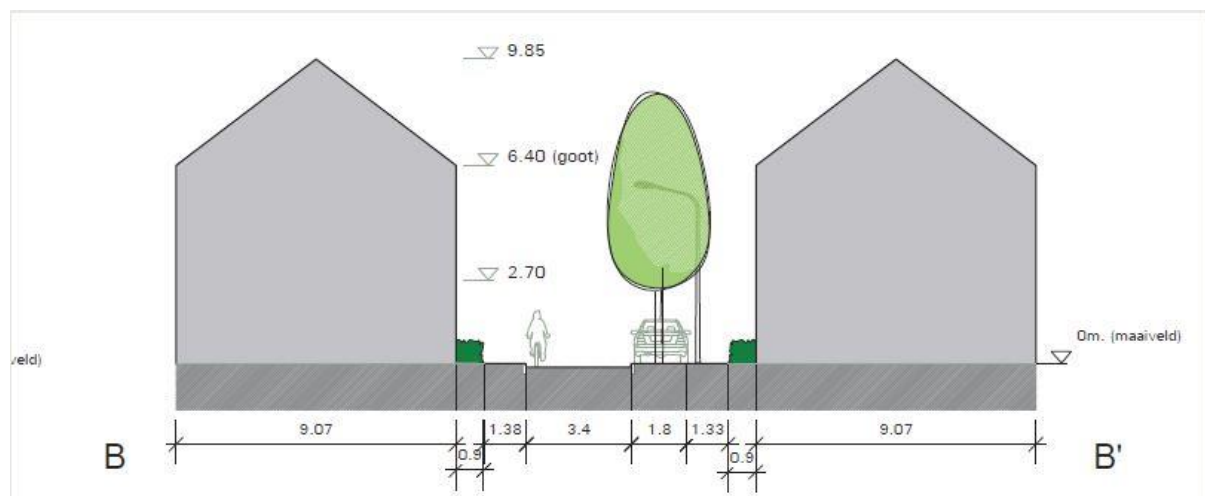
- Verdichten heeft de voorkeur, nabij het centrum.
- Waterafvoer/opvang openbaar gebied.
- Behoud bestaande bomen en onderzoeken mogelijkheid kleine boompjes in Wethouder Schipperstraat.
- Een informele hoofdropzet met verspringen van de parkeerhoven heeft de voorkeur
- Creëer verrijking bij de hoekwoningen.



Afbeelding 2.4.: Verkaveling

De toekomstige bebouwing sluit in alle opzichten goed aan bij de bestaande bebouwing in de directe omgeving. Bestaande bomen worden zo mogelijk behouden. De verdeling van de groene parkeerhoven versterkt het informele en vriendelijke karakter van de buurt. Voortuinen, geveltuinten en bomen in de Wethouder Schipperstraat zorgen voor duurzaam groen in de straatprofielen. Architectonische kenmerken van de woningen dienen aan te sluiten bij de kenmerken van omliggende bebouwing.

De beneden/bovenwoningen en de kopwoningen zijn zo gepositioneerd dat zij aan open ruimtes (de vijver en de parkeerkoffers) in het stedenbouwkundige plan liggen. Door de koppen van de blokken op deze manier te plaatsen ontstaat stedenbouwkundig gezien een prettig ritme van massa's en ruimtes, waardoor er een aangenaam straatbeeld ontstaat. Grotere volumes aan grotere ruimtes. Alle koppen van de woningblokken zijn op deze manier ingepast. Een deel van de beneden/bovenwoningen is geprojecteerd op de hoek van de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan. Door daar ook de andere beneden/bovenwoningen te situeren zou het smalste deel van de al smalle Wethouder Schipperstraat nog verder versmald worden. Dat is stedenbouwkundig gezien niet wenselijk. In afbeelding 2.5 is een doorsnede van het toekomstige straatprofiel tussen de woningen weergegeven.



Afbeelding 2.5: Doorsnede B, Impressie straatprofiel Wethouder Schipperstraat.

2.2.3 Ontsluiting en parkeren

Ontsluiting

De percelen worden in de toekomstige situatie op dezelfde manier ontsloten als in de huidige situatie. De ontsluiting vindt plaats via de Wethouder Schipperstraat voor de woningen aan deze straat. Voor de woningen aan de Coornwinderlaan gebeurt dit via deze weg.

Het bestemmingsplan maakt geen extra woningen mogelijk. Er is dan ook geen sprake van een verkeersaantrekkende werking.

Parkeren

In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van de actuele geldende parkeernormen, zijnde 1,6 parkeerplaats bij de eengezinswoningen en 1,4 bij de beneden/bovenwoningen. In de nieuwe situatie wordt er aantal parkeerplaatsen gerealiseerd tussen de woonbebouwing.

Voor het vereiste aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van het gemeentelijk parkeerbeleid. De berekening op basis van de parkeernormen is opgenomen in de onderstaande tabel. De vereiste aantallen zijn voorzien in het indicatieve verkavelingsvoorstel. Daarbij zijn in de Coornwinderlaan 5 bestaande parkeerplaatsen meegerekend. De normen die gelden zijn juridisch bindend voorgeschreven in de regels van het bestemmingsplan, zodat te allen tijde wordt voldaan aan het gemeentelijke parkeerbeleid.

Parkeren Wethouder Schipperstraat / Coornwinderlaan				
Vereist				
	Aantal won.	P-norm	P benodigd	
EGW	37	1.6	59.2	
BEBO	6	1.4	8.4	(3 per 2 woningen)
Totalen	43		67.6	
Plan				
	P in plan	Weging	P ontwerp	
Hoven	46	1	46	
Straat	27	1	27	
Eigen terrein	0	0.8	0	
Totalen	73		73	

Tabel 2.1: Berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

2.3 Juridische aspecten

2.3.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld conform de gemeentelijke standaard, met inachtneming van de bepalingen die zijn opgenomen in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro), zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) en het coderings-systeem Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO).

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de regels en verbeelding van voorliggend plan zijn opgebouwd.

2.3.2 Bestemmingsmethodiek

Het uitgangspunt van dit bestemmingsplan is de herontwikkeling mogelijk te maken van de woningen aan de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan. De beoogde ontwikkeling voorziet in de sloop van 43 sociale huurwoningen en het ontwikkelen van maximaal 43 eengezinswoningen waarvan maximaal 6 beneden/bovenwoningen.

Voor de juridische regeling is het handboek van de gemeente Lansingerland leidend (Modelplan-regels gemeente Lansingerland, versie 3.6), aangevuld met specifieke regelingen. Bij de opzet van het plan is gekozen voor de eindbestemmingen 'Tuin', 'Verkeer' en 'Wonen' overeenkomst het vigerende bestemmingsplan. Op basis van de bepalingen van een eindbestemming kan direct na inwerkingtreding van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning worden afgegeven, indien het bouwplan past binnen de regels die gelden bij de bestemming.

2.3.3 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende artikelen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard, dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgescreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Hierna volgt een toelichting per artikel.

Tuin

Voor de gronden vóór de voorgevelrooilijn van de te realiseren woningen is de eindbestemming 'Tuin' opgenomen. Binnen deze bestemming bestaan zeer beperkte bouw mogelijkheden en zijn alleen tuinen of aan de bestemming ondergeschikte voorzieningen toegestaan.

Verkeer

Voor de Wethouder Schipperstraat is de eindbestemming 'Verkeer' opgenomen. De weg is meegenomen in dit bestemmingsplan om een aaneengesloten plangebied te krijgen. De bestemming 'Verkeer' is daarnaast opgenomen voor de toekomstige parkeerkoffers en de zij- en achterpaden. Ongebouwde parkeervoorzieningen, waaronder dus parkeerkoffers, zijn al integraal toegestaan binnen de bestemming. Voor de duidelijkheid is voor de parkeerkoffers een specifieke functieaanduiding opgenomen ('specifieke vorm van verkeer – parkeerkoffer').

Wonen

Voor de gronden waar de nieuwe woningen mogen worden gerealiseerd, is de eindbestemming 'Wonen' opgenomen. Binnen de bestemming zijn bouwvlakken opgenomen voor de woningen zoals ingetekend in het verkavelingsplan. De maximale goot- en bouwhoogte alsmede het maximum aantal te realiseren woningen is vastgelegd in de regels. De plaats van de toekomstige beneden/bovenwoningen is aangegeven middels de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – beneden/bovenwoningen'; hier zijn uitsluitend woningen in die bouwvorm toegestaan.

Voor wat betreft de mogelijkheid voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken is aansluiting gezocht bij het voorgaande bestemmingsplan "Berkel I".

Tot slot zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen voor het realiseren van voldoende parkeerplekken, waterberging en de beplanting rond de parkeerkoffers en in de voortuinen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In hoofdstuk 3 worden enkele algemene regels gegeven, zoals de anti-dubbeltelregel. Ook worden algemene gebruiksregels gegeven. Daarnaast worden enkele algemene afwijkings- en wijzigingsregels gegeven die de flexibiliteit van het plan vergroten.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

2.3.4 Geometrische plaatsbepaling / verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BTG-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

De gegevens zijn digitaal raadpleegbaar. Via de digitale portal waarop het plan wordt gepubliceerd kan, door te klikken op een bepaalde locatie, de bijbehorende bestemmingsregeling worden opgeroepen.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied.

Wel dient getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De ladder wordt voor dit plan op provinciaal niveau getoetst (zie paragraaf 3.2.) omdat deze ook in de Provinciale Verordening is opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma Mobiliteit en Programma Ruimte

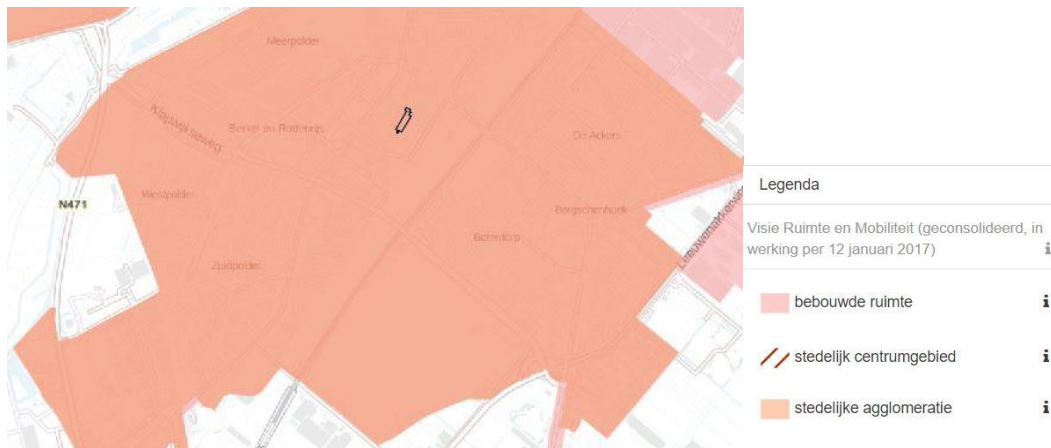
Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte vastgesteld. In 2016 en 2017 zijn actualisaties vastgesteld.

Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen, onder andere omdat ontwikkelingen minder voorspelbaar zijn en demografische ontwikkelingen in de diverse regio's verschillen. Maatwerk, flexibiliteit, aanpassingsvermogen en samenwerking zijn sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit. De provincie stelt de behoefte van de gebruiker centraal; het aanbod moet afgestemd zijn op de vraag. Daarbij zet de provincie in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijk) kwaliteit. De provincie heeft vier rode draden benoemd:

1. beter benutten van wat er is
2. vergroten van de agglomeratiekracht
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
4. bevorderen van de transitie naar water- en energie efficiënte samenleving.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit wordt het beleid beschreven van de provincie Zuid-Holland. Het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit hebben beide de status van een structuurvisie en beschrijven de manier waarop het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie uitgevoerd wordt (met welke instrumenten). De Verordening Ruimte beschrijft de regels vanuit het beleid en het programma. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen.

Ten aanzien van het voorliggende plangebied worden geen specifieke uitspraken gedaan in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Wel is het plangebied in het Programma Ruimte aangemerkt als bestaande bebouwde ruimte (zie afbeelding 3.1).



Afbeelding 3.1: uitsnede Programma Ruimte (het plangebied is zwart kaderd).

Uit de verordening blijkt dat het plangebied gelegen is in de bebouwde ruimte en de stedelijk agglomeratie (zie afbeelding 3.1.). Het beter benutten van bebouwde ruimte en behoud en versterking van het leefklimaat van de bebouwde ruimte is hier het beleid. De voorgenumen ontwikkeling voldoet aan deze uitgangspunten.

De ontwikkelingen binnen het plangebied leiden niet tot strijd met de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte of de Verordening Ruimte en komen juist overeen met de beleidsmatige uitgangspunten.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen extra woningen mogelijk. Er is dus geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

Het voorliggende plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, waardoor sprake is van een intensivering van de bestaande ruimte. Derhalve kan worden voldaan aan de tweede voorwaarde van de Ladder.

Conclusie

De herstructurering van de 43 sociale huurwoningen en het terugbouwen van evenveel woningen wordt niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling waardoor een ladderonderbouwing niet benodigd is. Daarnaast past de ontwikkeling binnen de provinciale doelstelling waarbij sprake is van het intensiveren van de bestaande bebouwde ruimte. Het beleid van de provincie Zuid-Holland vormt zodoende geen belemmering voor de ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Lansingerland

Op 18 februari 2010 is de Structuurvisie Lansingerland vastgesteld door de gemeenteraad van Lansingerland. Lansingerland wil 'aantrekkelijk wonen, werken, recreëren en leven' sturen met een eigen visie. Binnen de gemeente staat een groot aantal ontwikkelingen op stapel wat betreft woningbouw, bedrijventerreinen en maatschappelijke voorzieningen. Om deze en andere ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid te verankeren, heeft de gemeente een structuurvisie opgesteld, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De gemeente voldoet hiermee aan de verplichting uit de Wro om voor haar grondgebied een structuurvisie op te stellen.

De koers voor de gemeente Lansingerland is:

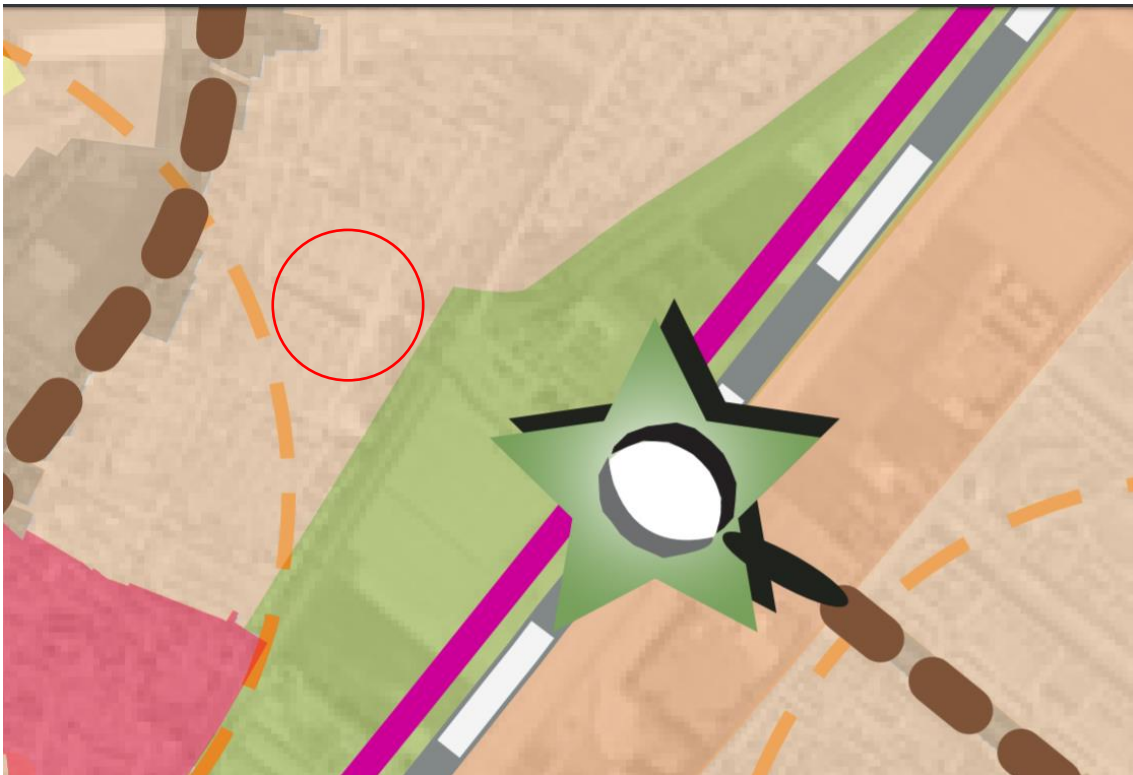
- aantrekkelijk suburbaan wonen;
- leefbaar, zorgzaam en met eigen identiteit;
- ontspannen groene en recreatieve gemeente;
- een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en het verder ontwikkelen van de greenport.

Duurzaamheid en een goede ontsluitingsstructuur zijn daarbij randvoorwaarden.

Lansingerland is een essentieel onderdeel van de Zuidvleugel van de Randstad en bovendien centraal gelegen. De Randstad behoort tot de vijf belangrijkste stedelijke gebieden van Noordwest-Europa. Als schakel in de Zuidvleugel is de toekomst van Lansingerland sterk vervlochten met die van de Randstad. Lansingerland is duidelijk onderdeel van een groter geheel.

In de Structuurvisie Lansingerland is de locatie aangewezen voor kwaliteitsverbetering van het bestaand stedelijk gebied (zie afbeelding 3.2). Beheer en kwaliteitsverbetering van het suburbane woon- en leefklimaat in de bestaande woongebieden staat voorop. Binnen het stedelijk gebied wordt de komende jaren een aantal woningbouwlocaties afgerond. Daarnaast is incidenteel herstructurering van verouderde delen van de woningvoorraad aan de orde.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de voorgenoemde uitgangspunten van de structuurvisie. Uitgangspunt van de ontwikkeling is de herstructurering van bestaande woningen en de realisatie van nieuwe woningen die beter aansluiten op de markt en de bestaande structuren. Op deze manier wordt de kwaliteit van het bestaand stedelijk gebied verbeterd.



Afbeelding 3.2: uitsnede kaart Structuurvisie Lansingerland (de ligging van het plangebied is rood omcirkeld).

Woonvisie Lansingerland 2015 – 2020

Op 9 juli 2015 heeft de gemeenteraad van Lansingerland de Woonvisie 2015 - 2020 vastgesteld. De woonvisie is sterk gebaseerd op de visie en ambities welke geformuleerd zijn als toekomstbeeld voor de gemeente Lansingerland, verwoord in het document 'Lansingerland op weg naar 2040'. De gemeente Lansingerland wil samen met haar partners investeren in een groene en duurzame leefomgeving, waar alle inwoners veilig en prettig kunnen wonen, werken en recreëren, met een gevarieerd woningaanbod, passend bij de sociale en demografische opbouw van de samenleving, met behoud van historische en culturele waarden. Deze missie is vertaald naar drie beleidsdoelen: het vergroten van keuzevrijheid en een gevarieerd woningaanbod; het bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus en het versterken van een duurzame woon- en leefomgeving.

Binnen het doel 'vergroten van de keuzevrijheid en een gevarieerd woningaanbod' is het de bedoeling extra aandacht te creëren voor ouderen, (koop)starters, huishoudens met een laag inkomen en bijzondere doelgroepen. Ook wenst de gemeente in te spelen op de toekomstige woonwensen van gezinnen die in de VINEX-periode in Lansingerland zijn komen wonen en binnenkort als emptynesters op de woningmarkt opnieuw een keuze maken.

Binnen het doel 'bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus' is het de bedoeling om iedereen van een passende woning en woonomgeving te voorzien. De gemeente wil daarbij uitblinken in het aanbod van woonmilieus met een dorps en landelijk karakter. Prettig wonen wordt daarbij extra gediend door een veilige omgeving.

Binnen het doel 'versterken van een duurzame woon- en leefomgeving' wordt aandacht besteed aan het terugdringen van het energieverbruik en het toepassen van duurzame materialen in woningbouw en infrastructuur. Ook is er aandacht voor de aanwezigheid van voldoende groen binnen de diverse wijken in verband met klimaatadaptatie.

Met de herstructurering van sociale huurwoningen en de toevoeging van een specifieke typologie (beneden/bovenwoningen), wordt met dit bestemmingsplan een bijdrage geleverd aan de

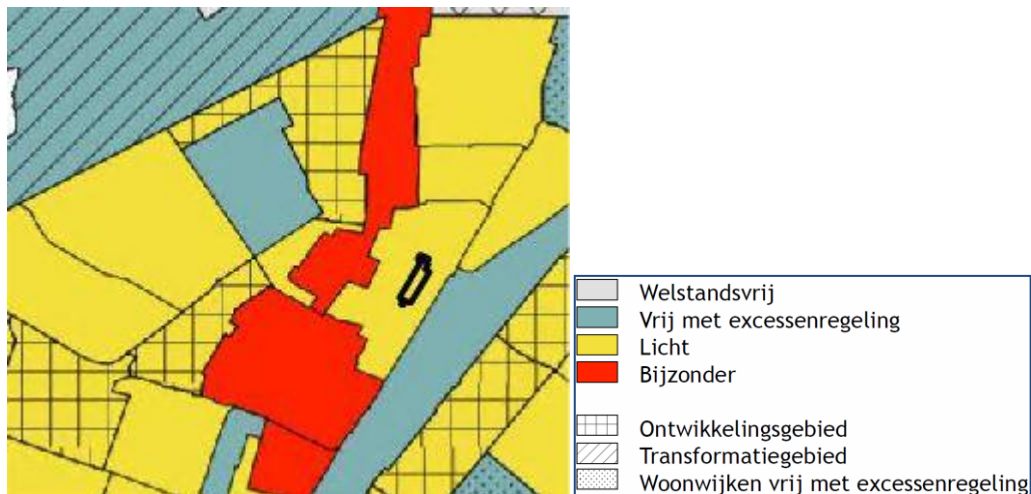
handhaving van het aanbod sociale huurwoningen en de bestaande variatie aan woonmilieus in de gemeente.

Welstandsnota

Het welstandsbeleid dat in de welstandsnota (vastgesteld d.d. 26 april 2012) wordt uiteengezet, is bedoeld om de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Lansingerland te behouden en te stimuleren. Elk bouwplan moet, zowel op zichzelf, als in relatie tot zijn omgeving voldoen aan de redelijke eisen van welstand, volgens criteria die zijn vastgesteld in de gemeentelijke welstandsnota. Bovendien mogen bestaande bouwwerken niet in ernstige mate in strijd zijn met redelijke eisen van welstand, ook weer volgens de criteria in de welstandsnota. Alleen als de gemeenteraad een gebied of een object als 'welstandsvrij' aanwijst, vervalt de preventieve welstandsbepaling. In Lansingerland wil de gemeente echter bij een deel van de vrije gebieden een vangnet behouden in de vorm van een paar summiere criteria om excessen te voorkomen. Gesproken wordt daarom van 'vrij met excessenregeling'.

Het welstandsbeleid van Lansingerland is uitgewerkt op basis van vier welstandsniveaus:

- welstandsvrij;
- vrij met excessenregeling;
- licht;
- bijzonder.



Afbeelding 3.3: Uitsnede welstandsnota Lansingerland. Het plangebied is zwart omkaderd.

Het onderhavig plangebied valt binnen het gebiedstype 'rijtjes aan straten' en kent het welstandsniveau 'licht'. In dit gebiedstype ligt het accent op het beheer van het bestaande. De stedenbouwkundige structuur en bebouwing hebben een sterke samenhang, maar zijn niet van bijzondere waarde. Beperkte ingrepen in de architectuur kunnen deze wijken goed verdragen.

Zoals blijkt uit paragraaf 2.2.2 worden de beoogde nieuwe woningen op een passende wijze ingevoegd in het bestaande gebied. Het bouwplan wordt in het kader van de omgevingsvergunningprocedure getoetst aan de welstandsnota van de gemeente Lansingerland.

3.4 Conclusies

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van de percelen aan de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan. De ontwikkeling past binnen de beleidskaders van het Rijk. Op basis van het provinciaal beleid is het plangebied aangemerkt als bestaand stedelijk gebied, waardoor sprake is van intensivering van de bestaande ruimte. Omdat de ontwikkeling slechts een beperkte omvang heeft en derhalve niet is aan te merken als stedelijke ontwikkeling, wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Regionale afstemming is niet benodigd.

In de Structuurvisie Lansingerland is het plangebied aangewezen voor een kwaliteitsverbetering van het bestaand stedelijk gebied. De voorliggende ontwikkeling voorziet in de sloop van verouderde woningen en de ontwikkeling van nieuwe, beter passende woningen. Derhalve wordt de ontwikkeling passend geacht binnen de kaders van de gemeentelijke structuurvisie.

Gelet op het voorgaande past het voorliggende bestemmingsplan binnen de kaders van het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid.

4 Natuur en landschap

4.1 Kader

4.1.1 Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

Soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:

- er geen andere bevredigende oplossing is, en
- geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en
- sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
 - de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
 - de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.

3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:

- er geen andere bevredigende oplossing is, en

- indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In Lansingerland is de provincie Zuid-Holland het bevoegd gezag voor de Wnb. In dit geval is die bevoegdheid gemandateerd aan de Omgevingsdienst Haaglanden. Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

4.1.2 Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

4.1.3 Natuurnetwerk Nederland en overige bos- en natuurgebieden

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

4.2 Onderzoek

Soortenbescherming

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verschillende onderzoeken naar de in het plan-gebied aanwezige flora en fauna uitgevoerd. In eerste instantie is een quickscan flora en fauna

uitgevoerd² en ³ (bijlage 1 en 2). De conclusie van deze rapporten was dat aanvullend onderzoek benodigd was.

Dit aanvullend veldonderzoek naar de in het plangebied aanwezige flora en fauna is inmiddels ook uitgevoerd⁴. De resultaten van dit onderzoek worden hieronder beknopt weergegeven; de volledige notitie is als bijlage 3 bij de toelichting gevoegd.

Tijdens het veldbezoek zijn de volgende waarnemingen gedaan:

Binnen het plangebied werden de volgende vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen:

- één paarverblijfplaats van gewone dwergvleermuis in Wethouder Schipperstraat 22-28
- één paarverblijfplaats van ruige dwergvleermuis in Wethouder Schipperstraat 34
- één paarverblijfplaats van ruige dwergvleermuis aan de Coornwinderlaan 34

Binnen het plangebied werden twee voortplantingsplaatsen van gierzwaluw aangetroffen:

- Wethouder Schipperstraat 2
- Wethouder Schipperstraat 11

Ontheffing dient te worden aangevraagd op grond van het belang Ruimtelijke ontwikkeling en inrichting (belang j uit het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten) voor de overtreding van verbodsbepaling “het wegnemen en verstoren van twee paarverblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis, één paarverblijfplaats van gewone dwergvleermuis en van twee voortplantingsplaatsen voor gierzwaluw”.

De mitigerende maatregelen voor vleermuizen zijn op hoofdlijn:

- Per paarverblijfplaats dienen, 6 maanden voorafgaand aan het eerste paarseizoen (start 1 augustus) waarin de werkzaamheden beginnen, vier nieuwe verblijfplaatsen te worden gecreëerd.
- Werkzaamheden kunnen het beste worden uitgevoerd in de maanden tussen de winterrust en de paarperiode, te weten tussen 1 april en 1 augustus.
- Een week voorafgaand aan de werkzaamheden dient het gebouw ongeschikt gemaakt te worden.
- Bij nieuwbouw worden 12 nieuwe verblijfplaatsen gecreëerd.

De mitigerende maatregelen voor gierzwaluw zijn op hoofdlijn:

- Per voortplantingsplaats dienen vijf nieuwe verblijfplaatsen te worden gecreëerd.
- De bebouwing wordt gesloopt in de periode 1 augustus tot en met 15 april. Als dat niet mogelijk is, dienen de voortplantingsplaatsen ongeschikt of ontoegankelijk gemaakt te worden in deze periode.
- 10 nieuwe verblijfplaatsen dienen te worden gecreëerd in de nieuwbouw.

Uit de Notitie van Ecoresult⁵, bijgevoegd in bijlage 4, blijkt dat voldaan wordt aan de eerste en laatste mitigerende maatregelen voor zowel de vleermuizen als de gierzwaluw. Er zijn namelijk reeds 12 houtbetonnen vleermuiskasten (type Schwegler 1FF) geplaatst en 10 gierzwaluwkasten geleverd en geplaatst. Bij ontwikkeling dient aan de andere mitigerende maatregelen te worden

² Quickscan flora en fauna, complex 05.0, Ecoresult, d.d. 10 maart 2014

³ Quickscan flora en fauna, complex 06.2, Ecoresult, d.d. 17 maart 2014

⁴ Aanvullend onderzoek vleermuizen, huismus en gierzwaluw complexen 05.0 en 06.2, Ecoresult, d.d. 21 november 2014

⁵ Notitie plaatsen vleermuis- en gierzwaluwkasten plangebied complexen 05.0 en 06.2, Ecoresult, d.d. 23 februari 2015

voldaan. In de verdere uitwerking van de plannen wordt hier rekening mee gehouden. Als meer duidelijkheid bestaat over de maatregelen zal de ontheffing worden aangevraagd.

In 2017 is door Ecoresult actualiserend onderzoek⁶ uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er minder beschermde soorten zijn waargenomen maar dat ontheffing nog steeds benodigd is.

Zorgplicht

Tenslotte geldt altijd de zorgplicht: deze houdt in dat alle mogelijke nadelige gevolgen voor (alle) planten en dieren zoveel mogelijk vermeden moeten worden (voor zover redelijk), bijvoorbeeld door een Egel die zich op het werkterrein bevindt te verplaatsen voordat gestart wordt met bepaalde werkzaamheden (hiervoor is eerst een inspectie te voet van het werkterrein nodig).

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van een Natura 2000-gebied of van een ander natuurgebied dat onder de bescherming van de Natuurbeschermingswet 1998 valt. Hierdoor zullen de voorgenomen plannen geen nadelige effecten met zich meebrengen voor beschermde natuurgebieden en is geen toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 nodig. Daarnaast maakt het plangebied geen deel uit van een Nationaal Landschap en/of het NatuurNetwerk Nederland (NNN). Omdat er, als gevolg van de voorgenomen plannen, geen oppervlakte aan NNN-gebied verloren gaat, is er geen toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN nodig.

4.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna leidt bij verlening van ontheffing en uitvoering van de overige mitigerende maatregelen niet tot belemmeringen voor het voorliggende bestemmingsplan. In juli 2018 is de ontheffingsaanvraag Wet natuurbescherming ingediend; deze is momenteel in behandeling. Het plangebied is niet gelegen binnen de invloedssfeer van beschermde natuurgebieden.

⁶ Aanvullend onderzoek huismus, gierzwaluw en vleermuizen in het kader van de Wet natuurbescherming, plangebied: Complex 0506, Berkel en Rodenrijs, Ecoresult, d.d. 14 november 2017

5 Water

5.1 Kader

Er is een groot aantal beleidsstukken dat betrekking heeft op de waterhuishouding. Hieronder wordt één en ander uiteengezet.

5.1.1. Europees en Rijksbeleid

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan én de partiële herzieningen hiervan. Het NWP is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS).

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water (actueel)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is

opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een “goede ecologische toestand” (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een “goed ecologisch potentieel” (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

Waterbeheer 21^e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterberingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

5.1.2. Provinciaal beleid

Regionaal waterplan Zuid-Holland 2016 - 2021

De provincie herzielt het regionaal waterbeleid eens in de 6 jaar. Het waterbeleid met een ruimtelijk component staat in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Het beleid voor waterkwaliteit staat in de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water 2016-2021. Voor de overige onderwerpen is het Provinciaal Waterplan 2010 – 2015 ongewijzigd van kracht gebleven.

Voor het ruimtelijk component hanteert de provincie het volgende beleid: vanuit de ambitie om Zuid-Holland een duurzame, concurrerende en leefbare Europese topregio te laten zijn, bevordert de provincie de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Die rode draad door de Visie ruimte en mobiliteit staat centraal in het beleid voor water, bodem en energie.

Verordening Ruimte

In de *Verordening Ruimte* is regelgeving opgenomen voor de regionale en primaire waterkeringen. Voor bestemmingsplannen zijn randvoorwaarden opgenomen die een onbelemmerde werking, instandhouding en het onderhoud van de primaire en regionale waterkeringen mogelijk maken. Dit geldt voor de beschermingszone en de kernzone die hoort bij de waterkeringen zoals opgenomen in de vastgestelde leggers van de waterschappen.

5.1.3. Beleid waterbeheerder

Waterbeheerplan 2016 - 2021

Op 19 november 2015 is het Waterbeheerplan 2016 - 2021 vastgesteld. In het Waterbeheerplan heeft het Hoogheemraadschap van Delfland zijn strategie voor de uitvoering van de kerntaken voor de komende jaren beschreven. Het is de leidraad voor het handelen van het Hoogheemraadschap in de planperiode 2016-2021. Het waterbeheerplan is tevens een uitnodiging aan private, particuliere en publieke partijen om binnen de uitgezette koers met initiatieven te komen. Bij de uitvoering van het waterbeheerplan staan de kerntaken vanzelfsprekend voorop; de waterveiligheid, het waterbeheer, de waterkwaliteit en het zuiveren van afvalwater. Delfland zal hierbij nadrukkelijk kijken naar een doelmatige uitvoering daarvan waarbij ambities, kosten en het tempo op een evenwichtig manier zijn afgewogen.

Handreiking watertoets

Delfland heeft een Handreiking watertoets voor gemeenten. De handreiking biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau. De handreiking is gebaseerd op bestaand beleid van Delfland en sluit aan op de Wet ruimtelijke ordening, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Crisis- en herstelwet en de Waterwet. De handreiking bestaat uit een procesdeel en een inhoudelijk deel. In het procesdeel wordt ingegaan op het watertoetsproces voor elk van de volgende ruimtelijke planvormen: stedenbouwkundige plan; structuurvisie; bestemmingsplan; beheersverordening; omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing; en tot slot de planfiguren van de Crisis- en herstelwet, zoals het projectuitvoeringsbesluit. Het inhoudelijk deel bevat de vertaling van het actuele beleid van Delfland in ruimtelijke zin.

5.1.4. Gemeentelijk beleid

Waterplan Lansingerland

Op 29 april 2010 is het Waterplan Lansingerland vastgesteld. Het doel van het Waterplan is het maken van afspraken, waarmee een robuust, veilig en duurzaam watersysteem gerealiseerd kan worden. Dit watersysteem moet voldoen aan landelijke en Europese normen en moet gebaseerd zijn op een gezamenlijke visie van gemeente en hoogheemraadschappen. Onderdelen hiervan zijn:

- a. een samenhangende beschouwing van de ambities, ruimtelijke ontwikkelingen en (water)problemen;
- b. een integrale (ruimtelijke) visie op het grondwater, oppervlaktewater en de riolering;
- c. een concreet maatregelenpakket voor de realisatie van maatregelen.

De doelgroep van het stedelijk Waterplan bestaat uit bestuurders (van de gemeente en de hoogheemraadschappen), bewoners, beleidsmakers en beheerders. Het Waterplan heeft geen wettelijke status, maar fungeert als koepelplan en integraal kader voor afspraken over watermaatregelen tussen gemeente en hoogheemraadschappen. Op 30 juni 2011 is de eindrapportage van het Waterplan vastgesteld.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2020

In het vigerende Gemeentelijk Rioleringsplan staat beschreven hoe de gemeente omgaat met afvalwater, hemelwater en grondwater. De ambities voor de huidige planperiode concentreren zich met name op het in stand houden van het systeem, het vernieuwen van de basisrioleringsplannen (BRP's) en het uitbouwen van kennis over het functioneren van het systeem door meten en monitoren. Ook wordt de samenwerking en afstemming binnen de (afval)waterketen tussen Lansingerland, de twee hoogheemraadschappen en andere gemeenten in de regio voortgezet en versterkt.

Waar in de voorgaande planperiode de focus lag op maatregelen ter verbetering van het rioolstelsel zullen in deze planperiode nieuwe inzichten worden vergaard waar vervolgens weer nieuwe maatregelen uit zullen volgen. Verder hechten de gemeente belang aan het duurzaam verwerken van hemelwater, zoals het scheiden van schone en vuile waterstromen (daar waar kansen zijn) en het op locatie vasthouden/verwerken van hemelwater. Maar wel vanuit een realistisch oogpunt, waarbij ook de kosten die het met zich mee brengt worden meegewogen.

5.2 Onderzoek

Bestaande situatie

Bodem en grondwater

Volgens de Bodemkaart van Nederland ligt het plangebied tussen gebieden met grondwatertrap III en IV. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand fluctueert tussen minder dan 0,4 m en meer dan 0,4 m beneden maaiveld en dat de gemiddelde laagste grondwaterstand varieert tussen 0,8 en 1,2 m beneden maaiveld. De maaiveldhoogte in het plangebied is redelijk constant en ligt rond ongeveer - 4.9 m NAP.

Waterkwantiteit

In het plangebied is geen oppervlaktewater gelegen.

Waterkwaliteit

In het plangebied zijn geen KRW-waterlichamen aanwezig.

Veiligheid en waterkeringen

Het plangebied ligt niet binnen de beschermingszone van een regionale waterkering.

Afvalwaterketen en riolering

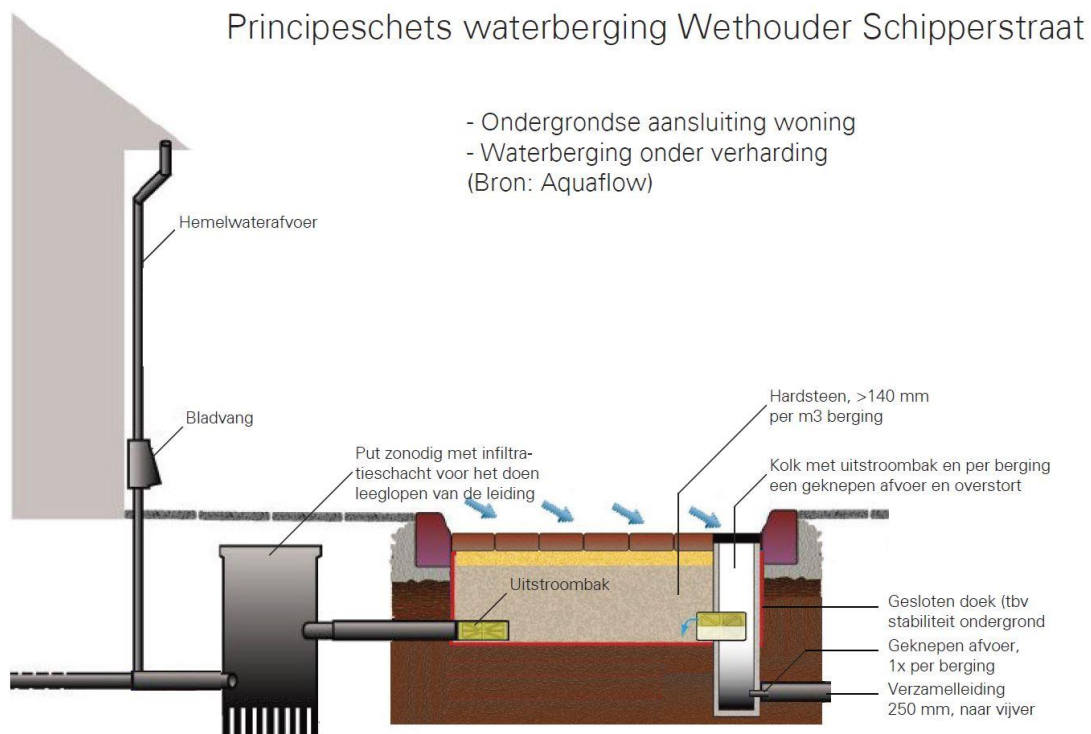
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het uitgangspunt dat de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren. Dit betekent bijvoorbeeld dat de waterhuishouding kan worden verbeterd door het afkoppelen van schoon verhard oppervlak. Hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Dit betekent ook dat toename van het verharde oppervlak en/of dempingen binnen het gebied moeten worden gecompenseerd. Ook combinaties met andere functies zoals groen en recreatie liggen voor de hand. Daarnaast is het van belang om bij eventuele ontwikkelingen diffuse verontreinigingen te voorkomen door het gebruik van duurzame, niet-uitlogbare materialen (geen zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen), zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Toekomstige situatie*Waterkwantiteit*

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van 43 woningen. Bij een herontwikkeling dient er voor gezorgd te worden dat de waterhuishouding en met name de hemelwaterafvoer (HWA) toekomstgericht en duurzaam is. Algemene uitgangspunten hierbij zijn:

- De rioolaansluitingen van de woningen voor HWA gescheiden wordt, van die van de vuilwaterrioolaansluiting (DWA).
- Het realiseren van extra waterberging voor een toename van het verhard en bebouwd oppervlak in het plangebied, waarbij de omvang wordt bepaald met de watersleutel, die door het waterschap ter beschikking is gesteld.
- Retentie van hemelwater op locatie, middels de extra benodigde waterberging, met een geleidelijke afvoer vanuit de waterberging naar open water. Met de geleidelijke afvoer worden pieken en dalen in de HWA zo veel mogelijk afgevlakt.

Op basis van het plan voor de herontwikkeling d.d. 8 februari 2018 (situatietekening met nr. 1956-001 van 08-02-2018 van Geesink Weusten architecten) is met de watersleutel een berekening gemaakt voor de omvang van de benodigde berging, deze is bepaald op is 13 m3. Tuinen zijn daarbij in de oude en nieuwe situatie meegerekend als 50% verhard oppervlak, naast uitbreiding van achterpaden en verhardingen in de parkeerhoven. Ook de bergingen zijn meegenomen in het bebouwd oppervlak. De watersleutel is opgenomen in afbeelding 5.1.



Afbeelding 5.2: Principeschets waterberging Wethouder Schipperstraat

Een uitzondering op bovenstaand is gemaakt voor de nieuwe woningen aan de Coornwinderlaan. In samenspraak is hiervoor bepaald, dat de HWA hiervan rechtstreeks op de naastgelegen vijver kan worden aangesloten.

Bovenstaande uitgangspunten voor de hemelwaterafvoer zijn in de regels van het bestemmingsplan geborgd evenals een herberekening van de watersleutel bij wijziging van de inrichting (verhard en bebouwd). De dimensionering en verdere uitwerking van het systeem zal door gemeente en hoogheemraadschap worden getoetst bij de aanvraag van omgevingsvergunningen voor het bouwplan en het inrichtingsplan voor de woonomgeving (inclusief parkeerhoven). Op de uitwerking van het inrichtingsplan voor de woonomgeving is overigens de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) van de gemeente van toepassing.

Veiligheid

Het plangebied ligt niet binnen de beschermingszone van een regionale waterkering. Het plangebied is niet gelegen in een gebied met een overstromingsrisico.

Riolering

Afvalwater wordt afgevoerd via het gemeentelijk riool (droogweerafvoer - DWA). Hemelwater dat op daken, parkeerverharding en opritten valt, moet als dat mogelijk is worden afgekoppeld van het DWA en afgevoerd naar het oppervlaktewater. Hemelwater dat op wegen valt, dient via bodempassages te worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Volksgezondheid

Door het afkoppelen van hemelwater van de DWA worden vuilwateroverstorten (in de omgeving) tegengegaan. De risico's van watergerelateerde ziekten en plagen worden hierdoor geminimaliseerd. Indien nieuwe wateren worden gerealiseerd en/of oevers van bestaande wateren worden vergraven, verdient het aanbeveling flauwe, natuurvriendelijke oevers te creëren.

Waterkwaliteit

Het toepassen van niet-uitlogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld

aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Afkoppeling van hemelwater zorgt ervoor dat het aantal riooloverstorten laag is. Ook dit komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het gemeentelijke inzamelings- en transportstelsel ligt bij de gemeente, tot aan het eindgemaal, dat in beheer is van het Hoogheemraadschap van Delfland. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het transport vanuit het eindgemaal tot en met afvalwaterzuiveringsinstallatie en voor de zuivering. De gemeentelijke riolering moet bereikbaar zijn voor beheer en onderhoud.

De parkeerhoven met daaronder de waterberging zullen worden overgenomen door de gemeente die ook voor beheer en onderhoud gaat zorgen, zodat het beheer en onderhoud van het totale inzamelings- en transportstelsel bij de gemeente ligt.

5.3 Conclusie

In de nieuwe situatie neemt het verhard oppervlak met 187 m² toe. Dit betekent dat een waterberging van 13 m³ (of 52 m² oppervlaktewater) nodig is. Deze waterberging is middels een voorwaardelijke verplichting in de regels geborgd.

6 Archeologie en cultuurhistorie

6.1 Archeologie

Erfgoedwet

In de Erfgoedwet d.d. 1 juli 2016 is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

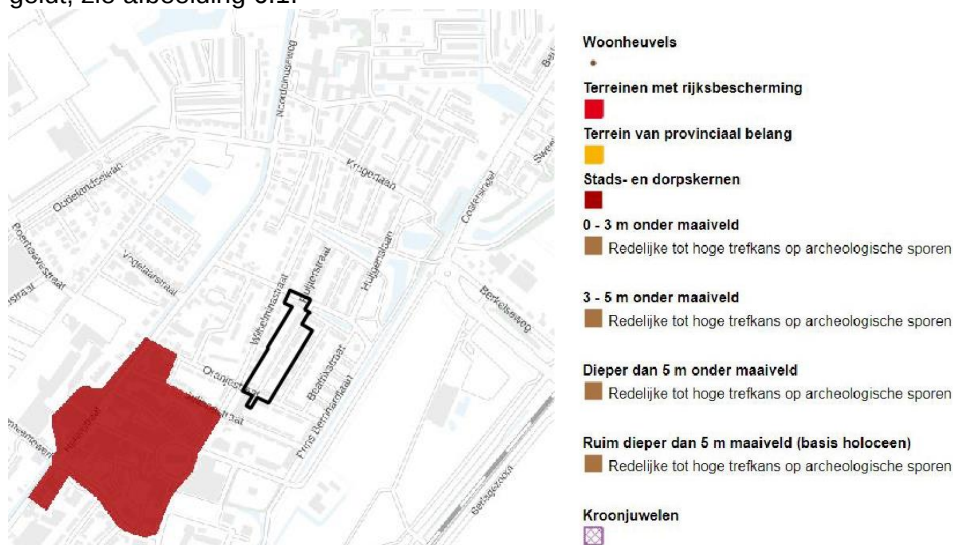
De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument "Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)". In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende "Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland" zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

Gemeentelijk archeologiebeleid

De gemeente Lansingerland beschikt over eigen archeologiebeleid. Op basis van dit archeologiebeleid kan worden bepaald wat de verwachtingswaarde van een bepaald gebied is.

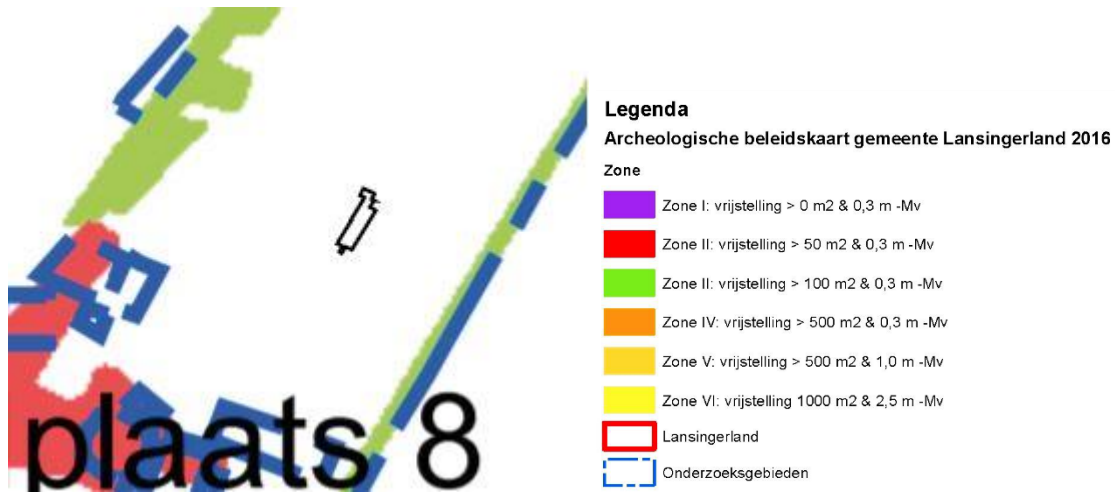
6.1.2. Onderzoek

Uit de cultuurhistorische atlas van de provincie Zuid-Holland blijkt dat het gebied niet behoort tot een terrein waar sprake is van rijksbescherming of provinciaal belang. Daarnaast is het gebied ook niet gelegen op gronden waar een redelijke tot hoge trefkans op archeologische waarden geldt; zie afbeelding 6.1.



Afbeelding 6.1: Uitsnede Cultuurhistorische atlas, plangebied is zwart omkaderd.

Op de gemeentelijke archeologische beleidskaart d.d. maart 2017 heeft het plangebied geen archeologische verwachtingswaarde gekregen; zie afbeelding 6.2. Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is dan ook niet aan de orde, evenals het opnemen van een archeologische dubbelbestemming.



Afbeelding 6.2: Uitsnede Archeologische vernieuwde beleidsadvieskaart gemeente Lansingerland (versie maart 2017)

6.1.3. Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

6.2. Cultuurhistorie

6.2.1 Beleid

Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter'

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011) zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgebraut. Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;

5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Regioprofielen Cultuurhistorie

De provincie Zuid-Holland wil waardevolle cultuurhistorische elementen behouden of inpassen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit richting te geven, zijn Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. De zestien regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen. Ze zijn een uitwerking van de algemene richtlijnen voor cultuurhistorie in ruimtelijke plannen zoals die staan in de provinciale Structuurvisie.

Nota Cultuurhistorie Plus

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie om uit te groeien tot een aantrekkelijke parkstad waarin het goed wonen, werken en recreëren is. Om die ambitie te verwezenlijken voert de gemeente een uitgesproken ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Als onderdeel van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid is de Nota Cultuurhistorie Plus (vastgesteld d.d. 26 april 2012) opgesteld. Waar mogelijk moeten de uitgangspunten uit de Nota worden vertaald in een juridische regeling in het bestemmingsplan.

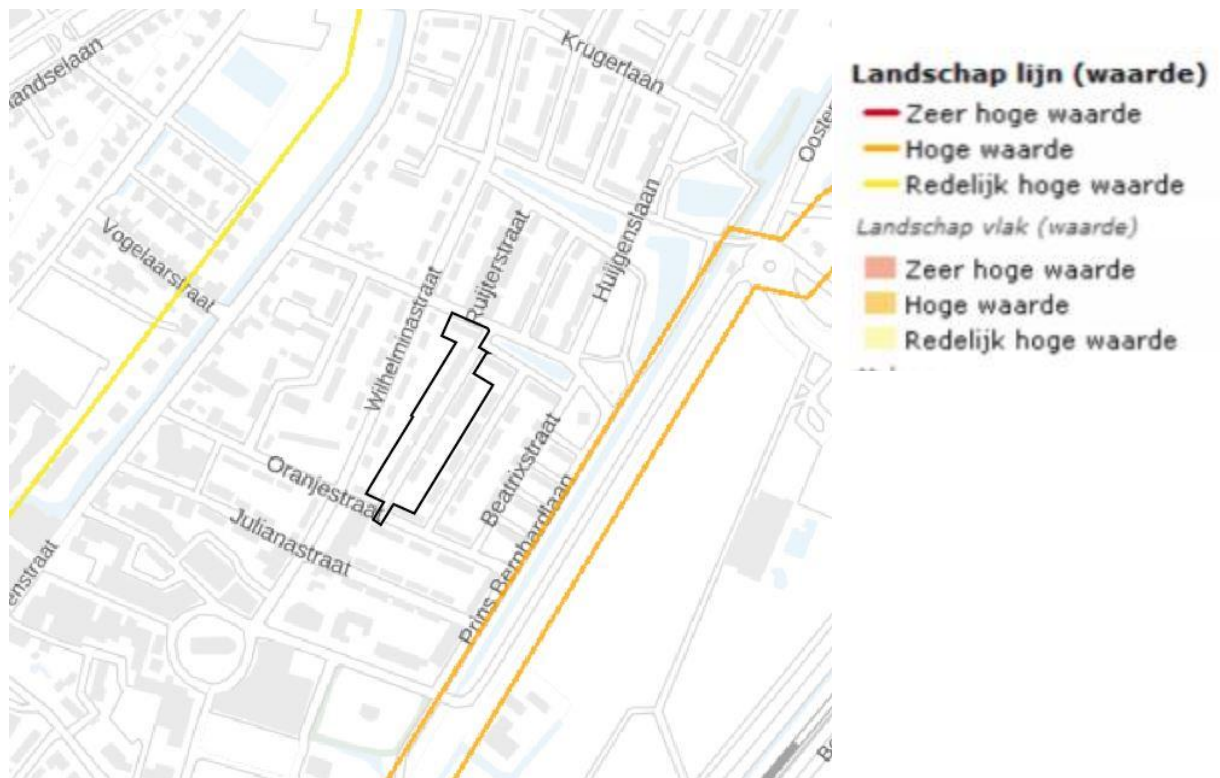
6.2.2 Onderzoek en conclusie

Visie erfgoed en ruimte

In de visie erfgoed en ruimte worden geen concrete uitspraken gedaan die specifiek voor het plangebied van belang zijn.

Regioprofielen cultuurhistorie

Uit afbeelding 6.3 blijkt dat er binnen het plangebied geen waardevolle cultuurhistorische elementen aanwezig zijn binnen de Regioprofielen cultuurhistorie. De dichtstbijzijnde cultuurhistorische waarden liggen op een dermate afstand dat geen belemmeringen worden verwacht.



Afbeelding 6.3: Uitsnede van de provinciale cultuurhistorische verwachtingskaart.

Nota Cultuurhistorie Plus

In de gebiedenkaart behorende bij de Nota Cultuurhistorie Plus is het plangebied aangemerkt als 'rijtjes aan straten'. De wijken waar dit type gebied toe behoort hebben een eenvoudige structuur met rechte woonstraten met rijen eengezinswoningen. Deze staan in een strakke rooilijn met de voorzijde gericht op de straat. Aan sommige straten staan niet alleen rijtjes met de voorgevel aan de straat. Op de hoeken staan de zijgevels van de rijtjes die aan kruisende of aantakkende straten staan. Met elkaar omsluiten de rijtjes 'het binnenterrein' met achtertuinen. Groen speelt een ondergeschikte rol in deze wijken.

Bij de voorgenomen ontwikkeling wordt aangesloten op de huidige structuur en de beeldbepalende kenmerken van het gebied. Middels het bestemmingsplan worden deze kenmerken geborgd.

Conclusie

Het aspect 'cultuurhistorie' vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan.

7 Milieu

7.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden vanuit diverse milieuaspecten inzichtelijk gemaakt. Waar nodig moet een vertaling plaatsvinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

7.2 M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De herontwikkeling van de percelen aan de Wethouder Schipperstraat en de Coornwinderlaan is aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn in voorgaande hoofdstukken en verderop in dit hoofdstuk diverse (milieu)aspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht.

7.3 Bodemkwaliteit

7.3.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Gemeentelijk bodembeleid

De gemeentelijke Bodemkwaliteitskaart geeft een beeld van de diffuse bodemkwaliteit (ook wel achtergrondkwaliteit genoemd) van de gemeente. In het daaraan gekoppelde Bodembeheerplan is aangegeven welke regels gelden met betrekking tot grondverzet binnen de gemeente. Ook moet in dat kader rekening worden gehouden met de door gemeente Lansingerland vastgestelde bodembeleidsnotitie, als het gaat om grensoverschrijdend grondverzet.

7.3.2 Onderzoek

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is een verkennend milieukundig bodemonderzoek⁷ uitgevoerd. De belangrijkste resultaten van dit onderzoek zijn hieronder beknopt weergegeven; de volledige rapportage is als bijlage 5 bij de toelichting gevoegd.

Conclusies uit de onderzoek zijn dat nader bodemonderzoek en/of het nemen van sanerende maatregelen niet noodzakelijk zijn. In de bovengrond zijn maximaal lichte verontreinigingen geconstateerd. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd. In het grondwater zijn maximaal lichte verontreinigingen geconstateerd. Zowel op het maaiveld als in het opgeboorde materiaal zijn visueel geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

7.3.3 Conclusie

Uit het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek kan geconcludeerd worden dat er, milieuhygiënisch gezien, geen belemmeringen aanwezig zijn voor de voorgenomen herontwikkelingsplannen. Nader onderzoek is niet benodigd.

7.4. Akoestische aspecten

7.4.1 Kader

Railverkeer

Onderzoekszone

Voor dit plan is het railverkeer op de HSL van belang. Langs een aantal spoorwegen zijn op grond van de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer, zones aangewezen waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden verricht. De basis voor het bepalen van de breedte van de zone is vastgelegd in artikel 1.4a lid 1 van het Bgh. Afhankelijk van de geluidsbelasting ter plaatse van de referentiepunten is daar de breedte van de zone opgenomen.

In artikel 1.4a lid 2 Bgh is vastgelegd dat bij de aansluiting van zone met een verschillende breedte de brede zone doorloopt over een afstand gelijk aan een derde van de breedte van de zone.

In artikel 1.4a lid 4 Bgh is vastgelegd dat de breedte van de zone ter plaatse van de spoorgedeelte waar een afschermende voorziening is gelegen gelijk is aan de breedte van het breedste zone-deel direct naast de uiteinden van de afschermende voorzieningen.

⁷ Verkennend milieukundig bodemonderzoek, Van der Helm Milieubeheer B.V., d.d. 20 september 2016

Aan de zijde van het plan “Wethouder Schipperstraat” geldt een zone van 600 m vanuit de buitenste spoorstaaf. Deze zonebreedte is gebaseerd op de (afgeronde) waarde van 67 dB op de referentiepunten direct naast de uiteinden van de afschermende voorzieningen langs de HSL.

Wegverkeer

Op grond van artikel 74 Wgh bevindt zich aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 Wgh. Deze definities luiden:

- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom (bepaald door komgrensborden) met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Op grond van het bovenstaande hebben de Noordeindseweg, de Berkelseweg en de Oostersingel een zone van 200 m (2x1 rijstroken, stedelijk gebied). Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. In dit onderzoek is, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, eveneens het verkeer op de Wethouder Schipperstraat, de Coornwinderlaan, de Ds van Koetsveldstraat, de Wilhelminastraat en de Oranjestraat betrokken. De wettelijk toegestane snelheid op deze wegen is 30 km/h.

7.4.2 Onderzoek en conclusie

Uit onderzoek⁸ blijkt dat het railverkeer op de HSL geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde veroorzaakt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 45 dB.

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat het verkeer op alle op grond van de Wgh gezoneerde wegen ter plaatse van de nieuwe woningen in het plan niet leidt tot een geluidsbelasting die hoger is dan voorkeursgrenswaarde. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 44 dB. Het voorgaande betekent dat geen hogere waarden-procedure noodzakelijk is.

7.5 Luchtkwaliteit

7.5.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 ‘Luchtkwaliteitseisen’ van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 ‘Luchtkwaliteitseisen’ is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM_{2,5}) bedraagt 25 µg/m³.

⁸ Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai, KuiperCompagnons, d.d. 10 oktober 2017

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO_2 en PM_{10} aangepast. Voor PM_{10} is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO_2 . De grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

7.5.2 Onderzoek

Een project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen. In de regeling NIBM is aangegeven dat een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe woningen mogelijk en valt dan ook ruim binnen de NIBM-regeling zodat onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit niet noodzakelijk is.



Afbeelding 7.1: overzicht concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$, peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool)

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn daarnaast de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ bepaald ter plaatse van het projectgebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ bepaald. In de afbeelding 7.1 zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ langs de Wilhelminastraat en Coornwinderlaan weergegeven voor het peiljaar 2015. Dit zijn de rekenpunten die het dichtst bij het plangebied gelegen zijn. Langs de Wethouder Schipperstraat zelf zijn geen rekenpunten gelegen in de monitoringstool.

Uit afbeelding 7.1 blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ ter hoogte van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen niet meer bedragen dan respectievelijk $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$, $18.9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $11.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De jaargemiddelde grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (voor NO_2 en PM_{10}) en

25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) wordt dan ook niet overschreden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

7.5.3 Conclusie

De ontwikkelingen in dit plan zijn aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit is dan ook niet nodig. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan (artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm).

Daarnaast zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van het plan de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Een overschrijding van de grenswaarden is dan ook niet te verwachten.

7.6 Milieuzonering

7.6.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

7.6.2 Onderzoek en conclusie

Behalve de gemengde bestemming in de bestemmingsplannen “Centrum Berkel en Rodenrijs” en “Centrum Berkel en Rodenrijs, partiele eerste herziening” zijn in de omgeving van de herontwikkeling alleen woonbestemmingen aanwezig. Voor de gemengde bestemming geldt een richtinggevende afstand tot gevoelige functies van 10 m. De afstand tussen de gemengde bestemming en de herontwikkeling bedraagt ruim 30 m. Bovendien liggen er bestaande woningen tussen de gemengde bestemming en het plangebied, waardoor de herontwikkeling niet wordt belemmerd door de gemengde bestemming. Derhalve worden er geen belemmeringen verwacht op het gebied van milieuzonering.

7.7 Externe veiligheid

7.7.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

7.7.2 Onderzoek

Uit de risicokaart blijkt dat er één risicobron in de omgeving van de voorgenomen ontwikkeling aanwezig is. Dit betreft de inrichting Easyfill (Noordeindseweg 36) ten westen van de herontwikkeling. Het invloedsgebied van de risicobron is niet over de herontwikkelingslocatie gelegen.

7.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid leidt niet tot belemmeringen in het kader van het voorliggende bestemmingsplan.

7.8 Overige belemmeringen

Inleidend

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

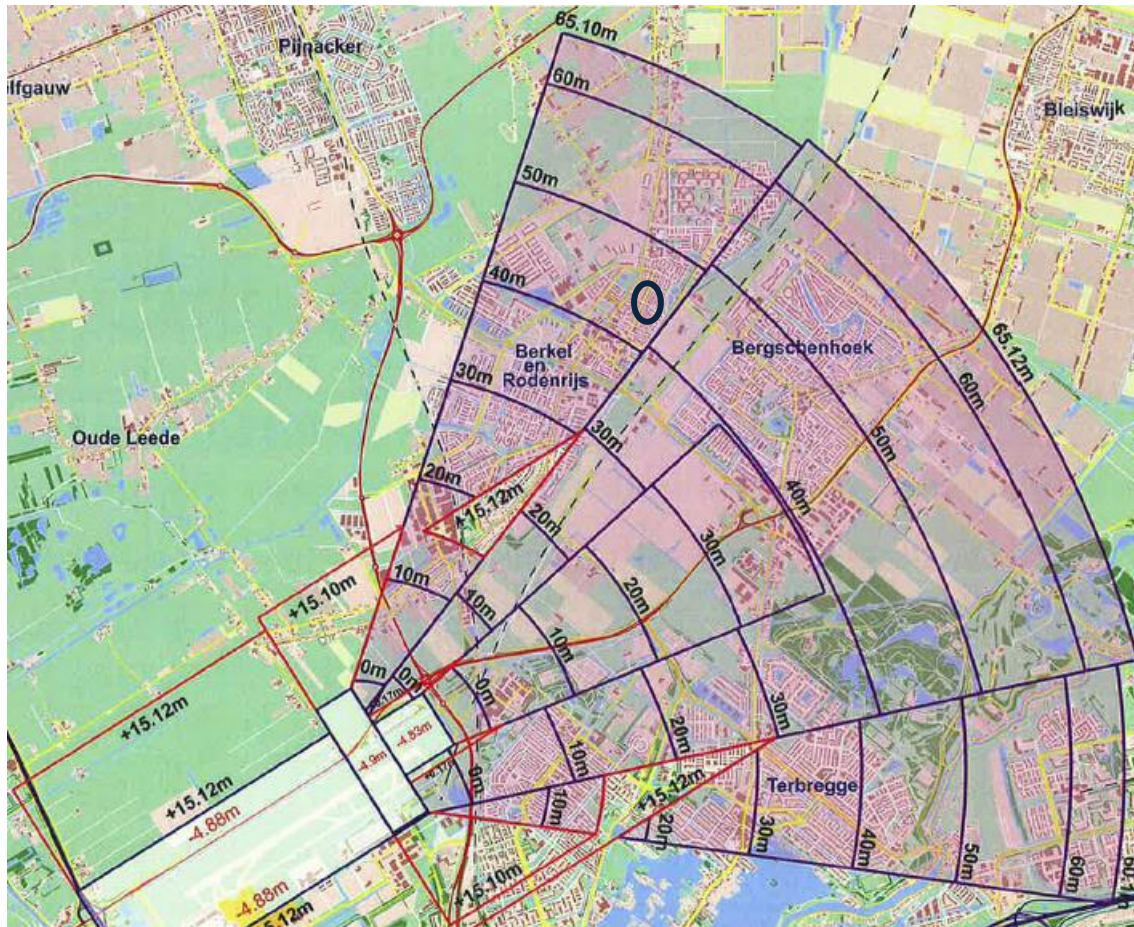
Luchthaven Rotterdam The Hague Airport

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland

Ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging van luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” zijn technische installaties en systemen op en in de omgeving van het luchtvaartterrein aanwezig. Deze zogenaamde Communicatie, Navigatie en Surveillance (CNS)-infrastructuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Obstakels, zowel vast (gebouwen, windmolens, et cetera) als mobiel (bouwkranen, heistellingen, et cetera) vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren.

Verstoring van de apparatuur maakt de CNS apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer wordt beïnvloed. Het is daarom in het belang van de veiligheid van de luchtvaart alles in het werk te stellen om de diverse systemen tegen versturende obstakels te beschermen. Aan de hand van de internationale burgerluchtvaart-criteria dient beoordeeld te worden of de voorgenomen bouwplannen en werktuigen van invloed zijn op de correcte werking van CNS-hulpmiddelen.

Binnen het plangebied bevindt zich één toetsingsvlak van de CNS-apparatuur (afbeelding 7.2), namelijk die van 40 meter ten opzichte van NAP tot en met 50 meter ten opzichte van NAP. In het bestemmingsplan worden echter geen gebouwen of bouwwerken van die hoogtes mogelijk gemaakt. Het is daarom niet noodzakelijk dat er voor de toetsingsvlakken een beschermende regeling in het plan wordt opgenomen.



Afbeelding 7.2: toetsingsvlakken ILS 24. Het plangebied is zwart omcirkeld.

VOR/DME

Het plangebied bevindt zich binnen het toetsingsvlak behorende bij de VOR/DME RTM (Rotterdam). Een VOR (VHF Omni-Directional Radiorange) geeft een vliegtuig koersinformatie en een DME (Distance Measuring Equipment) geeft een vliegtuig afstandsinformatie. Het toetsingsvlak van de VOR/DME kent een 600 m vrije straal gemeten vanaf de basis van de antenne op maaiveldhoogte. Binnen deze straal van 600 m geldt een toetsingshoogte van 0 m; elk op te richten object kan verstoring veroorzaken. Vanaf het 0 meter vlak loopt het toetsingsvlak trechtervormig omhoog tot een hoogte van 47,66 m (NAP) op een afstand van 3 km (zie afbeelding 7.3).

Het plangebied is binnen het toetsingsvlak VOR/DME gelegen, namelijk die van 20 meter ten opzichte van NAP tot en met 30 meter ten opzichte van NAP. In het bestemmingsplan worden echter geen gebouwen of bouwwerken van die hoogtes mogelijk gemaakt. Er is om die reden ook geen vrijwaringszone opgenomen op de verbeelding.



Afbeelding 7.3.: toetsingsvlak VOR/DME. Het plangebied is in rood aangeduid.

Invliegfunnel

Bij de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” hoort een aanvliegroute (invliegfunnel). In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken.

In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken tot de aangegeven hoogtes. Omdat het voorliggende plangebied niet binnen de aanvliegroute is gelegen, is een hoogtebeperking niet aan de orde. Het is daarom niet noodzakelijk dat er voor de invliegfunnel een beschermende regeling in het plan wordt opgenomen.

Geluid

Bij de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” speelt ook het aspect ‘geluid’ een rol. De maatgevende contour, waarbinnen geen geluidgevoelige bebouwing (zoals woningen) mag worden gerealiseerd, is weergegeven middels de zogenaamde 35 KE-contour. Voorliggend plangebied is gelegen buiten de geluidszones van de luchthaven. Er gelden ten aanzien van geluidhinder als gevolg van de luchthaven binnen voorliggend plangebied dan ook geen restricties.

7.9 Duurzaamheid

7.9.1 Kader

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

Gemeentelijk beleid

Tijdens de klimaatconferentie van Parijs is afgesproken dat in 2050 de uitstoot van CO₂ wereldwijd terug gebracht moet zijn tot 80-95 procent ten opzichte van 1990. In Lansingerland gaan we daarom voorlopig uit van de doelstelling om in 2050 vrijwel energieneutraal te zijn (conform de afspraken in Parijs). Hiertoe is onder meer het Actieprogramma Realistisch Duurzaam (2015 – 2016) opgesteld, dat op 7 juli 2015 door het college is vastgesteld. Een duurzaam beleid is niet alleen beter voor de toekomst van mens en milieu, maar levert ook belangrijk economisch voordeel op. Het is dan ook niet meer dan logisch dat Lansingerland zich de komende jaren gaat ontwikkelen tot een duurzame, energieneutrale gemeente, met een klimaatbestendig, leefbaar en gezond bedrijfsleven. Daarbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld, maar vraagt de gemeente ook iets van inwoners en ondernemers. In het Actieprogramma Realistisch Duurzaam wordt een aantal concrete projecten benoemd.

7.9.2 Afweging en conclusie

Duurzaamheid gaat niet alleen over energiebesparing, maar ook over verantwoord omgaan met materialen en natuurlijke bronnen. In de huidige situatie zijn er 43 verouderde woningen in het plangebied gelegen. De herontwikkeling van verouderde woningen naar duurzame nieuwbouw kan al aangemerkt worden als een duurzame ontwikkeling.

Bij de bouw van de woningen wordt op verschillende manieren invulling gegeven aan het aspect duurzaamheid. Zo is aan de voorkant van het proces rekening gehouden met de duurzaamheid door de onderhoudsarme ontwerpen van de woningen. De gevels van de woningen wordt gemaakt van duurzame en vandaalbestendige gevelmaterialen. Daarnaast worden materialen waar mogelijk hergebruikt of gerecycled en worden de gebruikte materialen en producten op een duurzame wijze geproduceerd. Zo wordt er bijvoorbeeld gebruik gemaakt van hout met een FSC of PEFC keurmerk. Tijdens de productie van de materialen en de bouw van de woningen wordt de afvalstroom beperkt.

De nieuw te bouwen woningen voldoen aan die voorwaarden die gelden voor de Energieprestatievergoeding (EPV): de woningen hebben een lage energievraag voor verwarming en er wordt voldoende duurzame energie opgewerkt voor verwarming, warm water, hulpenergie en huishoudelijk energiegebruik. De energievraag wordt zo veel mogelijk geminimaliseerd door een duurzaam casco en de woningen krijgen een compact gebouwworm volgens de Trias Energetica. De woningen worden niet aangesloten op het aardgasnetwerk en worden voorzien van robuuste installaties voor hernieuwbare energie opwekking en energiebesparing. Robuust staat in deze voor eenvoudig bedienbaar en onderhoudsarm.

Op het gebied van het binnenmilieu wordt er aandacht bestaan aan de luchtkwaliteit, de luchtvochtigheid en aangename temperaturen in zomer en winter.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling tegemoet komt aan de gewenste duurzaamheid van deze tijd. Tijdens de productie van de materialen, de bouw zelf en tijdens het gebruik van de woningen wordt voldoende rekening gehouden met het aspect duurzaamheid.

8 Uitvoerbaarheid

8.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens dient, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Met betrekking tot voorgenomen ontwikkeling is tussen de gemeente en de woningcorporatie een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk.

Gezien het bovenstaande wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Met dit bestemmingsplan wordt de herstructurering van de woonpercelen aan de Wethouder Schipperstraat en Coornwinderlaan mogelijk gemaakt. Woningcorporatie 3B wonen is bezig met het herstructureren van de verouderde sociale woningvoorraad in Berkel en Rodenrijs. Dit plan is daar onderdeel van en het gebied moet na herontwikkeling beter aansluiten op de markt en de kwaliteit van de leefomgeving opwaarderen.

Deze ontwikkeling is passend binnen de ruimtelijk kaders van de gemeente en heeft als uitgangspunt de bestaande ruimte beter in te richten en de kwaliteit van de leefomgeving te beteren. Daarmee wordt verondersteld dat er voldoende draagvlak is. Bovendien is in de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen (zie ook hoofdstuk 9 van deze toelichting).

Gezien het bovenstaande wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

8.3 Handhavingsaspecten

Inleidend

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening (Wro), de Woningwet (Ww) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning voor het bouwen, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

Vertaling naar bestemmingsregeling

Bij het opstellen van dit nieuwe bestemmingsplan zijn de gronden vrij gedetailleerd bestemd (met bouwvlakken en de bestemming 'Tuin' aan de voorzijde). Er zijn diverse voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. Binnen de bestemmingen is daarmee relatief veel rechtszekerheid en daarmee weinig kans op interpretatieverschillen. Ook zijn de verbeelding, de regels en de toelichting zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen.

9 Procedure

9.1 Voorbereidingsfase

Voor aankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een bestemmingsplan, waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze publicatie heeft voor dit plan plaatsgevonden op 6 november 2017.

Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan is conform de gemeentelijke inspraakverordening, voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure voor inspraak vrijgegeven. Gedurende de inspraaktermijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijke en/of mondeling te reageren op het bestemmingsplan.

De ontvangen inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in de 'Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" die als bijlage 8 bij de toelichting is opgenomen. De inspraakreacties hebben geen aanleiding gegeven voor het doorvoeren van aanpassingen in het voorontwerpbestemmingsplan.

Overleg

Conform ex artikel 3.1.1. van het Bro hebben burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van het bestemmingsplan overleg gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies aan diverse instanties toegezonden. De ontvangen overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de 'Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" die als bijlage 8 bij de toelichting is opgenomen. Naar aanleiding van het vooroverleg is de waterparagraaf van het bestemmingsplan aangepast en aangevuld.

9.2 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgden uit de overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ook zijn er ambtshalve aanpassingen doorgevoerd, zoals verwoord in de 'Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" die als bijlage 8 bij de toelichting is opgenomen.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient ook via elektronische weg te geschieden.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Er zijn vier zienswijzen ingediend. Deze zijn opgenomen en beantwoord in de 'Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat", die als bijlage 10 bij de toelichting is gevoegd. In deze nota is ook een ambtshalve wijziging verwoord. De wijzigingen uit de nota zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

9.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. De raad heeft het bestemmingsplan op 21 februari 2019 vastgesteld, in gewijzigde vorm ten opzichte van de versie die als ontwerp ter inzage heeft gelegen.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking waarna tot vergunningverlening kan worden overgegaan.

REGELS

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	INLEIDENDE REGELS	3
Artikel 1	Begrippen	3
Artikel 2	Wijze van meten	12
Hoofdstuk 2	BESTEMMINGSREGELS	13
Artikel 3	Tuin	13
Artikel 4	Verkeer	15
Artikel 5	Wonen	17
Hoofdstuk 3	ALGEMENE REGELS	21
Artikel 6	Anti-dubbeltelregel	21
Artikel 7	Algemene bouwregels	22
Artikel 8	Algemene gebruiksregels	24
Artikel 9	Algemene afwijkingsregels	27
Artikel 10	Algemene wijzigingsregels	29
Hoofdstuk 4	OVERGANGS- EN SLOTREGELS	32
Artikel 11	Overgangsrecht	32
Artikel 12	Slotregel	33
Bijlage 1	Staat van Bedrijfsactiviteiten	

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:

het bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat" met identificatienummer NL.IMRO.1621.BP0181-VAST van de gemeente Lansingerland.

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en daarbij behorende bijlagen.

Verdere begrippen in alfabetische volgorde:

1.3 Aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 Aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 Aaneengebouwd:

bebouwing waarbij het hoofdgebouw onderdeel uitmaakt van (een rij van) minimaal drie hoofdgebouwen, die minimaal aan één zijde met het naastgelegen hoofdgebouw zijn verbonden.

1.6 Achtergevel:

de van de weg gekeerde gevel van een gebouw, exclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, die parallel of nagenoeg parallel loopt aan de voorgevel.

1.7 Achtergevelrooilijn:

de lijn waarin de achtergevel van een gebouw is gelegen alsmede het verlengde daarvan

1.8 Afhaalpunt:

een locatie waar consumenten de goederen af kunnen halen die zij via internet of via andere communicatiemiddelen hebben besteld, inclusief bijbehorende logistiek en opslag, zonder dat sprake is van uitstalling of het te koop aanbieden van goederen.

1.9 Ambachtelijk en/of verzorgend bedrijf:

1. een bedrijf voor de uitoefening van producerende en/of verzorgende ambachten, met uitzondering van detailhandelsambachten, garagebedrijven en andere autoverzorgende bedrijven, waar – voor een belangrijk deel in handwerk – goederen worden vervaardigd, verwerkt, bewerkt, geïnstalleerd of hersteld, voornamelijk direct ten behoeve van de uiteindelijke gebruiker en/of verbruiker en welke wordt gekenmerkt door hetgeen is vermeld onder 2;
2. een bedrijf waarvan de uitoefening plaats heeft onder (één van) de volgende omstandigheden:
 - het productieproces, wordt grotendeels "met de hand" of althans niet in hoofdzaak geautomatiseerd, of met behulp van werktuigen die door energiebronnen buiten de menselijke arbeidskracht worden aangedreven, uitgevoerd;

Bestemmingsplan 'Wethouder Schipperstraat'

Regels

Vast te stellen, 21 februari 2019

- voor zover van laatstbedoelde werktuigen gebruik wordt gemaakt zijn deze als ondergeschikt te beschouwen aan de menselijke handvaardigheid.

Bedrijven welke zich richten op persoonlijke of zakelijke dienstverlening zoals kapsalons, wasserettes, kantoren al dan niet met baliefunctie, worden hieronder niet begrepen.

1.10 Ander bouwwerk:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

1.11 Antennedrager:

een antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.12 Antenne-installatie:

een installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.13 Automatenhal:

een bedrijf dat in hoofdzaak bestaat uit het bieden van gelegenheid voor het spelen met gokkasten en spelletjesautomaten.

1.14 Bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.15 Bed & breakfast:

een aan een woning ondergeschikte toeristisch-recreatieve voorziening, niet zijnde een zelfstandige wooneenheid, gericht op het bieden van een mogelijkheid tot overnachting en het serveren van ontbijt, voor een kortdurend verblijf (waaronder ook zakelijk toerisme). Onder een Bed & Breakfast wordt niet verstaan:

- overnachting, noodzakelijk in verband met het verrichten van tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid;
- permanente kamerverhuur.

1.16 Bedrijf aan huis:

het, onder voorwaarden, uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten aan huis:

- die in de als Bijlage 1 bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn aangeduid als milieucategorie 1, voor zover de bedrijven in de bedoelde lijst niet zijn doorgehaald, of daarmee gelijk kunnen worden gesteld wat betreft de gevolgen voor de omgeving; en
- geen horeca of detailhandel zijnde; en
- geen sterke publieksaantrekkende werking hebben

in de woning en de bijbehorende bouwwerken, met behoud van de woonfunctie.

1.17 Bedrijfsmatige activiteiten

een activiteit, gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten, beroepen aan huis daaronder niet begrepen.

1.18 Bedrijfsmatige werkruimte:

een werkruimte waarbinnen beroeps- of bedrijfsmatig diensten worden verleend - geen dienstverlenend bedrijf zijnde - en ambachtelijke en/of verzorgende bedrijvigheid plaatsvindt, overwegend door middel van handwerk, waarbij de aard (qua milieuplanologische hinder) en omvang van de bedrijfsactiviteiten zodanig is dat deze activiteiten in een woning kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

1.19 Beneden- en/of bovenwoning:

gestapelde woning op de begane grond, met een voordeur die op straatniveau uitkomt (benedenwoning), of op een verdieping daarboven, met een voordeur die via een (gemeenschappelijk) trappenhuis op straatniveau uitkomt (bovenwoning).

1.20 Beroep aan huis:

het beroepsmatig uitoefenen van in hoofdzaak niet publieksaantrekkende en kleinschalige activiteiten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk (waaronder gastouderopvang) of daarmee gelijk te stellen gebied, in de woning en de bijbehorende bouwwerken, met behoud van de woonfunctie.

1.21 Beroepsmatige activiteiten:

het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk of daarmee gelijk te stellen gebied, die door de aard (qua milieuplanologische hinder) en de omvang in een woning en behorende gebouwen, met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

1.22 Beroepsmatige werkruimte:

een werkruimte waarbinnen beroepsmatig diensten worden verricht op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk of hiermede naar de aard gelijk te stellen beroep dat door zijn aard en omvang zodanig is dat deze activiteiten in een woning kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

1.23 Bestaand bouwwerk:

een bouwwerk dat op het moment van inwerkingtreding van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd, krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald.

1.24 Bestaand gebruik:

het gebruik dat op het moment van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaat en in overeenstemming is met het voorheen geldende planologisch regime; dan wel het gebruik dat is toegestaan krachtens een (omgevings)vergunning, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald.

1.25 Bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.26 Bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.27 Bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.28 Bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.29 Bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.30 Bouwlaag, laag:

de begane grond of een verdieping van een gebouw, een onderhuis en een zolder worden hier niet onder begrepen.

1.31 Bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.32 Bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel.

1.33 Bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.34 Bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.35 Carport:

een overkapping ten behoeve van het stallen van auto's zonder tot de constructie behorende wanden.

1.36 Daknok:

hoogste punt van een schuin dak.

1.37 Dakterras:

een niet door wanden omsloten bouwlaag op de eerste of hogere verdieping van een hoofdgebouw of bijbehorend bouwwerk, dat door wijze van afwerking geschikt is gemaakt om te worden gebruikt als terras.

1.38 Dakvoet:

laagste punt van een schuin dak.

1.39 Detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder uitstalling ten verkoop), verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Onder detailhandel wordt niet begrepen een afhaalpunt en een webwinkel.

1.40 Dienstverlening:

het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder een uitzendbureau, een bankfiliaal, een makelaar, een reisbureau, een kapsalon en een apotheek.

1.41 Erf:

het al dan niet bebouwde perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat hoofdgebouw.

1.42 Erfafscheiding:

schuttingen, muren, terrasschermen en andere gebouwde verticale afscheidingen welke al dan niet op de erfgrens zijn geplaatst.

1.43 Escortbedrijf:

het bedrijfsmatig, of in omvang alsof die bedrijfsmatig is, aanbieden van prostitutie door natuurlijke personen, groep van personen en/of rechtspersonen, die op een andere plaats dan in de bedrijfsruimte wordt uitgeoefend.

1.44 Gastouderopvang:

commerciële kinderopvang in een gezinssituatie door een ander dan de ouders in de woning waar de gastouder zijn hoofdverblijf heeft.

1.45 Gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.46 Geldende grenswaarde:

de krachtens de Wet geluidhinder geldende maximaal toegestane geluidbelasting.

1.47 Geluidsgevoelig object:

een geluidsgevoelige gebouw, terrein en/of ruimte zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder.

1.48 gestapelde woning:

een woning in een gebouw dat twee of meer geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat.

1.49 Hogere grenswaarde:

de krachtens de Wet geluidhinder vastgestelde hogere maximaal toegestane geluidbelasting.

1.50 Hoofdgebouw:

een gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.51 Huishouden:

Persoon of groep personen die onderling een huishouden voert / voeren, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan.

1.52 Kap:

een dakafdekking van een gebouw waarbij bij een horizontale projectie ten minste 65% van het gebouw wordt afgedekt met hellende dakvlakken.

1.53 Kindercentrum:

een voorziening waar zelfstandige kinderopvang plaatsvindt, anders dan gastouderopvang.

1.54 Kinderopvang:

het bedrijfsmatig of anders dan om niet verzorgen en opvoeden van kinderen, zoals gastouderopvang, een kindercentrum, buitenschoolse opvang (BSO) en een peuterspeelzaal.

1.55 Kunstwerk:

een in bouwkundige zin, door mensenhanden gemaakt (civiel technisch) bouwwerk, zoals onder andere aquaducten, bruggen, dijken, tunnels en viaducten.

1.56 Maatschappelijke voorziening:

een overheids-, medische, educatieve, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke, recreatieve en/of vergelijkbare maatschappelijke voorziening, een voorziening ten behoeve van sportbeoefening, kinderdagverblijf, kinderopvang, een voorziening ten behoeve van bejaarden, alsmede ondergeschikte vormen van niet zelfstandige detailhandel, niet zelfstandige dienstverlening ten dienste van de gebruikers van deze voorziening.

1.57 Milieucategorie:

een aan een bedrijfsactiviteit toegekende categorie volgens de in de bijlage bij de regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten.

1.58 Onderkomen:

een voor verblijf geschikt, al dan niet aan hun bestemming onttrokken, voer- of vaartuig, ark, woonboot, kampeermiddel en soortgelijke verblijfsmiddelen, voor zover deze niet als bouwwerk zijn aan te merken.

1.59 Openbaar gebied:

openbaar toegankelijk gebied: weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede pleinen, parken, plantsoenen, openbaar water en ander openbaar gebied dat voor publiek algemeen toegankelijk is, met uitzondering van wegen uitsluitend bedoeld voor de ontsluiting van percelen door langzaam verkeer.

1.60 Overkapping:

een kapconstructie over een ruimte of ander bouwwerk met maximaal één gesloten wand (al dan niet tot de constructie behorend).

1.61 Peil:

- a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang aan een weg grenst of op ten hoogste 1 m afstand van die weg ligt: de hoogte van de weg;
- b. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst of op meer dan 1 m afstand van die weg ligt: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de hoofdtoegang;
- c. voor een ander bouwwerk: de hoogte van de weg waaraan het bouwwerk is gelegen of, indien het bouwwerk niet direct aan de weg is gelegen, de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein
- d. indien wordt gebouwd in of aan een dijk, waterkering of in gebieden waar het peil op een perceel een verhang kent van meer dan 1 m:
 1. indien de hoofdtoegang van het hoofdgebouw aan de weg grenst of op ten hoogste 1 m afstand van die weg ligt: de hoogte van de weg, waarbij dit peil zich uitstrekt tot een zone van ten hoogste 4 m achter de achtergevelrooilijn van een op bedoeld perceel aangegeven hoofdgebouw, mits het een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan het hoofdgebouw betreft;
 2. indien de hoofdtoegang van het hoofdgebouw niet aan de weg grenst of op meer dan 1 m afstand van die weg ligt: het peil wordt bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkt terrein;
 3. voor vrijstaande bijbehorende bouwwerken wordt het peil bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkt terrein.

Een en ander voor zover in deze regels niet anders is bepaald.

1.62 Perceel:

zie 'bouwperceel'.

1.63 Perceelsgrens:

zie 'bouwperceelgrens'.

1.64 Peuterspeelzaal:

een voorziening waarin uitsluitend kinderen vanaf twee jaar tot het tijdstip waarop zij kunnen deelnemen aan het basisonderwijs, verblijven in een speelgroep.

1.65 Prostitutie:

het zich beschikbaar stellen voor het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.66 Seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting wordt in elk geval verstaan:

1. een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon;

2. een seksbioscoop of sekstheater; hieronder wordt verstaan een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin vertoningen van erotische en/of pornografische aard worden gegeven;
3. een seksautomatenhal, hieronder wordt verstaan een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin door middel van automaten filmvoorstellingen en/of liveshow van erotische en/of pornografische aard kunnen worden gegeven;

4. een seksclub of parenclub;

al dan niet in combinatie met elkaar.

1.67 Sekswinkel:

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarbinnen detailhandel in goederen van erotisch-pornografische aard plaatsvindt.

1.68 Straatmeubilair:

al dan niet zijnde bouwwerken ten behoeve van openbare (nuts)voorzieningen, zoals:

1. verkeersgeleiders, verkeersborden, lichtmasten, zitbanken en bloembakken;
2. telefooncellen,abri's, kunstobjecten, gedenktekens, speeltoestellen en draagconstructies voor reclame;
3. kleinschalige bouwwerken ten behoeve van (openbare) nutsvoorzieningen met een inhoud van ten hoogste 50 m³ en een bouwhoogte van ten hoogste 3 m, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie, energievoorziening en brandkranen;
4. afvalinzamelsystemen.

1.69 Voorgevel:

de naar de weg of naar het openbaar gebied gekeerde gevel van een gebouw, exclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, of, indien het een gebouw betreft met meer dan één naar de weg of het openbaar gebied gekeerde gevel, de gevel die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op de uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

1.70 Voorgevelrooilijn:

- op een perceel, waarop een hoofdgebouw aanwezig is of mag worden gebouwd: de denkbeeldige lijn(en) die buitenwerks strak loopt/lopen langs de op het openbaar toegankelijk gebied gerichte gevel(s) van het oorspronkelijke hoofdgebouw tot aan de perceelsgrenzen;
- op een perceel, waarop meerdere gebouwen aanwezig zijn of mogen worden gebouwd, zonder dat er sprake is van een hoofdgebouw: de denkbeeldige lijn(en) die buitenwerks strak loopt/lopen langs de op het openbaar gebied gerichte gevel(s) van het gebouw dat het dichtst bij het openbaar toegankelijk gebied is gelegen.

1.71 Woning:

een complex van ruimten, dat blijkens zijn indeling en inrichting bestemd is voor de huisvesting van in beginsel één huishouden.

1.72 Wooneenheden:

een woning, woonwagen of bedrijfswoning met bijbehorende gebouwen.

1.73 Zijgevel:

de zijgevel links of rechts, meestal haaks op de voorgevel, zoals deze bij de bouw is gerealiseerd en grenzend aan het zijerf.

1.74 Zijgevelrooilijn:

de bouwgrens evenwijdig aan de zijgevel van een gebouw.

1.75 Zolder:

een gedeelte van een gebouw waarvan de oppervlakte, voor zover de hoogte groter is dan 1,50 meter, niet meer bedraagt dan 50% van de oppervlakte van de onderliggende laag.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 De afstand tussen bouwwerken onderling:

waar deze afstand het kleinst is, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

2.2 De afstand van een bouwwerk tot een perceelsgrens:

vanaf het dichtst bij de perceelsgrens gelegen punt van het gebouw tot die perceelsgrens op 1 meter boven peil en haaks op de perceelsgrens, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

2.3 De bebouwde oppervlakte:

van een (bouw)perceel, een bouwvlak of ander terrein, buitenwerks en neerwaarts geprojecteerd, als het totaal van de (grond)oppervlakten van alle op het terrein gelegen gebouwen en andere bouwwerken.

2.4 De bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk geen gebouw zijnde, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

2.5 De breedte (lengte of diepte) van een gebouw:

tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en/of het hart van de scheidsmuren (op 1 meter boven peil). Wanneer de gevels niet evenwijdig lopen of verspringen wordt het gemiddelde genomen van de kleinste en grootste maat.

2.6 De bedrijfsvloeroppervlakte:

binnenwerks als het totaal van alle vloeroppervlakten ten dienste van kantoren, winkels en/of bedrijven, met inbegrip van de daarbij behorende magazijnen en overige dienstruimten.

2.7 De goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel. Een dakkapel die voldoet aan de voor dakkapellen gestelde voorschriften in deze regels, dient los te worden gezien van de goothoogte van het hoofdgebouw.

2.8 De oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.9 De inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSGEGELS

Artikel 3 Tuin

3.1 Bestemmingsbeschrijving

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen;
- b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, ontsluitingen, erven, paden, overhangende bouwdelen (zoals balkons), overige verhardingen, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de in artikel 3 lid 3.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend balkons ten dienste van de aangrenzende bestemming 'Wonen' en andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

3.2.2 Balkons

Ten behoeve van de aangrenzende bestemming 'Wonen' mogen overhangende bouwdelen in de vorm van balkons (niet zijnde een dakterras) worden gebouwd, waarbij geldt dat de hoogte van de balkonafscherming niet meer dan 1 m mag bedragen.

3.2.3 Andere bouwwerken

Er mogen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij geldt dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan:

- a. 1 m voor erf- en terreinafscheidingen en overige andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn;
- b. 2 m voor erf- en terreinafscheidingen achter de voorgevelrooilijn;
- c. 3 m voor overige andere bouwwerken achter de voorgevelrooilijn.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

3.3.1 Andere bouwwerken

De bouw van andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn tot 3 m.

3.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 9, lid 9.2.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Strijdig gebruik en voorwaardelijke verplichting beplanting

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 8, lid 8.1, alsmede het gebruik van bouwwerken en gronden met zowel de bestemming 'Tuin' alsook 'Wonen', zonder dat opgaande beplanting met een hoogte van maximaal 1 m is aangeplant en in stand wordt gehouden binnen de bestemming 'Tuin' (op de perceelsgrens met de bestemming 'Verkeer', uitgezonderd ter plaatse van de ontsluiting van de woningen), waarbij de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

3.4.2 *Parkeren*

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 8, lid 8.4.

3.4.3 *Voorwaardelijke verplichting waterberging*

Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van de gronden met de bestemming 'Tuin' voor de in lid 3.1 genoemde functies, zonder dat op enigerlei wijze is voorzien in een waterberging van minimaal 13 m³ binnen het peilgebied, overeenkomstig de watersleutel, tabel 5.1, in § 5.2 van de toelichting, die gebaseerd is op de situatietekening van 08-02-2018. Indien de oppervlakten uit deze inrichtingstekening wijzigen, dient de watersleutel opnieuw te worden toegepast, waarbij dan in de daaruit voortvloeiende waterberging in kubieke meters voorzien moet worden. De wijze waarop wordt voorzien in de waterberging wordt bij de aanvraag omgevingsvergunning ter toetsing voorgelegd aan de waterbeheerder.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woonstraten, woonerven en pleinen;
- b. ongebouwde parkeervoorzieningen; met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerbox' in ieder geval ook in de vorm van parkeerboxen en de ontsluiting daarvan; met dien verstande dat:
 1. per aanduidingsvlak 'specifieke vorm van verkeer - parkeerbox' maximaal 12 parkeerplaatsen met een maatvoering van minimaal 2,5 x 5 m per parkeerplaats gerealiseerd mogen worden;
 2. de ontsluiting van de parkeerbox minimaal 6 en maximaal 7 m breed is;
 3. de parkeerboxen groen ingepast dienen te worden waarbij een groenstrook van minimaal 1 m rondom wordt aangehouden, behalve ter plaatse van de ontsluiting van de parkeerboxen;
- c. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder paden, geluidsafschermende en veiligheidsvoorzieningen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, overige verhardingen, speelvoorzieningen, bruggen, viaducten en tunnels ten behoeve van kruisende infrastructuur, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de in artikel 4, lid 4.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend balkons ten dienste van de aangrenzende bestemming 'Wonen' en andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

4.2.2 Balkons

Ten behoeve van de aangrenzende bestemming 'Wonen' mogen overhangende bouwdelen in de vorm van balkons (niet zijnde een dakterras) worden gebouwd, waarbij geldt dat:

- a. de hoogte van de balkonafscheiding niet meer dan 1 m mag bedragen;
- b. de vrije doorloophoogte ten minste 2,6 m bedraagt.

4.2.3 Gebouwen

Op of in de in artikel 4, lid 4.1 bedoelde gronden mogen gebouwen worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

- a. de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 25 m²;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 3 m.

4.2.4 Andere bouwwerken

Op of in de in artikel 4, lid 4.1 bedoelde gronden mogen andere bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemmingen worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 m, waaronder straatmeubilair, bruggen en overige kunstwerken; mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

4.3 Afwijken van de bouwregels

4.3.1 Omgevingsvergunning

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor de bouw van andere bouwwerken waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 5 m.

4.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 9, lid 9.2.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Strijdig gebruik

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 8, lid 8.1.

4.4.2 Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 8, lid 8.4

4.4.3 Voorwaarden verplichting waterberging

Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van de gronden met de bestemming 'Verkeer' voor de in lid 4.1 genoemde functies, zonder dat op enigerlei wijze is voorzien in een waterberging van minimaal 13 m³ binnen het peilgebied, overeenkomstig de watersleutel, tabel 5.1, in § 5.2 van de toelichting, die gebaseerd is op de situatietekening van 08-02-2018. Indien de oppervlakten uit deze inrichtingstekening wijzigen, dient de watersleutel opnieuw te worden toegepast, waarbij dan in de daaruit voortvloeiende waterberging in kubieke meters voorzien moet worden. De wijze waarop wordt voorzien in de waterberging wordt bij de aanvraag omgevingsvergunning ter toetsing voorgelegd aan de waterbeheerder.

4.4.4 Voorwaardelijke verplichting beplanting

Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van gronden met de bestemming 'Verkeer' met de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeercoffer', zonder dat opgaande beplanting met een hoogte van maximaal 1 m is aangeplant en in stand wordt gehouden als begrenzing rondom de parkeercoffer(s) (uitgezonderd ter plaatse van de ontsluiting van de parkeercoffer(s) en de achterpaden), waarbij de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

Artikel 5 Wonen

5.1 Bestemmingsomschrijving

5.1.1 Algemeen

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maximaal 43 woningen, al dan niet in combinatie met een beroep aan huis;
- b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder (ongebouwde) parkeervoorzieningen, ontsluitingen, erven, paden, overige verhardingen, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

5.1.2 Specifiek

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - beneden/bovenwoningen' zijn de gronden uitsluitend bestemd voor de bouw van maximaal 1 benedenwoning en 2 bovenwoningen per aanduidingsvlak, welke deel uitmaken van het in lid 5.1.1 sub a genoemde aantal.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Op de in artikel 5, lid 5.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

5.2.2 Hoofdgebouwen

- a. een hoofdgebouw mag uitsluitend binnen de aangegeven bouwvlakken worden gebouwd waarbij uitsluitend aaneengebouwde woningen als hoofdgebouw zijn toegestaan met een maximum van 43 woningen;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a, mogen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding beneden/bovenwoningen' uitsluitend maximaal 1 benedenwoning en 2 bovenwoningen per aanduidingsvlak worden gebouwd; welke deel uitmaken van het onder a. genoemde aantal;
- c. de goothoogte en de bouwhoogte mogen niet meer bedragen dan 7 m respectievelijk 11 m;
- d. de voor-, achter- en zijgevel(s) van het als eerste vergunde en gebouwde hoofdgebouw per kavel, zoals deze in de omgevingsvergunning voor de bouw van dat hoofdgebouw zijn opgenomen, worden aangemerkt als de voor dat hoofdgebouw geldende bebouwingsgrenzen van het bouwvlak voor de betreffende kavel, welke niet door hoofdbebouwing mogen worden overschreden.

5.2.3 Voorwaardelijke verplichting balkons

Balkons zijn alleen toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels opgenomen in artikel 7, lid 7.1.2 sub b en c én de balustrade van de balkons van de bovenwoningen die gericht zijn naar bestaande woningen uitgevoerd worden met een ondoorzichtige balustrade van minimaal 1,1 meter hoog, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak.

5.2.4 Dakkapellen

Dakkapellen zijn toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels zoals opgenomen in artikel 7, lid 7.3.

5.2.5 Bijbehorende bouwwerken bij hoofdgebouwen

- a. bij ieder hoofdgebouw mogen bijbehorende bouwwerken op minimaal 1 m achter de voorgevelrooilijn worden gebouwd, waarbij:

1. de bouwhoogte van aangebouwde bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw, vermeerderd met 0,4 m tot een maximum van 4 m;
 2. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan 3 m;
 3. de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens niet minder mag bedragen dan 2 m, indien het perceel aan deze zijde grenst aan het openbaar gebied, tenzij achter de achtergevelrooilijn én in het verlengde van het hoofdgebouw wordt gebouwd; in dat geval mag de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens ook minder bedragen dan 2 m;
- b. de hiervoor bedoelde bijbehorende bouwwerken mogen slechts worden gebouwd, indien:
1. de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 75 m², indien de oppervlakte van het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het hoofdgebouw, minder dan 300 m² bedraagt;
 2. de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 100 m², indien de oppervlakte van het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het hoofdgebouw, tussen de 300 en 500 m² bedraagt;
 3. de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 150 m², indien de oppervlakte van het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het hoofdgebouw, meer dan 500 m² bedraagt;
- en het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het hoofdgebouw, voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken).

5.2.6 Andere bouwwerken

Er mogen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij geldt dat het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het hoofdgebouw, voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken), en waarbij de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan:

- a. 1 m voor erf- en terreinafscheidingen en overige andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn;
- b. 2 m voor erf- en terreinafscheidingen achter de voorgevelrooilijn;
- c. 3 m voor overige andere bouwwerken;

mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

5.3 Afwijken van de bouwregels

5.3.1 Omgevingsvergunning

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

- a. het verhogen van de goothoogte, zoals genoemd in artikel 5, lid 5.2.2 onder b, met maximaal 3 m over maximaal 70% van de breedte van de gevel ten behoeve van het realiseren van (steden)bouwkundige accenten;
- b. de bouw van een kap op een vrijstaand bijbehorend bouwwerk, zoals genoemd in artikel 5, lid 5.2.5 onder a sub 2, op voorwaarden dat:
 1. de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 5 m;
 2. de goothoogte niet meer bedraagt dan 3 m;
- c. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot het verlengde van de voorgevel, dan genoemd in artikel 5, lid 5.2.5 onder a in de aanhef;
- d. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot de zijdelingse perceelsgrens, dan genoemd in artikel 5, lid 5.2.5 onder a sub 3;

- e. de bouw van andere bouwwerken zoals borstweringen met een bouwhoogte van maximaal 1 m, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak, op een aangebouwd bijbehorend bouwwerk;
- f. de bouw van erf- en terreinafscheidingen met een grotere bouwhoogte, dan genoemd in artikel 5, lid 5.2.6.

5.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 9, lid 9.2.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Strijdig gebruik en voorwaardelijke verplichting beplanting

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 8, lid 8.1, alsmede het gebruik van bouwwerken en gronden met zowel de bestemming 'Tuin' alsook 'Wonen', zonder dat opgaande beplanting met een hoogte van maximaal 1 m is aangeplant en in stand wordt gehouden in de bestemming 'Tuin' (op de perceelsgrens met de bestemming 'Verkeer', uitgezonderd ter plaatse van de ontsluiting van de woningen), waarbij de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

5.4.2 Beroep aan huis

Ten aanzien van het gebruik voor beroep aan huis geldt het bepaalde in artikel 8, lid 8.2.

5.4.3 Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 8, lid 8.4.

5.4.4 Voorwaardelijke verplichting waterberging

Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van de gronden en bouwwerken met de bestemming 'Wonen' voor de in lid 5.1 genoemde functies, zonder dat op enigerlei wijze is voorzien in een waterberging van minimaal 13 m³ binnen het peilgebied, overeenkomstig de watersleutel, tabel 5.1, in § 5.2 van de toelichting, die gebaseerd is op de situatietekening van 08-02-2018. Indien de oppervlakten uit deze inrichtingstekening wijzigen, dient de watersleutel opnieuw te worden toegepast, waarbij dan in de daaruit voortvloeiende waterberging in kubieke meters voorzien moet worden. De wijze waarop wordt voorzien in de waterberging wordt bij de aanvraag omgevingsvergunning ter toetsing voorgelegd aan de waterbeheerder.

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene bouwregels

7.1 Ondergeschikte bouwonderdelen

7.1.1 Hoogte

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van goot- en bouwhoogten worden ondergeschikte bouwonderdelen van bouwwerken, zoals schoorstenen, antennes, liftopbouwen, opbouwen voor technische systemen en daarmee gelijk te stellen onderdelen waarvan de overschrijding van de goot- en/of bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1 meter of 10%, buiten beschouwing gelaten.

7.1.2 Bouw- en bestemmingsgrenzen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen binnen bouw-, bestemmings- en aanduidingsgrenzen en bij de bepaling van het bebouwde oppervlakte worden ondergeschikte bouwonderdelen van bouwwerken, zoals:

- a. plinten, pilasters, luifels, kozijnen, gevelversieringen, brandtrappen, ventilatiekanalen, uitspringende schoorsteenwanden, gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en daarmee gelijk te stellen onderdelen waarvan de overschrijding van de bouwgrens of de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 0,5 meter;
- b. balkons waarvan de overschrijding van de bouwgrens of de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 2,0 meter en de vrije doorloophoogte ten minste 2,6 meter bedraagt.

buiten beschouwing gelaten.

7.1.3 Bestaande ondergeschikte bouwonderdelen

Bouwwerken, welke niet voldoen aan het bepaalde in de leden 7.1.1 en 7.1.2, zijn toegestaan voor zover deze rechtsgeldig zijn gebouwd of een rechtsgeldige bouwtitel hebben op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit plan. De bestaande, afwijkende maatvoering geldt dan als maximale maatvoering.

7.2 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bouwwerken ten behoeve van:

- a. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de ruimtelijke inpasbaarheid;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. het gewenste voorzieningenniveau;
- f. het behoud van parkeervoorzieningen;
- g. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groen- en waterelementen;
- h. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
- i. het milieu.

7.3 Dakkapellen

7.3.1 Dakkapellen

Dakkapellen mogen worden gebouwd voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, waarbij de volgende regels gelden:

a. Situering

Een dakkapel mag in het voordakvlak of een naar openbaar toegankelijk gebied gekeerd zijdakvlak worden gebouwd, mits wordt voldaan aan de volgende eisen:

1. onderzijde meer dan 0,5 m en minder dan 1 m boven de dakvoet,
2. bovenzijde meer dan 0,5 m onder de daknok,
3. zijkanten meer dan 0,5 m van de zijkanten van het dakvlak, en
4. er is geen dakkapel aanwezig in het betreffende dakvlak;

b. Maatvoering

1. de hoogte van de dakkapel, gemeten vanaf de voet van de dakkapel, bedraagt maximaal 1,75 m;
2. de breedte van de dakkapel bedraagt maximaal 3 m;

c. Overige criteria

1. dakkapellen zijn niet toegestaan in daken met een dakhelling van minder dan 30 graden;
2. een dakkapel heeft een plat dak.

7.3.2 *Afwijken dakkapel*

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7, lid 7.3.1 sub b2, voor een grotere breedte van een dakkapel.

7.3.3 *Algemene randvoorwaarden voor afwijken*

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 9, lid 9.2.

7.4 **Geluidsbelasting**

De geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde, inclusief de bijbehorende randvoorwaarden voor het geluidgevoelige gebouw en buitenruimte van die hogere grenswaarde.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

8.1 Strijdig gebruik

8.1.1 Algemeen verbod

Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met de bestemming.

8.1.2 Gebruik van onbebouwde gronden

Onder strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

- a. het storten of lozen van puin, vuil of andere vaste of vloeibare afvalstoffen;
- b. het opslaan van goederen, zoals vaten, kisten, bouwmaterialen, werktuigen, machines of onderdelen hiervan;
- c. het opslaan van onklare voer- en vaartuigen of onderdelen hiervan;
- d. het opslaan van vuurwerk;
- e. prostitutie;
- f. een seksinrichting;
- g. het plaatsen of geplaatst houden van onderkomens;

met uitzondering van:

- h. vormen van gebruik, die verenigbaar zijn met het doel waarvoor de grond ingevolge de bestemming, de bestemmingsomschrijving en/of de overige regels mag worden gebruikt;
- i. het opslaan van bouwmaterialen, puin en specie in verband met normaal onderhoud, dan wel ter verwezenlijking van de bestemming.

8.1.3 Gebruik van bouwwerken

Onder strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

- a. vrijstaande bijbehorende bouwwerken, bedrijfsgebouwen, garageboxen en/of andere niet voor bewoning bestemde gebouwen te gebruiken als woning;
- b. woningen te gebruiken voor/als beroeps- of bedrijfsmatige werkruimte, zulks met uitzondering van het bepaalde in artikel 8, lid 8.2 (beroep aan huis) of, indien daartoe een omgevingsvergunning voor het afwijken is verleend, met uitzondering van het bepaalde in artikel 8, lid 8.3 (bedrijf aan huis);
- c. de in het plan toegestane bouwwerken te gebruiken voor prostitutie en/of als seksinrichting;
- d. bouwwerken te gebruiken voor het opslaan van vuurwerk;
- e. een woning te gebruiken voor het huisvesten van meer dan één huishouden (=kamerverhuur);

8.2 Beroep aan huis

Indien op grond van de bestemming een beroep aan huis is toegestaan, dan mag een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken bij de (bedrijfs)woning of een gedeelte daarvan gebruikt worden voor beroep aan huis, onder de voorwaarden dat:

- a. de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd,
- b. de beroepsmatige activiteiten worden uitgeoefend door degene die op het perceel woonachtig is;
- c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedragen mag bedragen, met een maximum van 50 m²;
- d. er geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
- e. in de omgeving geen onevenredige toename van de verkeersbelasting mag optreden;
- f. er geen vergunningplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht mogen plaatsvinden;

- g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij:
 - 1. er sprake is van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd;
 - 2. het detailhandel betreft als ondergeschikt en niet zelfstandig onderdeel van de bedrijfsvoering;
 - 3. de detailhandel geen onevenredige afbreuk doet aan het voorzieningenniveau binnen de gemeente;
- h. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie.

8.3 Ondergeschikte bouwonderdelen

Voor zover het gebruik van ondergeschikte bouwonderdelen zoals bedoeld in artikel 7, lid 7.1 niet past binnen de desbetreffende bestemming, worden deze gebruiksregels buiten beschouwing gelaten.

8.4 Voorwaardelijke verplichting parkeren

- a. Voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, geldt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden zoals toegestaan op grond van de bestemmingen genoemd in hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS, slechts wordt verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen gemeente Lansingerland', die op 29 april 2014 in werking is getreden, of de rechtsopvolger daarvan, tenzij de aard en omvang van de omgevingsvergunning voor het bouwwerk en/of de uitbreiding en/of de wijziging van het gebruik van de bouwwerken en gronden niet leidt tot extra parkeerbehoefte;
- b. Van het bepaalde onder a. kan worden afgeweken, indien op basis van het advies van verkeerskundige blijkt dat er op andere wijze is/wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, of het voldoen aan het geldende gemeentelijke parkeerbeleid door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

8.5 Afwijken van de algemene gebruiksregels

8.5.1 Bedrijf aan huis

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het op grond van de bestemming toegestane gebruik, voor de uitoefening van een bedrijf aan huis in een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken, onder de voorwaarden dat:

- a. de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd,
- b. de bedrijfsmatige activiteiten worden uitgeoefend door degene die op het perceel woonachtig is;
- c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedragen mag bedragen, met een maximum van 50 m²;
- d. er geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
- e. in de omgeving geen onevenredige toename van de verkeersbelasting mag optreden;
- f. er geen vergunningplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht mogen plaatsvinden;
- g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij:
 - 1. er sprake is van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd;
 - 2. het detailhandel betreft als ondergeschikt en niet zelfstandig onderdeel van de bedrijfsvoering;
 - 3. de detailhandel geen onevenredige afbreuk doet aan het voorzieningenniveau binnen de gemeente;

- h. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie;
- i. uitsluitend bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan uit milieucategorie 1, zoals bedoeld in als bijlage 1 opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten, voor zover de bedrijven in de bedoelde lijst niet zijn doorgehaald of daarmee naar de aard (qua milieuplanologische hinder) gelijk te stellen bedrijfsactiviteiten.

8.5.2 *Bed & breakfast*

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het op grond van de bestemming toegestane gebruik, voor bed & breakfast in een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken, onder de voorwaarden dat:

- a. de woonfunctie blijft als hoofdfunctie behouden;
- b. de exploitatie moet plaatsvinden door degene die op het perceel woonachtig is;
- c. de totale vloeroppervlakte aan logeereenheden mag per perceel niet meer bedragen dan 25 % van het woonoppervlak met een maximum van 75 m²;
- d. er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
- e. het aantal logeereenheden mag niet meer bedragen dan 4 per woning;
- f. in de omgeving mag geen onevenredige toename van de verkeersbelasting optreden;
- g. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie.

8.5.3 *Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de gebruiksregels*

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 9, lid 9.2.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

9.1 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van deze regels ten behoeve van:

- a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde bouwwerken ten dienste van het openbaar nut en de waterhuishouding, zoals gasdrukregelstations, duikers, keermuren en bruggen, gemalen, wachthuisjes, telefooncellen en transformatorhuisjes, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 4 m en de inhoud niet meer dan 75 m³ mag bedragen;
- b. het bouwen van niet voor bewoning bestemde kunstobjecten, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 5 m mag bedragen;
- c. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, maatvoeringsgrenzen en overige aanduidingen op de verbeelding, indien bij definitieve uitmeting of verkaveling blijkt dat deze afwijking in het belang van een juiste verwezenlijking van het plan redelijk, gewenst of noodzakelijk is en de structuur van het bestemmingsplan niet wordt aangetast. De overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 m bedragen en het bouwvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
- d. het afwijken van de voorgeschreven maatvoering van bouwwerken (waaronder goothoogte, bouwhoogte, bebouwingsoppervlakte, onderlinge afstand, afstand tot perceelsgrenzen) met ten hoogste 10%;
- e. het afwijken van de voorgeschreven maatvoering voor ondergeschikte bouwonderdelen zoals bepaald in artikel 7 'Algemene bouwregels' leden 7.1.1 en 7.1.2 waarbij de overschrijding van de bouwhoogte, bouwgrens en/of de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 3 meter;
- f. de bouw van antennemasten voor communicatiedoeleinden, waarbij de bouwhoogte niet meer dan 45 m mag bedragen en waarbij moet worden voldaan aan de volgende punten:
 1. een goede landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische inpassing van deze voorzieningen, mits dit ruimtelijk inpasbaar is in relatie tot de visuele kwaliteit van gebouw en omgeving en landschappelijke gebieden, en op voorwaarde dat open landschappen en monumenten zoveel mogelijk vrij moeten blijven van bebouwing;
 2. een situering bij voorkeur bij sportcomplexen, op of aan de randen van bedrijventerreinen, aan de randen van woonwijken en in de tussengebieden tussen woonwijken en bedrijventerreinen;
 3. een maximale "site-sharing" en gebruik van bijvoorbeeld hoogspanningsmasten, tenzij dit redelijkerwijs niet mogelijk is;
- g. de bouw van andere bouwwerken tot 15 m.

9.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken

Afwijken is slechts mogelijk mits:

- a. de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde;
- b. dit ruimtelijk inpasbaar is gelet op:
 1. de ruimtelijke kwaliteit van het openbare gebied, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
 2. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
 3. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van het betreffende perceel en de aangrenzende percelen en bouwwerken;
 4. de verkeersveiligheid;

- 5. de sociale veiligheid;
- 6. het gewenste voorzieningenniveau;
- 7. het milieu;
- c. de natuurlijke, cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de grond, dan wel de mogelijkheid van herstel van die waarden niet onevenredig wordt verkleind en de overige belangen niet onevenredig worden geschaad;
- d. de verkeersaantrekkende werking in overeenstemming is met de functie en vormgeving van de wegen in de nabije omgeving;
- e. voorzien wordt in de (extra) parkeerbehoefte.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

10.1 Algemeen

Burgemeester en wethouders zijn, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, bevoegd het plan te wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op:

- a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde bouwwerken ten dienste van het openbaar nut en de waterhuishouding met een inhoud van ten hoogste 150 m³ en een bouwhoogte van ten hoogste 6 m;
- b. een andere situering en/of begrenzing van bestemmingsvlakken, bouwvlakken en/of aanduidingen, indien bij de uitvoering van het plan mocht blijken dat verschuivingen in verband met ingekomen bouwaanvragen nodig zijn ter uitvoering van een bouwplan op voorwaarde, dat de oppervlakte van het betreffende bestemmingsvlak dan wel bouwvlak met niet meer dan 20% zal worden gewijzigd;
- c. het wijzigen van de per aanduiding of in de planregels gegeven maten en afmetingen met ten hoogste 20%, indien, in verband met ingekomen bouwaanvragen, deze wijzigingen nodig of wenselijk zijn.

10.2 Dubbelbestemmingen en aanduidingen

10.2.1 Wijzigingsbepalingen

Burgemeester en wethouders zijn, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, bevoegd het plan te wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op het toevoegen en/of wijzigen van de bestemmingen ten behoeve van de aanleg van een (ondergrondse) leiding van welke aard dan ook. Alvorens toepassing te geven aan deze regel winnen burgemeester en wethouders advies in bij een, ter zake de veiligheid van leidingen, deskundige instantie zoals het RIVM of de beheerder(s) van de leiding.

10.2.2 Algemene randvoorwaarden voor wijzigen

Burgemeester en wethouders verlenen slechts medewerking aan een wijziging van het plan, mits:

- a. dit ruimtelijk inpasbaar is, gelet op:
 1. de kwaliteit van het openbare gebied, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
 2. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
 3. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van het betreffende perceel en de aangrenzende percelen en bouwwerken;
 4. de verkeersveiligheid;
 5. de sociale veiligheid;
 6. het gewenste voorzieningenniveau;
 7. het aantal parkeervoorzieningen;
 8. het milieu;
- b. voldaan wordt aan de onderzoeksverplichting op de volgende onderdelen:
 1. luchtkwaliteit;
 2. parkeerbehoefte;
 3. geluid;
 4. bodemkwaliteit;
 5. watertoets;
 6. archeologie;
 7. externe veiligheid (afweging van het groepsrisico);

8. ecologie, toetsing Wet natuurbescherming;
9. economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal.

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een (omgevings)vergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- c. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

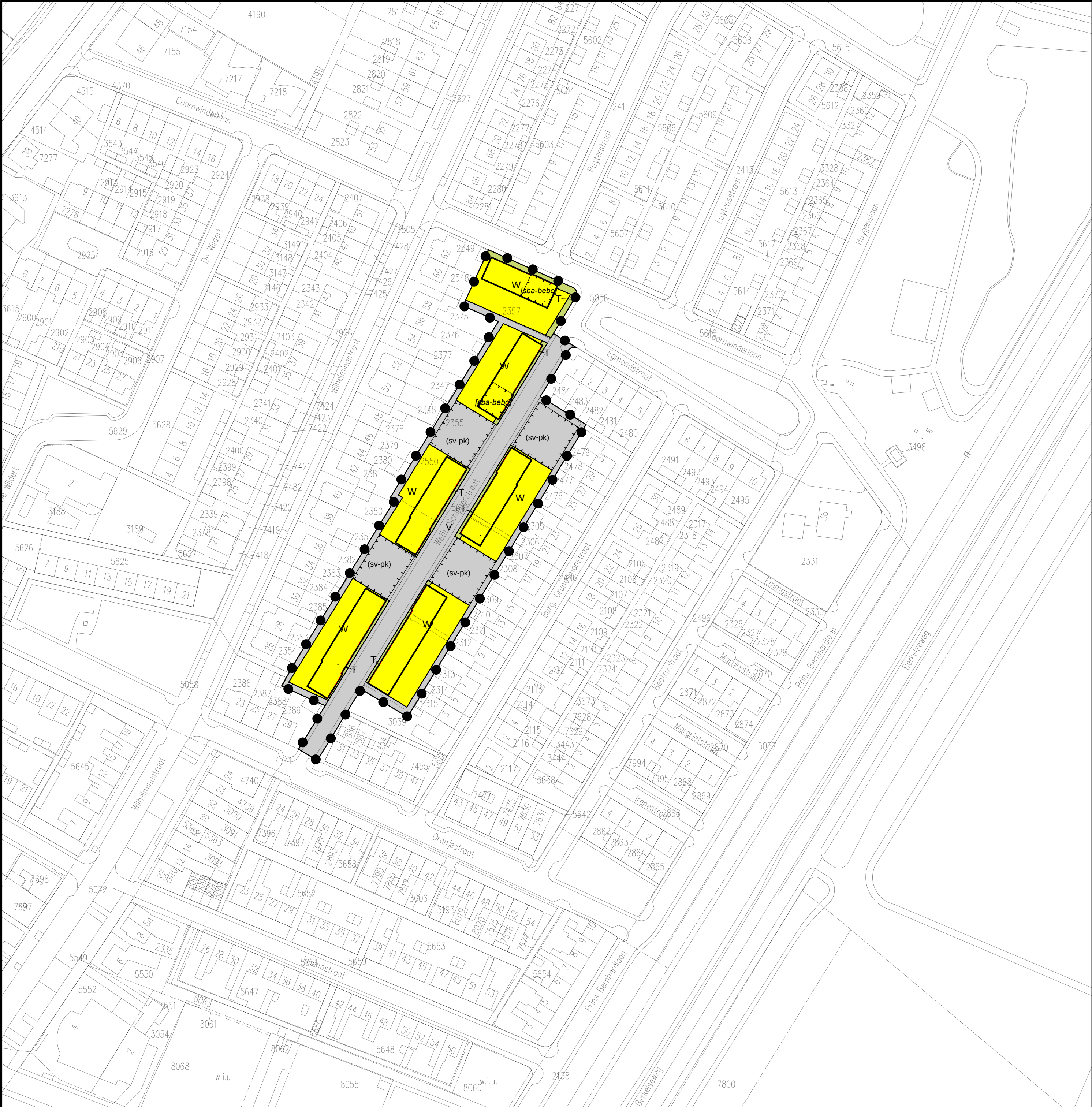
Regels van het bestemmingsplan "Wethouder Schipperstraat".

Bijlagen bij regels

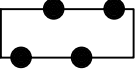
Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten

SBI-1993	SBI-2008	OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL	BODEM	LUCHT
	nummer		GEUR	STOF	GELUID		GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND					
22	58	- UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA											
221	581	Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
2223	1814	A Grafische afwerking	0	0	10		0	10	1	1 G	1		
223	182	Reproductiebedrijven opgenomen media	0	0	10		0	10	1	1 G	1		
36	31	- VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.											
361	9524	2 Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10		0	10	1	1 P	1		
40	35	D0 Gasdistributiebedrijven:											
40	35	D3 -gas: reduceren-, compressor-, meet- en regelinst- Cat. A	0	0	10	C	10	10	1	1 P	1		
51	46	- GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING											
511	461	Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
52	47	- DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN											
52	47	A Detailhandel voor zover n.e.g.	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
5211/2,5246/9	471	Supermarkten, warenhuizen	0	0	10		10	10	1	2 P	1		
5222, 5223	4722, 4723	Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken	10	0	10		10	10	1	1 P	1		
5224	4724	Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel	10	10	10	C	10	10	1	1 P	1		
5231, 5232	4773, 4774	Apotheken en drogisterijen	0	0	0		10	10	1	1 P	1		
5249	4778	Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt	0	0	10		10	10	1	1 P	1		
527	952	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10		10	10	1	1 P	1		
55	55	- LOGIES, MAALTIJDEN EN DRANKENVERSTREKKING											
5511, 5512	5510	Hotels en pensions met keukens, conferentie-ruimten en congrescentra	10	0	10		10	10	1	2 P	1		
553	561	Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	10	0	10	C	10	10	1	2 P	1		
554	563	1 Café's, bars	0	0	10	C	10	10	1	2 P	1		
5551	5629	Kantines	10	0	10	C	10	10	1	1 P	1		
61, 62	50, 51	- VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT											
61, 62	50, 51	A Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10		0	10	1	2 P	1		
63	52	- DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER											
6322, 6323	5222	Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10		0	10	1	2 P	1		
633	791	Reisorganisaties	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
634	5229	Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10		0	10	D	1	1 P	1	
64	53	- POST EN TELECOMMUNICATIE											
642	61	A Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C	0	10	1	1 P	1		
642	61	B0 zendinstallaties											
642	61	B2 -FM en TV	0	0	0	C	10	10	1	1 P	2		
642	61	B3 -GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	0	0	0	C	10	10	1	1 P	2		
65, 66, 67	64, 65, 66	- FINANCIËLE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN											
65, 66, 67	64, 65, 66	A Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	0	0	10	C	0	10	1	1 P	1		
70	41, 68	- VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED											
70	41, 68	A Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
72	62	- COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE											
72	62	A Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
73	72	- SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK											
732	722	Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	- OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING											
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	A Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10		0	10	D	1	2 P	1	
7484.4	82992	Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	0	0	10		0	10	1	2 P	1		
75	84	- OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN											
75	84	A Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	0	0	10		0	10	1	2 P	1		
85	86	- GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG											
8512, 8513	8621, 8622, 8623	Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	0	0	10		0	10	1	2 P	1		
8514, 8515	8691, 8692	Consultatiebureaus	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
91	94	- DIVERSE ORGANISATIES											
9111	941, 942	Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
92	59	- CULTUUR, SPORT EN RECREATIE											
9251, 9252	9101, 9102	Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	0	0	10		0	10	1	2 P	1		
926	931	H Golfbanen	0	0	10		0	10	1	2 P	1		
926	931	0 Schietinrichtingen:											
926	931	2 -binnenbanen: boogbanen	0	0	10	C	10	10	1	1 P	1		
93	96	- OVERIGE DIENSTVERLENING											
9301.3	96013	B Wasserettes, wassalons	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
9302	9602	Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10		0	10	1	1 P	1		
9303	9603	0 Begravenisondernemingen:											
9303	9603	1 -uitvaartcentra	0	0	10		0	10	1	2 P	1		
9303	96031	2 -begraafplaatsen	0	0	10		0	10	1	2 P	1		
9305	9609	B Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10	C	0	10	D	1	1 P	1	

VERBEELDING

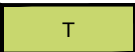


Plangrens

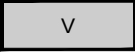


Plangrens

Enkelbestemmingen



Tuin

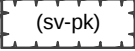


Verkeer



Wonen

Funcitieaanduidingen



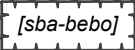
specifieke vorm van verkeer - parkeercoffer

Bouwvlakken



bouwvlak

Bouwaanduidingen



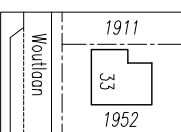
specifieke bouwaanduiding - beneden/bovenwoningen

Figuren



gevellijn

VERKLARINGEN



bestaande bebouwing, kadastrale- en
topografische gegevens

Vast te stellen

OVERLEG	
TERINZAGELEGGING	
ONTWERP	
25 september t/m 5 november 2018	
VASTGESTELD	
GEWIJZIGD	
DATUM PLOT	29-11-2018
USER	GJacobson

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan

Wethouder Schipperstraat

IDN	
WERKNR.	617.127.10
SCHAAL	1:1000
DATUM	21 februari 2019
GETEKEND	A.Keur / gj



NL.IMRO.1621.BP0181-VAST	
FORMAAT	A2
PROJECTMAP	J:\61712710\3 Projectresultaat\verbeelding.dwg
BESTAND	RO-BP-61712710-VB-VAST1.dwg
BLAD	

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap BV
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Postadres: Postbus 13042 3004 HA Rotterdam
Bezoekadres: Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam
Telefoon: 010 433 00 99

E-mail: kuiper@kuiper.nl
Internet: www.kuiper.nl





Gemeente Lansingerland
gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Verzenddatum 30 januari 2019
Ons kenmerk U19.00609
Uw brief van

Ruimte & Economie
Ruimtelijk & Economisch beleid

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Gauke van Rij, Tanja Dronkers, Maarten
Batenburg

Telefoon
14 010

E-mail
Maarten.Batenburg@lansingerland.nl

Fax
(010) 800

Website
www.lansingerland.nl

Onderwerp **Voortgangsrapportage verkeer en
vervoer, februari 2019**

Geachte leden van de gemeenteraad,

Een van vaste agendapunten van de commissie Ruimte is *Actualiteiten uit het College*. Hiervoor is het gebruikelijk dat wij een voortgangsrapportage aan de commissie versturen. Bij dezen treft u de voortgangsrapportage van februari.

A16 Rotterdam	
Informatiebijeenkomst	Rijkswaterstaat organiseert samen met aannemerscombinatie De Groene Boog en de diverse stakeholders een 4-tal informatiebijeenkomsten in februari. Op 14 februari is er vanaf 16.00 uur een inloopbijeenkomst op het gemeentehuis van Lansingerland gepland. De informatie die wordt gegeven heeft o.a. betrekking op de planning van de werkzaamheden, het beperken van hinder en duurzaamheid. Via de griffie ontvangt u nog een officiële uitnodiging.
Start aanleg	De Groene Boog (DGB) heeft het aanvangscertificaat van Rijkswaterstaat ontvangen, wat betekent dat zij officieel kunnen gaan starten met de aanleg. Op 1 februari start DGB met de voorbereidende werkzaamheden zoals de kap van bomen ter plaatse van het toekomstig tunneltracé. De officiële starthandeling waarbij o.a. mevr. van Nieuwenhuizen, minister van Infrastructuur en Waterstaat, aanwezig zal zijn is gepland in maart. Berichtgeving hierover volgt.
HSL	
Corealisatie	Geen bijzonderheden. Het eerstvolgende corealisatieoverleg vindt naar verwachting plaats eind februari/begin maart.

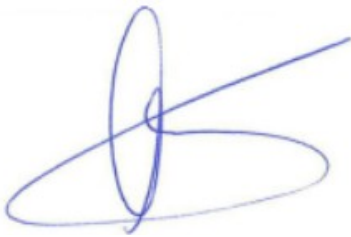
RTHA	
BRR	Momenteel worden de Raden en Staten door de BRR geïnformeerd over de onderzoeken en ontwikkelingen van de afgelopen 1,5 jaar. In Lansingerland is hiervoor een avond gehouden waarin raadsleden technische vragen konden stellen. Daarnaast werkt de BRR in samenwerking met de CRO aan een plan van aanpak actualisatie hinderbeperkende maatregelen, eerste concept gepland medio februari 2019. Ook wordt gewerkt aan een cyclisch proces (jaarlijks) hinderbeperkende maatregelen. Verder komt het Ministerie van IenW voor de zomer met het concept van de nieuwe Luchtvaartnota. De BRR neemt deel aan het participatieproces.

Verkeer en vervoer	
Onderzoek Onderliggend Wegennet	Momenteel vindt de verkeersstudie plaats naar de effecten van de A16 op het onderliggend wegennet. MRDH, Provincie Zuid-Holland, Rotterdam, Lansingerland en Rijkswaterstaat participeren in dit onderzoek. Resultaten worden in mei 2019 verwacht.
Bus 173 naar station Lansingerland-Zoetermeer	Sinds 7 januari rijdt buslijn 173 ook in de avonduren en op zondag naar station Lansingerland-Zoetermeer. Het college besloot in 2018 deze ritten samen met de MRDH extra in te kopen bij RET. Doel is dat Bleiswijk goed bereikbaar is vanaf het treinstation.
Lansingerland-Zoetermeer	NS heeft bekend gemaakt dat er dagelijks zo'n 500 reizigers gebruik maken van station Lansingerland-Zoetermeer. NS is tevreden met dit aantal. Ook de P+R-terreinen worden goed gebruikt.

Metropoolregio	
Strategische Agenda MRDH	Elke nieuwe bestuursperiode stelt de MRDH een (geactualiseerde) strategische agenda vast. In de bestuurscommissies (30 jan.) en de adviescommissies (13 febr.) EV en VA vindt het debat en het leveren van input/advies plaats. Het AB bespreekt de strategische agenda in maart en geeft daarna de strategische agenda vrij voor de zienswijzeprocedure (vanaf 13 maart tot mei). De raadscommissies worden uitgenodigd de Strategische Agenda te agenderen voor bespreking.
Frequentieverhoging E-lijn	Op 30 januari sprak de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit over beschikbaar stellen van gelden voor de frequentieverhoging E-lijn. Met deze middelen wordt een keervoorziening aangelegd tussen Pijnacker en Pijnacker-Zuid. In maart volgt een bestuurlijk overleg met de stakeholders. Oplevering is voorzien in januari 2021.
Proeftuinen Ketenmobiliteit	Op 30 januari sprak de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit over de Proeftuinen Ketenmobiliteit. Een van de drie proeftuinen was halte Rodenrijs. MRDH en gemeente onderzochten samen met de RET de opwaardering van vervoerknoop Rodenrijs. Ook is er gekeken naar flankerend beleid en is er een reizigersenquête gehouden. Daarnaast was er in 2018 een promotieactie voor de busverbinding naar Rodenrijs.

	De evaluatie van de Proeftuinen Ketenmobiliteit wordt op een later tijdstip behandeld in de Adviescommissie Vervoersautoriteit. De MRDH werkt de Proeftuin-aanpak uit tot een aanvulling op de subsidiereglement. Doel is dat voortaan een integrale verbetering van de ketenmobiliteit subsidiabel is. Voor Rodenrijs is reeds 1,3 mln. euro subsidie opgenomen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit.
--	---

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop and a horizontal stroke.

Lucas Vokurka
Secretaris

A handwritten signature in blue ink, featuring a stylized 'P' and 'v' followed by a long horizontal stroke.

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester