

Nota Zienswijzen

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan en Omgevingsvergunning Ontsluitingsweg Nutricia

Gemeente Zoetermeer
Datum 19 maart 2020

Hoofdstuk 1. Inleiding

Op 16 juli 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia en besloten het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken voor een periode van zes weken ter inzage te leggen voor zienswijzen. De omgevingsvergunning voor het bouwen van een verkeersbrug ten behoeve van de ontsluitingsweg Nutricia wordt gecoördineerd voorbereid met het bestemmingsplan. De ontwerpomgevingsvergunning is daarom gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd voor zienswijzen.

Tervisielegging van de ontwerpbesluiten en zienswijzen

Met ingang van 16 augustus 2019 kon iedereen gedurende een periode van 6 weken een schriftelijke of mondelinge zienswijze indienen op het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpomgevingsvergunning. Hiervan is op de gebruikelijke wijze kennisgegeven door een publicatie in de Staatscourant, het Gemeenteblad en het Streekblad. Daarnaast is de publicatie op de gemeentelijke website geplaatst.

Ingediende zienswijzen

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn 14 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn allemaal binnen de termijn van zes weken ingediend en daarmee ontvankelijk. Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend. Eén zienswijze is per mail ingediend, maar vervolgens ook per post. Eén zienswijze (nummer 6) is aangevuld. Eén zienswijze is ingetrokken. In deze nota is deze zienswijze dan ook niet meer samengevat en beantwoord.

Twee van de ingediende zienswijzen, nummer 6 en 12, zijn tevens gericht tegen de ontwerpomgevingsvergunning. De in deze zienswijzen genoemde aspecten betreffen echter alleen het ontwerpbestemmingsplan en worden dan ook in dat kader behandeld. De zienswijzen bevatten geen grieven die zich richten tegen de omgevingsvergunning ten behoeve van het kunnen realiseren van de brug over de fietstunnel.

De zienswijzen nummer 1 en 7 t/m 11 zijn nagenoeg (geheel) identieke zienswijzen. Ingeval de zienswijzen afwijken is dit vermeld. Bij de beantwoording van zienswijzen 7 t/m 11 wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1 en zo nodig wordt aanvullend geantwoord. Zienswijze nummer 12 is ingediend door 12 ondernemers en 2 bewoners van de Industrierweg.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de zienswijzen samengevat weergegeven in de tabel. Per onderdeel is de zienswijze beantwoord en is aangegeven of deze heeft geleid tot een aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan en/of de ontwerp-omgevingsvergunning. Ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan in de gemeenteraad is een separate Nota van aanpassingen bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia opgesteld.

Zienswijze 1	geregistreerd 21 augustus 2019	nr 0637503712
Zienswijze 2	geregistreerd 30 augustus 2019	nr 0637507427
Zienswijze 3	geregistreerd 9 september 2019	nr 0637509907
Zienswijze 4	geregistreerd 11 september 2019	nr 0637510733
Zienswijze 5	geregistreerd 18 september 2019	nr 0637512921
Zienswijze 6	geregistreerd 23 september 2019 aangevuld dd 11 oktober 2019	nr 0637514868

Zienswijze 7	Geregistreerd 24 september 2019	nr 0637515324
Zienswijze 8	geregistreerd 24 september 2019	nr 0637515336
Zienswijze 9	geregistreerd 24 september 2019	nr 0637515330
Zienswijze 10	geregistreerd 24 september 2019	nr 0637515324
Zienswijze 11	geregistreerd 24 september 2019	nr 0637515318
Zienswijze 12	geregistreerd 26 september 2019	nr 0637516314
Zienswijze 13	geregistreerd 27 september 2019	nr 0637516017

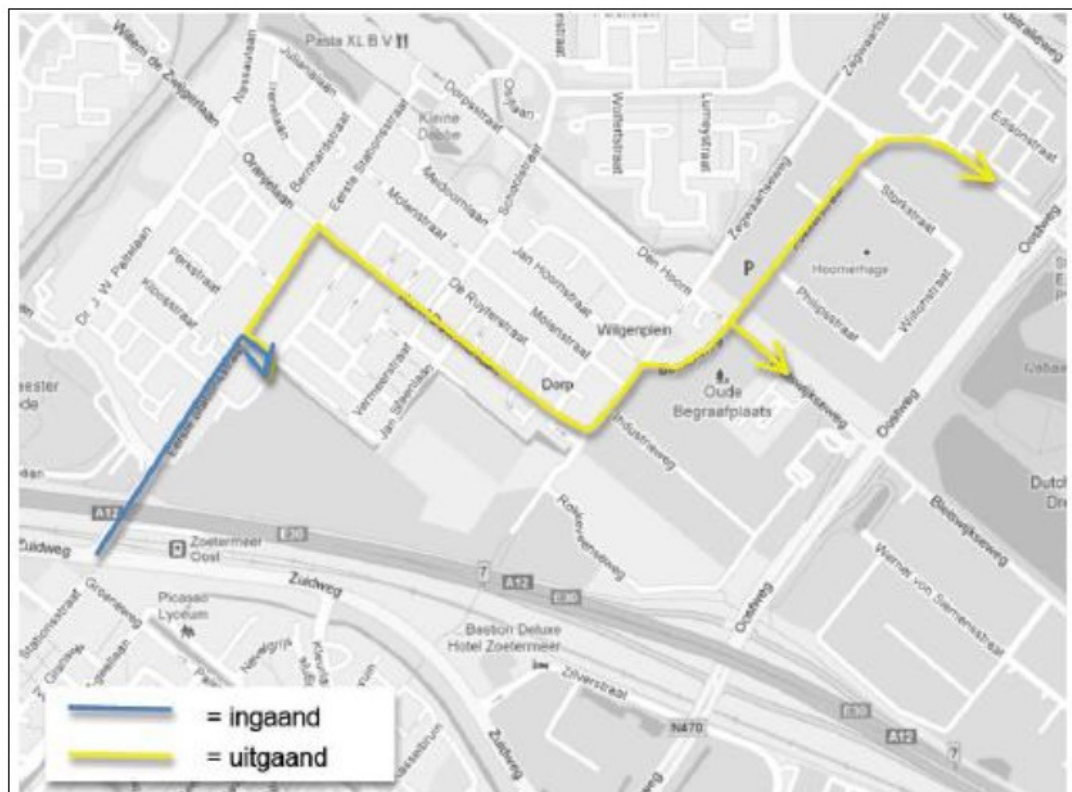
Hoofdstuk 2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Alvorens specifiek ingegaan wordt op de zienswijzen, wordt eerst in algemene zin ingegaan op de noodzaak van de ontsluitingsweg en op de reikwijdte van het bestemmingsplan.

2.1 Nut en noodzaak ontsluitingsweg

Het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia maakt de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg mogelijk is. Figuur 2.1 geeft een beeld van de bestaande ontsluitingsroute en figuur 2.2 van de beoogde ontsluitingsroute.

In de huidige situatie rijden de vrachtwagens via de route Oostweg – Zuidweg (langs de zuidzijde van de A12) via de Eerste Stationsweg naar de inrichting van Nutricia. De Eerste Stationsstraat is ingericht met een éénrichtingsregime in noordelijke richting. Dit betekent dat vertrekkend verkeer van het terrein van Nutricia zijn weg vervolgt via de route Eerste Stationsstraat, Karel Doormanlaan, Binnenweg en - afhankelijk van de bestemming - naar de Oostweg via de Bleiswijkseweg (voor A12 richting Den Haag) of Fokkerstraat/Van der Hagenstraat (A12 voor de richting Utrecht). Voor de richting Utrecht kunnen vrachtwagens overigens ook de Bleiswijkseweg nemen en via de N209 naar de A12 rijden. Met de bestaande ontsluitingsroutes rijden er aanzienlijke aantallen vrachtwagens door woongebieden, zowel overdag als 's nachts. Dit is historisch zo gegroeid. Deze situatie is echter niet meer van deze tijd en onwenselijk. Door het aan- en afrijdende vrachtverkeer van en naar Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage te laten rijden, verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk in de wijk Dorp.

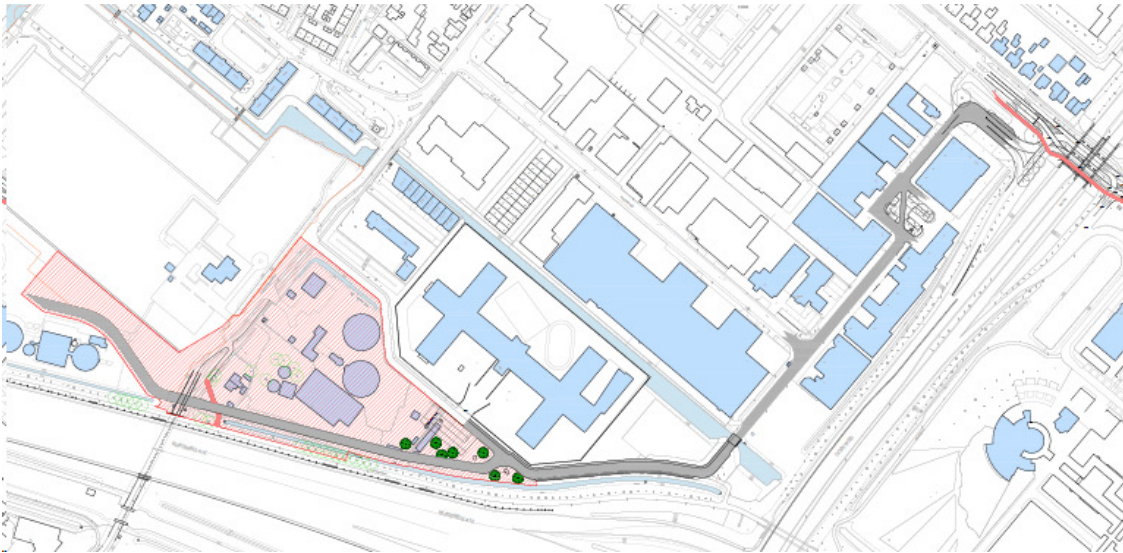


Figuur 2.1: Huidige ontsluiting Nutricia

Het nieuwe tracé voorziet in één route voor het aan- en afrijden naar Nutricia. Vrachtverkeer met de bestemming Nutricia kan vanaf de A12 via de Oostweg het bedrijventerrein Rokkehage oprijden. Vervolgens rijdt men via de Industrieweg aan de oostzijde van de voormalige

penitentiaire inrichting. Vanaf de bocht zal een nieuw tracé worden aangelegd, evenwijdig aan de A12.

Om te komen tot een keuze voor de nieuwe ontsluitingsweg zijn verschillende varianten onderzocht en afgewogen, waarbij ook de verschillende belanghebbenden uit het gebied zijn betrokken. De raad heeft op 11 september 2017 gekozen voor de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg aan de oostzijde van Nutricia. De gekozen variant sluit via de Industrierweg aan op de Bleiswijkseweg en de Oostweg. Het voorliggende bestemmingsplan is een juridisch-planologische vertaling van deze keuze. De gewijzigde ontsluiting heeft niet alleen positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de leefbaarheid. Er liggen langs de nieuwe ontsluitingsroute veel minder woningen. Vertrekkend verkeer van Nutricia zal via de nieuwe ontsluitingsweg en de Industrierweg rijden. Voor de richting Den Haag zal het verkeer vanaf de Industrierweg afslaan naar de Oostweg om de A12 te bereiken. Voor de richting Utrecht zal het verkeer vanaf de Industrierweg rechts afslaan naar de Bleiswijkseweg en via de Zoetermeerselaan en N209 naar de A12 rijden.



Figuur 2.2: Toekomstige ontsluiting Nutricia

Met de nieuwe ontsluitingsweg wordt bereikt dat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het Dorp sterk zal worden bevorderd. De inwoners van het Dorp zullen hier baat bij hebben. Ook zal dit ten goede komen aan de verkeersveiligheid van de fietsers in de Wijk Dorp (met name Eerste Stationsstraat, Karel Doormanlaan en Binnenweg). Echter, de keuze hiervoor betekent dat het verkeer op het bedrijventerrein Rokkehage zal toenemen. Het gevolg hiervan is ook een toename van het verkeer bij de woningen aan de Bleiswijkseweg in de omgeving van het kruispunt Industrierweg – Bleiswijkseweg. Dit zal tot meer hinder leiden ter plaatse van deze woningen en de bedrijfswoningen op het bedrijventerrein Rokkehage. Daarentegen blijkt uit onderzoeken dat het nieuwe tracé niet betekent dat er sprake zal zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van deze woningen. Alle belangen afwegende wordt daarom gekozen voor de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk Dorp en kiest de gemeente voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg voor Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage.

2.2 Reikwijdte bestemmingsplan

Voor wat betreft de zienswijzen omtrent verkeer in de zin van veiligheid, afwikkeling, maatregelen, inrichting en snelheid wordt in het algemeen allereerst het volgende opgemerkt. Het bestemmingsplan regelt niet de inrichting van wegen of verkeersmaatregelen. Door middel van het toekennen van de bestemming Verkeer geeft het bestemmingsplan alleen aan of op deze gronden mag worden gebouwd en hoe deze gronden mogen worden gebruikt. Denk hierbij aan het gebruik voor rijwegen, ongebouwde parkeervoorzieningen, straatmeubilair, fiets- en voetpaden, pleinen, stegen, speelvoorzieningen, beplanting, enz. Hoe breed de stoepen, straten, pleinen, enz. precies mogen zijn wordt dus niet geregeld in het bestemmingsplan. Welk soort verkeer over welk deel van de gronden met de bestemming Verkeer zich mag begeven, wordt eveneens niet in het bestemmingsplan geregeld.

2.3 Beantwoording zienswijzen

In onderstaande tabel worden alle zienswijzen beantwoord.

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
1. Zienswijze 1		
1.1	<p><i>Onveiligheid</i></p> <p>Door het aanleggen van de ontsluitingsweg Nutricia over de Bleiswijkseweg zullen er onveilige situaties ontstaan door de aanwezigheid van de school Dutch Innovation Park. De school wil groeien van 600 naar 3000 leerlingen. De aanleg van de ontsluitingsweg verplaatst de problemen van de Stationsstraat naar de Bleiswijkseweg.</p>	<p>In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn de effecten van de ontsluitingsweg op de directe omgeving onderzocht. Zie bijlage 1 van de plantoelichting: Notitie Effecten ontsluiting extra vrachtverkeer via Industrieweg. In deze bijlage staat:</p> <p><i>De conclusie is dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg met de voorgestelde aanpassingen, zodat verkeer vanaf de Industrieweg ook naar het oosten kan wegrijden, het verwachte verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken:</i></p> <ul style="list-style-type: none">■ de maatgevende cyclustijd is 48 seconden;■ de gemiddelde verliestijden zijn zeer laag;■ de maximale wachtrijlengtes zijn zeer acceptabel. <p><i>Het kruispunt is zeer robuust en heeft voldoende capaciteit om het verkeer goed te verwerken.</i></p> <p>Het karakter van de Bleiswijkseweg wordt niet wezenlijk anders door de realisatie van de ontsluitingsweg. De verkeerstoename is in relatie tot de bestaande verkeersstromen beperkt. Dit geldt ook voor de verkeerssituatie ter hoogte van de Dutch Innovation Factory (hogeschool).</p> <p>De onveiligheid op de kruising Eerste Stationsstraat/ Karel Doormanlaan werd veroorzaakt door een dodehoeksituatie. Deze situatie ontstaat niet op de Bleiswijkseweg. Om het fietsverkeer langs de Bleiswijkseweg te beschermen, wordt de fietsverbinding ten noorden van de Bleiswijkseweg gelegd. Daardoor zullen er geen vrachtwagens het fietspad kruisen.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.2	<p><i>Geluidsoverlast</i></p> <p>Het huidige geluidsoverlastprobleem vanaf de A12, de Oostweg, de Bleiswijkseweg en het bedrijventerrein Prisma is op dit moment al zeer belastend en ongezond. Door de komst van de ontsluitingsweg (en daardoor toename van het vrachtverkeer) zal de geluidsoverlast toenemen en dit is schadelijk en ongezond voor de bewoners van de Bleiswijkseweg en het natuurkerngebied Plas van Poot.</p>	<p>Door de realisatie van de nieuwe ontsluiting van NV Nutricia ontstaat een verkeerstoename op de route via het nieuwe wegdeel (langs de Rijksweg A12), de Rokkeveenseweg en de Industrierweg. Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar Nutricia neemt slechts op een klein deel van de Bleiswijkseweg toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Om voor het aspect geluid in beeld te brengen hoe groot het daadwerkelijke verschil is, is een akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van de plandoelichting) uitgevoerd.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de nieuwe routing naar de ontsluitingsweg over de aan te passen Industrierweg. De toekomstige geluidsbelasting op de dichtstbij gelegen woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onaanvaardbaar. Het akoestische woon- en leefklimaat zal daar door de nieuwe ontsluitingsweg niet wezenlijk veranderen. De woning van reclamant ligt op een grotere afstand dan de dichtstbij gelegen woningen aan de Bleiswijkseweg uit het onderzoek. Dit betekent dat ter plaatse van de woning van reclamant de nieuwe routing zeker niet zal leiden tot een onaanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.</p> <p>Wat betreft de Plas van Poot wordt opgemerkt dat dit geen Natura 2000-gebied is. De Plas van Poot ligt ten oosten van de Oostweg. Op dit deel van de Bleiswijkse weg zal sprake zijn van een beperkte toename van het verkeer. Dit betreft uitsluitend het verkeer van Nutricia in de richting van Utrecht. Gelet hierop zal het plan geen of nauwelijks effect hebben op de Plas van Poot.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
1.3	<p><i>Fijnstof</i></p> <p>Door de komst van de ontsluitingsweg zal de verkeersbelasting van groot vrachtverkeer zeer toenemen. Volgens Kenniscentrum InfoMil is het verkeer (weg en water) de grootste bron van fijnstof, vooral door het gebruik van diesel. Reclamant stelt dat dat bij de komst van de ontsluitingsweg de grenswaarde van 25 µg/m³ ruim zal worden overschreden. Het plaatsen van</p>	<p>In paragraaf 5.6 (luchtkwaliteit) van de toelichting van het bestemmingsplan zijn in tabel 5.1 de voor de ruimtelijke ordening van belang zijnde grenswaarden langs wegen opgenomen.</p> <p>Uit de paragraaf luchtkwaliteit blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage, berekend met de NIBM-tool (worst case berekening) bij de concentraties luchtverontreinigende stoffen (afkomstig uit de Monitoringstool) worden opgeteld, alsnog ruimschoots aan de</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
	zogenoemde Greenwalls zal de uitstoot van fijnstof en de geluidsoverlast reduceren.	grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Het plaatsen van bijvoorbeeld Greenwalls is gezien de uitkomst niet aan de orde. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.4	<i>Trillingsschade</i> Schade aan woningen aan de Bleiswijkseweg door trillingen van zwaar vrachtverkeer. Het merendeel van de woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onderheid. De woningen stammen uit 1937.	In verband met een mogelijke toename van trillingen in de directe omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij het bestemmingsplan gevoegd. De conclusie van het onderzoek is dat de trillingen op de bedrijfspwoningen langs de Industrieweg voldoen aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijn A 'Schade aan gebouwen' en B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen'. Voor beide richtlijnen wordt voldaan aan de (grens)streefwaarden. Maatgevend voor trillingsschade zijn de (bedrijfs)woningen aan de Industrieweg. Deze woningen liggen op 4 maal een kleinere afstand tot de wegrand dan de woningen die direct aan de Bleiswijkseweg zijn gelegen. De woning van reclamant ligt bovendien op nog veel grotere afstand van de Bleiswijkseweg dan de woningen aan de Bleiswijkseweg die het meest nabij de nieuwe ontsluitingsroute zijn gelegen In het onderzoek is bovendien uitgegaan van het niet onderheid zijn van de woningen aan de Bleiswijkseweg. De versterkingsfactor van de trillingsniveaus is bij rechtstreekse funderingen (niet onderheid) ten hoogste een factor 2 ten opzichte van geheide funderingen. Hierdoor blijft de 4 maal kleinere afstand van de woningen tot de wegrand bij de Industrieweg de maatgevende factor. Kortom, ook voor de woningen aan de Bleiswijkseweg geldt dat voldaan zal worden aan de (grens)streefwaarden uit de hierboven genoemde richtlijnen. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.5	<i>Planschade</i> Door de toename hinder van vrachtverkeer, slechtere bereikbaarheid en onveiligere situaties zullen de huizen gesitueerd aan de Bleiswijkseweg dalen in hun waarde.	Het verkeer afkomstig van Nutricia zal op een groot gedeelte van de Bleiswijkseweg minder worden (vergelijk figuren 2.1 en 2.2). Alleen ter plaatse van de woningen tegenover de aansluiting met Rokkehage zal het verkeer toenemen. De verkeerstoename is in vergelijking met de bestaande verkeersstromen relatief gezien zeer

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>bepikt. Voor zover waardedaling van de woning, als gevolg van het bestemmingsplan, verondersteld wordt door reclamant, kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).</p> <p>Een verzoek tot planschade kan bij de gemeente worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
1.6	<p><i>Suggesties minimaliseren overlast en veiligheid Bleiswijkseweg</i></p> <p>Reclamant adviseert de volgende eventuele aanpassingen, om daarmee de huidige problemen met de overlast en veiligheid op de Bleiswijkseweg te minimaliseren: Stil asfalt, veel groen planten voor het reduceren van fijnstof incl. greenwalls, vrachtwagen luw maken, 30-kilometerzone instellen en tripleglas woningen.</p>	<p>Voor wat betreft de suggesties is in de beantwoording van de zienswijze van reclamant onder 1.1, 1.2 en 1.3 aangegeven dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor geluid en fijnstof en dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken.</p> <p>De gevraagde maatregelen bij de Bleiswijkseweg zijn gezien de uitkomsten van de onderzoeken niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
2. Zienswijze 2		
2.1	<p><i>Veiligheid</i></p> <p>Door een toename van het vrachtverkeer zal onder andere de onveiligheid op Bleiswijkseweg toenemen.</p> <p>De verkeersbewegingen zijn ook al toegenomen, door het Station Lansingerland, en de komst en ontwikkeling van het bedrijventerrein Bleizo. Het vrachtverkeer van de Aldi/Hoogvliet/Hello Fresh rijden veelal via de Bleiswijkseweg om richting Den Haag te gaan.</p> <p>De uitbreiding (laad-en losstation) van Bode Scholte aan de Fokkerstraat zal meer verkeersbewegingen genereren alsmede toeleveringsbedrijven voor dit station. Dit vrachtverkeer rijdt eveneens veelvuldig over de Bleiswijkseweg, terwijl in een afspraak in het verleden met dit bedrijf de toezegging is gedaan via de Van der Hagenstraat te rijden naar de Oostweg.</p>	<p>In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn de effecten van de ontsluitingsweg op de directe omgeving onderzocht. Zie bijlage 1 van de plantoelichting: Notitie Effecten ontsluiting extra vrachtverkeer via Industrieweg. In deze bijlage staat:</p> <p><i>De conclusie is dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg met de voorgestelde aanpassingen, zodat verkeer vanaf de Industrieweg ook naar het oosten kan wegrijden, het verwachte verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de maatgevende cyclustijd is 48 seconden; ■ de gemiddelde verliestijden zijn zeer laag; ■ de maximale wachtrijlengtes zijn zeer acceptabel. <p><i>Het kruispunt is zeer robuust en heeft voldoende capaciteit om het verkeer goed te verwerken.</i></p> <p>Het karakter van de Bleiswijkseweg wordt niet wezenlijk anders door de realisatie van de ontsluitingsweg. De verkeerstoename is in relatie tot de bestaande verkeersstromen beperkt. De verkeersveiligheidssituatie ter plaatse van de aansluiting Rokkehage- Bleiswijkseweg zal verbeteren door het opheffen van zuidelijke</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>fietspad. Bij de planvorming voor de reconstructie van de Bleiswijkseweg-oost zal zeker rekening worden gehouden met verkeersveiligheid, maar dat heeft met name te maken met te hard rijden door het gemotoriseerde verkeer en niet in het bijzonder met het vrachtverkeer van Nutricia. Dat proces staat los van de planvorming voor de ontsluitingsweg Nutricia. Ook zonder de reconstructie van de Bleiswijkseweg leidt de realisatie van de ontsluitingsweg overigens niet tot problemen ten aanzien van de verkeersveiligheid.</p> <p>Aanvullend wordt opgemerkt dat het aannemelijk is dat door de ontwikkelingen van station Lansingerland-Zoetermeer en het Prismagebied de verkeersintensiteit is toegenomen. Op dit moment zijn er geen aanwijzingen dat de verkeersintensiteit problematisch is. Gelet op de ligging, de functie en inrichting van de weg kan deze voldoende verkeer verwerken. Er is bovendien een belangrijkere ontsluiting van het Prismagebied. Deze ontsluitingsroute loopt via de N209 (de Hoefweg, afslag A12 – Bleiswijk) richting de A12.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
2.2.	<p><i>Tellingen en ongevallen</i> Reclamant wil tellingen zien van het verkeer dat over de Bleiswijkseweg rijdt (in- en uit) en de ongevallenstatistieken van deze weg</p>	<p>In het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan voor de ontsluitingsweg is gebruik gemaakt van actuele gegevens vanuit het verkeersmodel. Er is geen aanleiding voor het uitvoeren van verkeerstellingen.</p> <p>In de periode van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2018 zijn 5 ongevallen geregistreerd aan de Bleiswijkseweg (inclusief de kruising Binnenweg tot en met de afrit Oostweg-Bleiswijkseweg). De gegevens over de geregistreerde ongevallen in 2019 zijn nog niet beschikbaar. Van de 5 ongevallen betrof het 1 eenzijdig ongeval (tegen betonnen pijler). Van de 5 ongevallen zijn er 3 met uitsluitend materiële schade (UMS) en 2 met letsel (bromfietser en motorrijder) (bron VIA). Bij geen van deze ongevallen was een vrachtwagen betrokken.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
2.3	<p><i>Snelheidsbeperkingen</i> Zijn snelheidsbeperkingen mogelijk? Zoals enkele roodlichtcamera's te plaatsen, die ook de snelheid meten?</p>	<p>Het Openbaar Ministerie (OM) bepaalt in samenspraak met de wegbeheerder en politie of en waar deze palen kunnen komen. Dit valt buiten de scope van het bestemmingsplan.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.4	<p><i>Planschade</i> Als het plan doorgaat verzoekt reclamant een taxatie uit te voeren voor de woningen om planschade vast te kunnen stellen</p>	<p>Een verzoek tot planschade kan bij de gemeente worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
2.5	<p><i>Overlast (trillingen-geluid)</i> De overlast door geluid en trillingen zal toenemen. De woningen zijn niet onderheid. De Oostweg geeft nu al behoorlijke overlast en de geluidschermen die zijn aangebracht voldoen niet. Ze zijn te kort en te laag.</p> <p>Er wordt gezegd dat de weg ver genoeg van de woningen ligt, zodat trillingen geen effect hebben. Ook dit is een aanname, omdat het te maken heeft met de structuur van de grondlagen. Reclamant verwijst naar de verbreding van het viaduct van de Oostweg waar door het heien van palen aan twee woningen naast het viaduct geen last/schade ontstond, maar bij woning van reclamant wel.</p>	<p>In verband met een mogelijke toename van trillingen in de directe omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg is een onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.</p> <p>De conclusie van het onderzoek is dat de trillingen op de bedrijfspwoningen langs de Industrieweg voldoen aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijn A 'Schade aan gebouwen' en B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen'. Voor beide richtlijnen wordt voldaan aan de (grens)streefwaarden.</p> <p>Maatgevend zijn de (bedrijfs)woningen aan de Industrieweg. Deze woningen liggen op 4 maal een kleinere afstand tot de wegrand dan de woningen aan de Bleiswijkseweg, waaronder de woning van reclamant.</p> <p>In het onderzoek is uitgegaan van het niet onderheid zijn van de woningen aan de Bleiswijkseweg. De versterkingsfactor van de trillingsniveaus is bij rechtstreekse funderingen (niet onderheid) ten hoogste een factor 2 ten opzichte van geheide funderingen. Hierdoor blijft de 4 maal kleinere afstand van de woningen tot de wegrand bij de Industrieweg de maatgevende factor.</p> <p>Voor wat betreft het voorbeeld dat reclamant aanhaalt, wordt opgemerkt dat in dit specifieke geval de fundering van de woning van reclamant op dezelfde harde grondlaag staat als waar de heipalen van het kunstwerk doorheen/op werden geslagen. Er is in dit geval sprake van een versterkte overdracht (contactbrug) door deze grondlaag, omdat deze direct wordt aangeslagen. De weg zal evenwel niet op deze harde grondlaag rusten en deze dus niet direct aanslaan. De trillingen voortkomend uit vrachtwagenbewegingen op de weg worden aan het oppervlakte gegenereerd.</p> <p>Kortom, ook voor de woningen aan de Bleiswijkseweg, waaronder de woning van reclamant, geldt dat voldaan zal worden aan de</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>(grens)streefwaarden uit de hierboven genoemde richtlijnen.</p> <p>Ten aanzien van de door reclamant gestelde toename van geluidsoverlast geldt het volgende. De berekende gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer ter plaatse van de buitenruimten/gevels van de woning van reclamant aan de Bleiswijkseweg blijft onder de drempelwaarde van het actieplan 2018. Er is daarom geen aanleiding om akoestische maatregelen te treffen ter plaatse van de woning van reclamant. Ook het aanpassen van de schermen langs bijvoorbeeld de Oostweg is niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
2.6	<p><i>Gezondheid</i> De fijnstof en het geluid zullen toenemen, wat de gezondheid van omwonenden niet ten goede komt. Er wordt berekend aan de hand van rekenmodellen en een aanname van de toenemende verkeersbewegingen. Er is dus niet daadwerkelijk gemeten. Graag inzicht in de meetrapporten.</p>	<p>In paragraaf 5.6 (luchtkwaliteit) van de toelichting van het bestemmingsplan zijn in tabel 5.1 de voor de ruimtelijke ordening van belang zijnde grenswaarden langs wegen opgenomen.</p> <p>Uit de paragraaf luchtkwaliteit blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage, berekend met de NIBM-tool (worst case berekening) bij de concentraties luchtverontreinigende stoffen (afkomstig uit de Monitoringstool) worden opgeteld, alsnog ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Gedetailleerd onderzoek is om deze reden niet noodzakelijk. Daarbij wordt opgemerkt dat metingen een momentopname is en daarom sowieso niet gebruikelijk zijn in het kader van een bestemmingsplan. Toetsing vindt plaats op basis van jaargemiddelde grenswaarden.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
2.7	<p><i>RTL nieuws</i> Uit een onderzoek van RTL nieuws van 11 oktober 2018 (in de buurt Zoetermeer) blijkt dat de Bleiswijkseweg één van de plekken in Zoetermeer is waarbij onder andere de geluidsnorm overschreden wordt en de luchtkwaliteit te wensen overlaat.</p>	<p>RTL Nieuws heeft deze analyse gedaan op basis van gegevens over de cumulatieve geluidsbelasting, berekend door het RIVM. Het RIVM geeft een waarde voor elke plek in Nederland, in vlakken van tien vierkante meter. Daarvoor is geluid van verschillende bronnen meegenomen: wegverkeer, spoorwegen, industrie, windmolens en luchtvaart. Deze gegevens zijn een indicatie van de geluidsbelasting en geen nauwkeurige berekening.</p> <p>Via de bron van het onderzoek (website RIVM https://geluid.rivm.nl/geluid/geluidbel_maps.php) kan een indicatie worden verkregen van de geluidskwaliteit in de woonomgeving. De geluidskwaliteit is gebaseerd op een indeling in</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>klassen van 5 dB van de totale gecumuleerde geluidbelasting van wegverkeer, railverkeer, luchtvaart, windturbines en industrie.</p> <p>Er staat expliciet bij vermeld dat de kwaliteitsindicatie niet kan worden gebruikt in het kader van toetsing aan de wettelijke normen en dat er geen rechten aan kunnen worden ontleend. De indicatie kan afwijken van de waarde die bij een meer uitgebreid onderzoek wordt vastgesteld. Voor een nauwkeurige bepaling van de geluidbelasting ter plaatse en het toetsen daarvan aan wettelijke normen is altijd een lokaal akoestisch onderzoek nodig door een daartoe gekwalificeerd bureau.</p> <p>Als onderdeel van het bestemmingsplan is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd en is er een rapportage opgesteld (zie bijlage 4 van de plantoelichting). Er is dus een (lokaal) akoestisch onderzoek beschikbaar, dat is opgesteld door een daartoe gekwalificeerd bureau. De berekeningen zijn conform de geldende voorschriften uitgevoerd ter plaatse van de maatgevende woningen. De resultaten van dit akoestisch onderzoek zijn getoetst aan de van toepassing zijnde (wettelijke)normen. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de onderzochte woningen aan de Bleiswijkseweg wordt voldaan aan de normen uit de Wet geluidhinder. Aangezien de woning van reclamant op minimaal dezelfde afstand ligt als deze woningen, kan geconcludeerd worden dat ook ter plaatse van de woning van reclamant voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder. Het akoestisch woon- en leefklimaat van reclamant zal ten gevolge van de nieuwe ontsluitingsweg niet wezenlijk veranderen.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
2.8	<p><i>Rijbaanbreedte</i> Op de Rokkeveenseweg/Industrieweg is uitgegaan van een rijbaanbreedte van 8 meter. Dit zou voldoende zijn, voor de elkaar passerende vrachtwagens. Echter in de Rokkeveenseweg is een brug gelegen, daar is de rijbaanbreedte ongeveer 6 meter breed. Dit zou inhouden dat de rijbaanbreedte van deze brug ook verbreed moet worden. Wordt dit gedaan?</p>	<p>Het is de bedoeling dat deze versmalling als "poort" gaat dienen naar de 30 km/h zone. De kans is klein dat twee vrachtwagens tegelijk op deze plek aankomen, maar als het eens voorkomt dan kan er met gepaste snelheid gepasseerd worden. De rijbaanbreedte van de brug wordt niet verbreed.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
2.9	<p><i>30 km/u regime</i> Ook spreekt men van het invoeren van een 30 km/u regime. Bij invoering van dit regime, zullen in de bestaande weg aanpassingen moeten plaatsvinden, zoals snelheid beperkende</p>	<p>De ontsluitingsroute zal, waar het gaat om het gedeelte ten noorden van de brug, onderdeel worden van een 30 km/zone. De gemeente moet hierover een verkeersbesluit nemen. Dit volgt uit de voorwaardelijke verplichting die aan artikel 11</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
	maatregelen, anders voldoet deze weg niet aan een 30 km/u gebied. Gaaf de gemeente dit doen en hoe?	van de planregels is toegevoegd, mede naar aanleiding van deze zienswijze. Bij een 30 km/zone horen ook snelheidsremmende voorzieningen. Bij deze maatregelen is rekening gehouden met het gebruik van de weg door vrachtverkeer. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.10	<i>Algemeen</i> Gevraagd wordt: - de aardwal tussen de Industrierweg en de Bleiswijkseweg te verlengen met handhaving van de bestaande boom; - de bosschages tussen het fietspad en de parkeervakken langs de Bleiswijkseweg te behouden.	Onderzocht zal worden of de aardwal kan worden verlengd met behoud van de bestaande boom. Dit betreft een uitvoeringsaspect en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De bosschages blijven behouden. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.11	<i>Inzicht</i> Kunnen bewoners van de Bleiswijkseweg ook inzicht krijgen in de alternatieven die zijn bekeken voor de ontsluiting van Nutricia.	Varianten uit het verleden zijn te raadplegen op https://www.zoetermeer.nl/inwoners/ruimtelijke-ontwikkeling_46734/rubriek/ontsluitingsroute-bestemmingsverkeer-nutricia_4991.html . Onderaan de pagina (onder het jaar 2012) is het onderzoek van Mobycon te vinden. Ook andere stukken met betrekking tot varianten zijn hier te raadplegen. Op 11 september 2017 heeft de gemeenteraad na zorgvuldig onderzoek besloten de huidige variant uit te werken. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3. Zienswijze 3		
3.1	<i>Veiligheid</i> De verkeersveiligheid en overlast wordt op deze manier verplaatst van de Eerste Stationsstraat naar de Industrierweg en Bleiswijkseweg.	De onveiligheid op de kruising Eerste Stationsstraat/ Karel Doormanlaan werd veroorzaakt door een dodehoeksituatie. Deze situatie ontstaat niet op de Bleiswijkseweg. Om het fietsverkeer te beschermen, wordt de fietsverbinding ten noorden van de Bleiswijkseweg gelegd. Daardoor zullen vrachtwagens het fietspad niet kruisen. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.2	<i>Parkeren</i> De parkeervakken op de Industrierweg zijn voor personenauto's gemaakt en niet voor busjes. De bedrijven die daar hun busjes plaatsen, omdat er verder geen plek is, steken met de neus van hun bus over de weg. Dat is met het huidige verkeer geen probleem, maar wel als het een doorgaande weg voor Nutricia moet gaan worden.	De weg is voldoende breed en de gemeente voorziet geen problemen met parkeren op de Industrierweg wanneer het vrachtverkeer van Nutricia gebruik gaat maken van deze route. Uit de verkeersstudie van Goudappel Coffeng (bijlage 1 bij het bestemmingsplan) blijkt dat de toekomstige intensiteit op de Industrierweg (maximaal 4.600 mvt/etmaal) ruimschoots lager is dan de maximale

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>capaciteit (6.000 mvt/etmaal, uitgaande van bedrijventerrein met 30 km/h-zone).</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
3.3	<p><i>Keuze route</i> Waarom wordt er niet een parallelweg gemaakt langs de A12 voor het vrachtverkeer?</p>	<p>Deze variant scoorde volgens het onderzoek van Mobycon (2012) minder goed op onder andere verkeersafwikkeling en bereikbaarheid, dan de variant om Nutricia via de oostzijde te ontsluiten (variant 3).</p> <p>Op de website van de gemeente Zoetermeer (https://www.zoetermeer.nl/inwoners/ruimtelijke-ontwikkeling_46734/rubriek/ontsluitingsroute-bestemmingsverkeer-nutricia_4991.html) is de alternatievenstudie van Mobycon te raadplegen (zie de stukken onder het jaar 2012).</p> <p>Op 11 september 2017 heeft de gemeenteraad na zorgvuldig onderzoek besloten voor een aangepaste variant 3. De ontsluitingsweg sluit niet meer aan op de Rokkeveenseweg, maar zal deze ongelijkvloers kruisen en via een nieuwe aan te leggen weg aansluiten op de Industrierweg.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
3.4	<p><i>Verkeersgeneratie</i> Gaaf de uitbreiding van Nutricia om 300 enkele ritten of over 300 vrachtwagens die dagelijks heen en terugrijden. Kan hier meer duidelijkheid over komen?</p>	<p>Nutricia vraagt een milieuv vergunning (revisie vergunning) aan voor een maximaal aantal vrachtritten van 652 per dag. Dat komt neer op 326 vrachtwagens die heen en weer rijden.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
3.5	<p><i>Suggesties</i> Reclamant heeft de volgende vragen/adviezen voor het project:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verplicht het vrachtverkeer dat van en naar de industriegebieden Prisma en Hoornershage rijden, om niet meer via de Bleiswijkseweg, Fokkerstraat te rijden. Laat ze de ringwegen pakken die hiervoor gemaakt zijn. 2. Plaats camera's/flitspalen op de Bleiswijkseweg en op de Oostweg, dit om te voorkomen dat het een racebaan wordt. Ook hiermee zal de geluidsoverlast naar alle waarschijnlijkheid worden afgenomen. 3. Kunnen er een aantal kruizen op de weg komen, zodat de bewoners kunnen oversteken en zich tussen de auto's voor het verkeerslicht kunnen manoeuvreren. 4. Om met de auto de Bleiswijkseweg op te komen of om achteruit onze eigen oprit op te 	<p>Ad. 1. Het is de bedoeling dat het (vracht)verkeer komende vanuit het Prismagebied zoveel mogelijk via de N209 (de Hoefweg, afslag A12 - Bleiswijk) richting de A12 rijdt en niet over Zoetermeers grondgebied. Er geldt geen vrachtwagenverbod op de Bleiswijkseweg en dit is ook niet wenselijk. Het is namelijk een belangrijke verkeersroute vanuit de wijk Dorp richting de N209 en de A12.</p> <p>Ad. 2. Het Openbaar Ministerie (OM) bepaalt in samenspraak met de wegbeheerder en politie of en waar deze palen kunnen komen. Dit valt buiten de scope van het bestemmingsplan.</p> <p>Ad. 3. Het eventueel aanbrengen van wegmarkeringen valt buiten de scope van het bestemmingsplan. Het is niet mogelijk een aantal kruizen te plaatsen. Dit maakt de verkeersafwikkeling en situatie ter plaatse onrustig en onoverzichtelijk en komt de verkeersveiligheid daardoor juist niet ten goede.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
	<p>komen wordt voor de automobilist en voor de fietsers er niet veiliger op. Kunnen er op het fietspad met verf aangegeven worden dat ook de fietsers hier rekening mee moeten houden? Zoiets als op de Delftweg, erg duidelijk.</p> <p>5.De oversteek naar Rokkehage blijft, maar kan het zo gemaakt worden dat er 2 parkeerplaatsen bijkomen of tenminste 1? Die oversteek kost nu 2 plekken wat niet nodig hoeft te zijn.</p> <p>6. Het stuk gemeentegrond wat langs de Bleiswijkseweg ligt, tegen Rokkehage aan, kan hier een mooi groen gebied van gemaakt worden met een paar parkeerplaatsen?</p>	<p>Ad. 4. Het eventueel aanbrengen van wegmarkeringen valt buiten de scope van het bestemmingsplan. Met de nieuwe ontsluitingsweg wordt het aantal vrachtwagenbewegingen over de totale Bleiswijkseweg verminderd. Alleen bij de aansluiting met de Industrieweg zal de Bleiswijkseweg een verandering ondergaan en het vrachtverkeer toenemen.</p> <p>Ad. 5. Het aantal parkeerplaatsen ter plaatse van de oversteek blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. De aanleg van extra parkeerplaatsen is niet nodig.</p> <p>Ad. 6. Dit stuk grond maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en valt dus buiten de scope van dit bestemmingsplan.</p> <p>De zienswijzen geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
4. Zienswijze 4 Gasunie		
4.1	<p>Verbeelding <i>Ligging niet correct weergegeven</i> De ligging van de in het plangebied aanwezige gastransportleiding W-539-06, waar wij het beheer van voeren is niet correct weergegeven. Wij verzoeken u om de ligging correct weer te geven.</p>	<p>Conform de digitale leidinggegevens die reclamant naar aanleiding van de zienswijze heeft toegestuurd, is de ligging van de gastransportleiding aangepast.</p> <p>De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
4.2.	<p><i>Te brede belemmeringenstrook</i> De door weergegeven belemmeringenstrook (dubbelbestemming Leiding - Gas) is te breed. Het is wettelijk voldoende om de belemmeringenstrook te beperken tot een zone van 4 meter ter weerszijden van de leiding(en). Verzoek: de breedte van de belemmeringenstrook terug te brengen naar 4 meter.</p>	<p>Het klopt inderdaad dat een belemmeringenstrook in het geval van onderhavige leiding (gelet op de ontwerpdruk van ten hoogste 40 bar) 4 meter bedraagt in plaats van 5 meter. De verbeelding en paragraaf 5.8 van de toelichting zijn aangepast.</p> <p>De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
4.3	<p>Planregels <i>Niet opnemen van druk en diameter in bestemmingsomschrijving</i> Wij verzoeken u de in artikel 6.1.1 voor de leiding opgenomen specifieke gegevens omtrent de druk en diameter niet op te nemen binnen de planregels. Door het niet opnemen van de druk en/of diameter hoeft bij een eventuele wijziging (vergroten diameter of wijzigen druk) geen nieuwe bestemmingsplanprocedure gevolgd te worden. Reclamant is zich bewust dat voorafgaand aan een eventuele wijziging een groepsrisicoberekening gemaakt moet worden.</p>	<p>De verantwoording van het groepsrisico is gebaseerd op de leidingkenmerken en daarom is het relevant om de maximale druk en diameter te specificeren in de planregels. Indien er in de toekomst noodzaak bestaat om de druk in de buisleiding op te voeren, is er inderdaad een nieuw ruimtelijk besluit nodig. Hierdoor ontstaat de gelegenheid om in een wettelijke procedure het groepsrisico te verantwoorden. De vermelding van de maximale druk en diameter blijven daarom gehandhaafd.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
4.4.	<i>Rangorde voorrangsbepaling</i>	De planregels worden aangepast.

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
	<p>In dit plan valt de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' samen met enkele andere bestemmingen (zoals 'Leiding-Riool'). De planregels van artikel 7.1.2 en 8.1.2 conflicteren met hetgeen in de planregels van artikel 6.1.2 is opgenomen. Op basis van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient een onderlinge rangorde te worden aangegeven. Gezien de veiligheidsaspecten die gelden om een veilige ligging van de gastransportleiding te waarborgen, verzoeken wij u artikel 7.1.2 dusdanig te wijzigen, dat de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' bij samenvallen met andere bestemmingen voorrang krijgt.</p>	<p>In artikel 13 van de Overige regels is een voorkeursvolgorde opgenomen. In artikel 6, 7 en 8 is nu een verwijzing naar artikel 13, lid 13.1 opgenomen.</p> <p>De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
4.5	<p><i>Aanpassen maximale bouwhoogte bouwwerken t.b.v. de bestemming</i> Wij verzoeken u om de in artikel 6.2 lid a genoemde hoogte van maximaal 5 meter aan te passen naar 2 meter. De bouwwerken die ten dienste van de bedoelde leiding zijn/ worden gebouwd hebben een hoogte van maximaal 2 meter.</p>	<p>In de bestemmingsplannen van Zoetermeer wordt als algemeen uitgangspunt een bouwhoogte voor bouwwerken van 5 meter gehanteerd. Deze bouwhoogte hoeft niet te worden benut, maar biedt wel flexibiliteit.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
4.6	<p><i>Aanvullen werkzaamheden</i> Reclamant verzoekt om artikel 6.4.1 lid b. aan te vullen met de volgende werkzaamheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het rooien van diepwortelende beplantingen en bomen. 	<p>Dit wordt conform de zienswijze overgenomen in de planregels.</p> <p>De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
4.7	<p><i>Opnemen adequate regeling uitzondering op het aanlegverbod.</i> Wij verzoeken u om artikel 6.4.3 op het volgende punt aan te passen: het woord 'onevenredig' te schrappen.</p>	<p>Het woord 'onevenredig' komt niet voor in de genoemde planregel. Echter, om een afweging van betrokken belangen te kunnen maken, is het woord 'onevenredig' aan deze planregel toegevoegd. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht dient bij besluitvorming namelijk een belangenafweging plaats te vinden, voor zover de wet daarvoor die ruimte laat. Niet is gebleken dat de wet in dit geval geen belangenafweging toelaat of dat er anderszins een zodanige beperking is dat een belangenafweging niet mogelijk zou zijn bij het verstrekken van een omgevingsvergunning voor bijvoorbeeld het rooien van diepwortelende bomen.</p> <p>De zienswijze geeft aanleiding tot een ambtshalve aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
4.8	<p><i>Voorlegging</i> Reclamant verzoekt om voor vaststelling van het bestemmingsplan de beoogde wijziging(en) voor te leggen</p>	<p>In voorbereiding op de behandeling van het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan in de raad wordt reclamant in de gelegenheid gesteld de zienswijze toe te lichten tijdens de hoorzitting door de commissie Stad. Reclamant wordt hiervoor uitgenodigd en ontvangt de stukken, waaronder de Nota Zienswijzen. De raad stelt het bestemmingsplan na afweging van alle belangen vast.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5. Zienswijze 5.		
5.1	<p><i>Breedte Industrierweg</i> De Industrierweg is te smal voor al het vrachtverkeer en de toekomstplannen van Nutricia. Door de aanleg van de Ontsluitingsweg zal de verkeersveiligheid in gevaar komen.</p> <p>Het bedrijf van reclamant is gevestigd aan weerszijden van de Industrierweg. Het heen en weer rijden met een heftruck en het laden en lossen zal bij aanleg van de ontsluitingsweg verkeerschaos gaan geven.</p>	<p>De Industrierweg heeft een breedte van 8 meter. Deze breedte is voldoende om twee vrachtwagens elkaar te kunnen laten passeren. Deze rijbaanbreedte is heel gebruikelijk op bedrijfsterreinen en er worden dan ook geen problemen verwacht voor wat betreft de verkeersveiligheid als gevolg van de breedte van de rijbaan.</p> <p>De aanleg van de ontsluitingsweg verandert niets aan de reeds bestaande bedrijfssituatie – vestigingen aan weerszijden van de weg -van reclamant. Het heen en weer rijden is nu ook al aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
5.2	<p><i>Veiligheid</i> Het wordt onveilig voor fietsers.</p>	<p>Om het fietsverkeer te beschermen, wordt de fietsverbinding ten noorden van de Bleiswijkseweg gelegd. Daardoor zullen vrachtwagens het fietspad niet kruisen.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan</p>
5.3	<p><i>Lawaai en trillingen</i> De nieuwe ontsluitingsweg zal veel lawaai en trillingen met zich meebrengen.</p>	<p>Door de realisatie van de nieuwe ontsluiting van NV Nutricia ontstaat een verkeerstoename op de route via het nieuwe wegdeel (langs de Rijksweg A12), de Rokkeveenseweg en de Industrierweg. Ook neemt hierdoor het aantal vrachtwagenbewegingen op een klein deel van de Bleiswijkseweg toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg.</p> <p>Om in beeld te brengen hoe groot het daadwerkelijke verschil is, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 4 van de plantoelichting). Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de nieuwe routing naar de ontsluitingsweg over de aan te passen Industrierweg. Aanvullend wordt met betrekking tot het aspect geluid nog opgemerkt dat de maximum rijsnelheid op een deel van de Industrierweg om verkeerskundige redenen verlaagd wordt van 50 naar 30 km/uur. Als gevolg van de snelheidsverlaging is de toename van de geluidsbelasting op de woningen langs de Industrierweg vanwege het verkeer op dit deel van de Industrierweg ook lager.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de (bedrijfs)woningen aan de Industrieweg ten gevolge van het verkeer over de Industrieweg onder de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder (Wgh) blijft. Wij menen dat daarmee uit oogpunt van geluid het plan voorziet in een goede ruimtelijke ordening. Het bedrijfsperceel van reclamant aan de Industrieweg ligt op een vergelijkbare afstand als de woningen aan de Industrieweg die in het onderzoek zijn meegenomen. Dit betekent dat ter plaatse van het perceel van reclamant de nieuwe routing ook niet zal leiden tot een onaanvaardbare akoestische situatie.</p> <p>In verband met een mogelijke toename van trillingen in de directe omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij het bestemmingsplan gevoegd.</p> <p>Maatgevend voor trillingsschade zijn de (bedrijfs)woningen aan de Industrieweg. Het bedrijf van van reclamant (eveneens gelegen aan de Industrieweg) ligt op een vergelijkbare afstand van de weg als de woningen die in het onderzoek zijn meegenomen.</p> <p>De conclusie van het onderzoek is dat de trillingen op de bedrijfswoningen langs de Industrieweg voldoen aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijn A 'Schade aan gebouwen' en B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen'. Uit het onderzoek volgt dat voldaan wordt voldaan aan de (grens)streefwaarden van beide richtlijnen.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
5.4	<p><i>Gezondheidsproblemen</i> Vrees voor gezondheidsproblemen door uitstoot van milieuonvriendelijke stoffen (fijnstof).</p>	<p>In paragraaf 5.6 (luchtkwaliteit) van de toelichting van het bestemmingsplan zijn in tabel 5.1 de voor de ruimtelijke ordening van belang zijnde grenswaarden langs wegen opgenomen.</p> <p>Uit de paragraaf luchtkwaliteit blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage, berekend met de NIBM-tool (worst case berekening) bij de concentraties luchtverontreinigende stoffen (afkomstig uit de Monitoringstool) worden opgeteld, alsnog ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
6. Zienswijze 6		
6.1	<p><i>Bevestiging</i> Reclamant geeft aan dat de gemeente schriftelijk bevestigd heeft dat hij zijn activiteiten kan voortzetten.</p>	<p>Het perceel van reclamant maakt geen onderdeel uit van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>In het bestemmingsplan Noordelijke Bedrijventerreinen (onherroepelijk d.d. 20-9-2013) heeft het perceel van reclamant de bestemming 'Bedrijventerrein' met de functieaanduiding 'bedrijf tot en met milieucategorie 2 en de functieaanduiding 'atelier'. Deze bestemmingen blijven ongewijzigd.</p> <p>De gronden grenzend aan het perceel van reclamant zijn wel gelegen in het plangebied van onderhavige bestemmingsplan en hebben de bestemming 'Verkeer' en 'Bedrijventerrein' tot en met milieucategorie 2. Deze functies zijn niet van invloed op de uitoefening van de activiteiten op het perceel van reclamant.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning.</p>
6.2	<p><i>Rokkeveenseweg 46A en 46B</i> Reclamant wil de gebouwen (Rokkeveenseweg 46A/B en C), die voorheen deel uitmaakten van het industrieel complex van de voormalige waterzuivering behouden voor de toekomst en zodoende industrieel erfgoed materiaal bestendigen. Reclamant wil niet dat de gemeente de panden sloopt. Reclamant geeft daarnaast aan de panden geschikt te willen maken voor een geluidsstudio voor o.a. Touche Collective & Bitbird (San Holo & Thorwald van den Akker) en voor de geluidskunstenaars Justin Bennett & Roelf Toxopeus. Tevens het bestemmen van ruimte t.b.v. gastkunstenaars uit het buitenland.</p>	<p>De woningen (voormalige dubbele dienstwoning) waar reclamant op doelt zijn door de gemeente aangekocht en zijn onderdeel van het plangebied voor de aanleg van de ontsluitingsweg.</p> <p>De bestemming van de woningen ('wonen') is gewijzigd in de bestemming 'Bedrijventerrein'. De gemeente is voornemens de locatie te verkopen. Op dit moment is nog niet besloten of de woningen worden gesloopt.</p> <p>Het complex van de voormalige rioolzuivering en de bijbehorende panden en bouwwerken heeft op dit moment geen (juridisch) monumentale status. In 2020 vindt een inventarisatie plaats in het kader van het project <i>Inventarisatie en selectie naoorlogs erfgoed 1945-1990</i>. Het complex wordt meegenomen in de inventarisatie.</p> <p>De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen bestemming 'Bedrijventerrein' staat een goede herbestemming van het pand niet in de weg en schaadt de cultuurhistorische waarden niet.</p> <p>Voor zover reclamant suggesties doet voor invulling van de panden, wordt opgemerkt dat de gemeente eerst de inventarisatie wil afwachten voordat zij besluit wat met deze panden gaat gebeuren.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of omgevingsvergunning.
6.3	<p><i>Erfafscheiding</i></p> <p>Reclamant wil een hekwerk als erfafscheiding tussen het perceel van reclamant en de aan te leggen ontsluitingsweg.</p> <p>Het hekwerk moet naar mening van reclamant een hoogte hebben 2,40 meter en niet 1,80 m zoals de gemeente aanbiedt.</p> <p>Het dient 2,40 meter te zijn vanwege veiligheid, milieu(stikstof), verkeersbewegingen en privacy.</p>	<p>De gemeente heeft in gesprek met reclamant het belang van een erfafscheiding, in het kader van de (verkeers-) veiligheid onderschreven. Reclamant kan op zijn eigen perceel binnen de bestemming 'bedrijventerrein' (artikel 4) een erf- of terreinafscheiding realiseren van maximaal 2 meter (artikel 4.2.3 onder a van de planregels). Tevens is er een mogelijkheid tot afwijking van deze bouwregel en is een erf-of terreinafscheiding toegestaan van maximaal 3 meter, mits noodzakelijk voor de bedrijfsvoering.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of omgevingsvergunning.</p>
7. Zienswijze 7		
7.1	<p><i>Onveiligheid</i></p> <p>Door het aanleggen van de ontsluitingsweg Nutricia over de Bleiswijkseweg zullen er onveilige situaties ontstaan door de aanwezigheid van de school Dutch Innovation Park. De school wil groeien van 600 naar 3000 leerlingen. De aanleg van de ontsluitingsweg verplaatst de problemen van de Stationsstraat naar de Bleiswijkseweg.</p> <p>Er gebeuren rond het viaduct bij de Bleiswijkseweg nu al veel ongelukken, misschien wel meer dan op de Eerste Stationsstraat. Reclamant ziet daar graag rapporten/cijfers van.</p>	<p>In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn de effecten van de ontsluitingsweg op de directe omgeving onderzocht. Zie bijlage 1 van de plantoelichting: Notitie Effecten ontsluiting extra vrachtverkeer via Industrieweg. In deze bijlage staat:</p> <p><i>De conclusie is dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg met de voorgestelde aanpassingen, zodat verkeer vanaf de Industrieweg ook naar het oosten kan weggrijden, het verwachte verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de maatgevende cyclustijd is 48 seconden; ■ de gemiddelde verliestijden zijn zeer laag; ■ de maximale wachtrijlengtes zijn zeer acceptabel. <p><i>Het kruispunt is zeer robuust en heeft voldoende capaciteit om het verkeer goed te verwerken.</i></p> <p>Het karakter van de Bleiswijkseweg wordt niet wezenlijk anders door de realisatie van de ontsluitingsweg. De verkeerstoename is in relatie tot de bestaande verkeersstromen beperkt. Dit geldt ook voor de verkeerssituatie ter hoogte van de Dutch Innovation Factory (hogeschool).</p> <p>De onveiligheid op de kruising Eerste Stationsstraat/ Karel Doormanlaan werd veroorzaakt door een dodehoeksituatie. Deze situatie ontstaat niet op de Bleiswijkseweg. Om het fietsverkeer langs de Bleiswijkseweg te beschermen, wordt de fietsverbinding ten noorden van de Bleiswijkseweg gelegd. Daardoor zullen vrachtwagens het fietspad niet kruisen.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>In de periode van 1 januari 2014 ten met 31 december 2018 zijn 5 ongevallen geregistreerd aan de Bleiswijkseweg (inclusief de kruising Binnenweg tot en met de afrit Oostweg-Bleiswijkseweg). De gegevens over de geregistreerde ongevallen in 2019 zijn nog niet beschikbaar.</p> <p>Van de 5 ongevallen betrof het 1 eenzijdig ongeval (tegen betonnen pijler). Van de 5 ongevallen zijn er 3 met uitsluitend materiële schade (UMS) en 2 met letsel (bromfietser en motorrijder) (bron VIA). Bij geen van deze ongevallen was een vrachtwagen betrokken.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
7.2	<p><i>Geluidsoverlast</i> Het huidige geluidsoverlastprobleem vanaf de A12, de Oostweg, de Bleiswijkseweg en het bedrijventerrein Prisma is op dit moment al zeer belastend en ongezond. Door de komst van de ontsluitingsweg (en daardoor toename van het vrachtverkeer) zal de geluidsoverlast toenemen en dit is schadelijk en ongezond voor de bewoners van de Bleiswijkseweg en het natuurkerngebied Plas van Poot.</p>	<p>Door de realisatie van de nieuwe ontsluiting van NV Nutricia ontstaat een verkeerstoename op de route via het nieuwe wegdeel (langs de Rijksweg A12), de Rokkeveenseweg en de Industrieweg. Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar Nutricia neemt slechts op een klein deel van de Bleiswijkseweg toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Om voor het aspect geluid in beeld te brengen hoe groot het daadwerkelijke verschil is, is een akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van de plantoelichting) uitgevoerd.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de nieuwe routing naar de ontsluitingsweg over de aan te passen Industrieweg.</p> <p>De toekomstige geluidsbelasting op de woningen aan de Industrieweg is niet onaanvaardbaar. Het bedrijfsperceel van reclamant aan de Industrieweg ligt op een grotere afstand dan de woningen aan de Industrieweg die in het onderzoek zijn meegenomen Dit betekent dat ter plaatse van de het bedrijf van reclamant de nieuwe routing zeker niet zal leiden tot een onaanvaardbare akoestische situatie.</p> <p>Wat betreft de Plas van Poot wordt opgemerkt dat dit geen Natura 2000-gebied is. De Plas van Poot ligt ten oosten van de Oostweg. Op dit deel van de Bleiswijkse weg zal sprake zijn van een beperkte toename van het verkeer. Dit betreft uitsluitend het verkeer van Nutricia in de richting van Utrecht. Gelet hierop zal het plan geen of nauwelijks effect hebben op de Plas van Poot.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.3	<p><i>Fijnstof</i></p> <p>Door de komst van de ontsluitingsweg zal de verkeersbelasting van groot vrachtverkeer zeer toenemen. Volgens Kenniscentrum InfoMil is het verkeer (weg en water) is de grootste bron van fijnstof, vooral door het gebruik van diesel. Reclamant stelt dat bij de komst van de ontsluitingsweg de grenswaarde van 25 µg/m³ ruim zal worden overschreden. Het plaatsen van zogenoemde Greenwalls zal de uitstoot van fijnstof en de geluidsoverlast reduceren.</p>	<p>In paragraaf 5.6 (luchtkwaliteit) van de toelichting van het bestemmingsplan zijn in tabel 5.1 de voor de ruimtelijke ordening van belang zijnde grenswaarden langs wegen opgenomen.</p> <p>Uit de paragraaf luchtkwaliteit blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage, berekend met de NIBM-tool (worst case berekening) bij de concentraties luchtverontreinigende stoffen (afkomstig uit de Monitoringstool) worden opgeteld, alsnog ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.</p> <p>Het plaatsen van bijvoorbeeld Greenwalls is gezien de uitkomst van de berekening niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
7.4	<p><i>Trillingsschade</i></p> <p>Schade aan woningen aan de Bleiswijkseweg door trillingen van zwaar vrachtverkeer. Het merendeel van de woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onderheid. De woningen stammen uit 1937.</p>	<p>In verband met een mogelijke toename van trillingen in de directe omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij het bestemmingsplan gevoegd.</p> <p>De conclusie van het onderzoek is dat de trillingen op de bedrijfswoningen langs de Industrieweg voldoen aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijn A 'Schade aan gebouwen' en B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen'. Voor beide richtlijnen wordt voldaan aan de (grens)streefwaarden.</p> <p>Maatgevend voor trillingsschade zijn de (bedrijfs)woningen aan de Industrieweg. Deze woningen liggen op 4 maal een kleinere afstand tot de wegrand dan de woningen die direct aan de Bleiswijkseweg zijn gelegen. De woning van reclamant ligt bovendien op nog veel grotere afstand van de Bleiswijkseweg dan de woningen aan de Bleiswijkseweg die het meest nabij de nieuwe ontsluitingsroute zijn gelegen.</p> <p>In het onderzoek is bovendien uitgegaan van het niet onderheid zijn van de woningen aan de Bleiswijkseweg. De versterkingsfactor van de trillingsniveaus is bij rechtstreekse funderingen (niet onderheid) ten hoogste een factor 2 ten opzichte van geheide funderingen. Hierdoor blijft de 4 maal kleinere afstand van de woningen tot de wegrand bij de Industrieweg de maatgevende factor.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>Kortom, ook voor de woningen aan de Bleiswijkseweg geldt dat voldaan zal worden aan de (grens)streefwaarden uit de hierboven genoemde richtlijnen.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
7.5	<p><i>Planschade</i> Door de toename hinder van vrachtverkeer, slechtere bereikbaarheid en onveiligere situaties zullen de huizen gesitueerd aan de Bleiswijkseweg dalen in hun waarde.</p>	<p>Het verkeer afkomstig van Nutricia zal op een groot gedeelte van de Bleiswijkseweg minder worden (zie figuren 2.1 en 2.2 in deze nota). Alleen ter plaatse van de woningen tegenover de aansluiting met Rokkehage zal het verkeer toenemen. De verkeerstoename is in vergelijking met de bestaande verkeersstromen relatief gezien zeer beperkt. Voor zover waardedaling van de woning, als gevolg van het bestemmingsplan, verondersteld wordt door reclamant, kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).</p> <p>Een verzoek tot planschade kan bij de gemeente worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
7.6	<p><i>Haalbaarheid bestemmingsplan</i> Het gebied leent zich niet voor een grote toename van het vrachtverkeer. Het probleem van de Eerste Stationsstraat wordt verschoven naar dit woon/werkgebied.</p>	<p>Het Besluit ruimtelijke ordening schrijft voor dat in een ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat de plannen haalbaar en uitvoerbaar zijn. Hiertoe moet voldoende onderzoek worden uitgevoerd. Per plan moet een afweging worden gemaakt of ruimtelijke effecten, zoals de gevolgen voor geluid en trillingen als gevolg van een toename van zwaar vrachtverkeer, een belemmering vormen, relevant zijn en of een onderzoek noodzakelijk is.</p> <p>Voor het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia zijn alle relevante aspecten afgewogen en zo nodig onderzocht. Het aantal vrachtwagenbewegingen op de Bleiswijkseweg neemt in de toekomst toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Uit de onderzoeken blijkt tevens dat er geen sprake zal zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat langs de nieuwe ontsluitingsroute.</p> <p>Aan de andere kant rijden er op dit moment aanzienlijke aantallen vrachtwagens van Nutricia door woongebieden, zowel overdag als 's nachts. Dit is historisch zo gegroeid. Deze situatie is echter niet meer van deze tijd en onwenselijk. Door het aan- en afrijdende vrachtverkeer van en</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>naar Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage te laten rijden, verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk in de wijk Dorp.</p> <p>Alle belangen afwegende is daarom gekozen voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg voor Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
7.7	<p><i>Suggesties minimaliseren overlast en veiligheid Bleiswijkseweg</i></p> <p>Reclamant adviseert de volgende eventuele aanpassingen, om daarmee de huidige problemen met de overlast en veiligheid op de Bleiswijkseweg te minimaliseren:</p> <p>Stil asfalt, veel groen planten voor het reduceren van fijnstof incl. greenwalls, vrachtwagen luw maken, 30-kilometerzone instellen en tripleglas woningen.</p>	<p>Voor wat betreft de suggesties is in de beantwoording van de zienswijze van reclamant onder 7.1, 7.2 en 7.3 aangegeven dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor geluid en fijnstof en dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken.</p> <p>De gevraagde maatregelen bij de Bleiswijkseweg zijn gezien de uitkomsten van de onderzoeken niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
7.8	<p><i>Aanvullend</i></p> <p>Reclamant adviseert aanvullend (op weergave in zienswijze 1):</p> <ul style="list-style-type: none"> - eerst de aanpassingen op het kruispunt Stationsstraat te testen; - het vrachtverkeer via de achterkant Nutricia via de Rokkeveenseweg en Binnenweg te laten rijden; - de stoplichten bij de oprit naar achter te plaatsen, zodat het vrachtverkeer richting Utrecht EN Den Haag kan rijden. 	<p>In het voortraject zijn verschillende ontsluitingsalternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Daarbij is bekeken in hoeverre de verschillende opties bijdragen aan het ontlasten van de wijk Dorp, het verminderen van hinder en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ten aanzien van de in de zienswijze genoemde opties en maatregelen wordt aangegeven dat de aanpassingen van het kruispunt 1^e Stationsstraat geen definitieve oplossing is.</p> <p>Verder is gebleken dat de route Rokkeveenseweg - Binnenweg niet haalbaar is gebleken en niet wenselijk (ook vanwege geluid).</p> <p>Voor zover geopperd wordt de Oostweg aan te passen door het verplaatsen van de stoplichten, wordt opgemerkt dat uit onderzoek is gebleken dat vanwege de verkeersveiligheid het niet wenselijk is (de inrichting van) de Oostweg aan te passen.</p> <p>Op 11 september 2017 heeft de gemeenteraad besloten de variant, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, verder uit te werken. Er worden geen andere varianten meer onderzocht.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
8. Zienswijze 8		
8.1	<p><i>Onveiligheid</i></p> <p>Door het aanleggen van de ontsluitingsweg Nutricia over de Bleiswijkseweg zullen er onveilige situaties ontstaan door de aanwezigheid van de school Dutch Innovation Park. De school wil groeien van 600 naar 3000 leerlingen. De aanleg van de ontsluitingsweg verplaatst de problemen van de Stationsstraat naar de Bleiswijkseweg.</p> <p>Er gebeuren rond het viaduct bij de Bleiswijkseweg nu al veel ongelukken, misschien wel meer dan aan de Eerste Stationsstraat. Reclamant ziet daar graag rapporten/cijfers van.</p>	<p>In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn de effecten van de ontsluitingsweg op de directe omgeving onderzocht. Zie bijlage 1 van de plantoelichting: Notitie effecten ontsluiting extra vrachtverkeer via Industrieweg. In deze bijlage staat:</p> <p><i>De conclusie is dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg met de voorgestelde aanpassingen, zodat verkeer vanaf de Industrieweg ook naar het oosten kan weggrijden, het verwachte verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de maatgevende cyclustijd is 48 seconden; ■ de gemiddelde verliestijden zijn zeer laag; ■ de maximale wachtrijlengtes zijn zeer acceptabel. <p><i>Het kruispunt is zeer robuust en heeft voldoende capaciteit om het verkeer goed te verwerken.</i></p> <p>Het karakter van de Bleiswijkseweg wordt niet wezenlijk anders door de realisatie van de ontsluitingsweg. De verkeerstoename is in relatie tot de bestaande verkeersstromen beperkt. Dit geldt ook voor de verkeerssituatie ter hoogte van de Dutch Innovation Factory (hogeschool).</p> <p>De onveiligheid op de kruising Eerste Stationsstraat/ Karel Doormanlaan werd veroorzaakt door een dodehoeksituatie. Deze situatie ontstaat niet op de Bleiswijkseweg. Om het fietsverkeer langs de Bleiswijkseweg te beschermen, wordt de fietsverbinding ten noorden van de Bleiswijkseweg gelegd. Daardoor vrachtwagens het fietspad niet kruizen.</p> <p>In de periode van 1 januari 2014 ten met 31 december 2018 zijn 5 ongevallen geregistreerd aan de Bleiswijkseweg (inclusief de kruising Binnenweg tot en met de afrit Oostweg-Bleiswijkseweg). De gegevens over de geregistreerde ongevallen in 2019 zijn nog niet beschikbaar.</p> <p>Van de 5 ongevallen betrof het 1 eenzijdig ongeval (tegen betonnen pijler). Van de 5 ongevallen zijn er 3 met uitsluitend materiële schade (UMS) en 2 met letsel (bromfietser en motorrijder) (bron VIA). Bij geen van deze ongevallen was een vrachtwagen betrokken.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
8.2	<p><i>Geluidsoverlast</i></p> <p>Het huidige geluidsoverlastprobleem vanaf de A12, de Oostweg, de Bleiswijkseweg en het bedrijventerrein Prisma is op dit moment al zeer belastend en ongezond. Door de komst van de ontsluitingsweg (en daardoor toename van het vrachtverkeer) zal de geluidsoverlast toenemen en dit is schadelijk en ongezond voor de bewoners van de Bleiswijkseweg en het natuurkerngebied Plas van Poot.</p>	<p>Door de realisatie van de nieuwe ontsluiting van NV Nutricia ontstaat een verkeerstoename op de route via het nieuwe wegdeel (langs de Rijksweg A12), de Rokkeveenseweg en de Industrierweg. Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar Nutricia neemt slechts op een klein deel van de Bleiswijkseweg toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Om voor het aspect geluid in beeld te brengen hoe groot het daadwerkelijke verschil is, is een akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van de plantoelichting) uitgevoerd.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de nieuwe routing naar de ontsluitingsweg over de aan te passen Industrierweg.</p> <p>De toekomstige geluidsbelasting op de dichtstbij gelegen woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onaanvaardbaar. Het akoestische woon- en leefklimaat zal daar door de nieuwe ontsluitingsweg niet wezenlijk veranderen. De woning van reclamant ligt op een grotere afstand dan de woningen die in het onderzoek zijn meegenomen. Dit betekent dat ter plaatse van de woning van reclamant, een bewoner aan de Bleiswijkseweg, de nieuwe routing zeker niet zal leiden tot een onaanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.</p> <p>Wat betreft de Plas van Poot wordt opgemerkt dat dit geen Natura 2000-gebied is. De Plas van Poot ligt ten oosten van de Oostweg. Op dit deel van de Bleiswijkseweg zal sprake zijn van een beperkte toename van het verkeer. Dit betreft uitsluitend het verkeer van Nutricia in de richting van Utrecht. Gelet hierop zal het plan geen of nauwelijks effect hebben op de Plas van Poot.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
8.3	<p><i>Fijnstof</i></p> <p>Door de komst van de ontsluitingsweg zal de verkeersbelasting van groot vrachtverkeer zeer toenemen. Volgens Kenniscentrum InfoMil is het verkeer (weg en water) is de grootste bron van fijnstof, vooral door het gebruik van diesel. Reclamant stelt dat bij de komst van de ontsluitingsweg de grenswaarde van 25 µg/m³ ruim zal worden overschreden. Het plaatsen van zogenaemde Greenwalls zal de uitstoot van fijnstof en de geluidsoverlast reduceren.</p>	<p>In paragraaf 5.6 (luchtkwaliteit) van de toelichting van het bestemmingsplan zijn in tabel 5.1 de voor de ruimtelijke ordening van belang zijnde grenswaarden langs wegen opgenomen.</p> <p>Uit de paragraaf luchtkwaliteit blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage, berekend met de NIBM-tool (worst case berekening) bij de concentraties luchtverontreinigende stoffen (afkomstig uit de Monitoringstool) worden opgeteld, alsnog ruimschoots aan de</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.</p> <p>Het plaatsen van bijvoorbeeld Greenwalls is gezien de uitkomst van de berekening niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
8.4	<p><i>Trillingsschade</i> Schade aan woningen aan de Bleiswijkseweg door trillingen van zwaar vrachtverkeer. Het merendeel van de woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onderheid. De woningen stammen uit 1937.</p>	<p>In verband met een mogelijke toename van trillingen in de directe omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij het bestemmingsplan gevoegd.</p> <p>De conclusie van het onderzoek is dat de trillingen op de bedrijfspwoningen langs de Industrierweg voldoen aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijn A 'Schade aan gebouwen' en B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen'. Voor beide richtlijnen wordt voldaan aan de (grens)streefwaarden.</p> <p>Maatgevend voor trillingsschade zijn de (bedrijfs)woningen aan de Industrierweg. Deze woningen liggen op 4 maal een kleinere afstand tot de wegrand dan de woningen die direct aan de Bleiswijkseweg zijn gelegen. De woning van reclamant ligt bovendien op nog veel grotere afstand van de Bleiswijkseweg dan de woningen aan de Bleiswijkseweg die het meest nabij de nieuwe ontsluitingsroute zijn gelegen.</p> <p>In het onderzoek is bovendien uitgegaan van het niet onderheid zijn van de woningen aan de Bleiswijkseweg. De versterkingsfactor van de trillingsniveaus is bij rechtstreekse funderingen (niet onderheid) ten hoogste een factor 2 ten opzichte van geheide funderingen. Hierdoor blijft de 4 maal kleinere afstand van de woningen tot de wegrand bij de Industrierweg de maatgevende factor.</p> <p>Kortom, ook voor de woningen aan de Bleiswijkseweg geldt dat voldaan zal worden aan de (grens)streefwaarden uit de hierboven genoemde richtlijnen.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
8.5	<p><i>Planschade</i> Door de toename hinder van vrachtverkeer, slechtere bereikbaarheid en onveiligere situaties zullen de huizen gesitueerd aan de Bleiswijkseweg dalen in hun waarde.</p>	<p>Het verkeer afkomstig van Nutricia zal op een groot gedeelte van de Bleiswijkseweg minder worden (zie figuren 2.1 en 2.2 in deze nota). Alleen ter plaatse van de woningen tegenover de aansluiting met Rokkehage zal het verkeer toenemen. De verkeerstoename is in vergelijking</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>met de bestaande verkeersstromen relatief gezien zeer beperkt. Voor zover waardedaling van de woning, als gevolg van het bestemmingsplan, verondersteld wordt door reclamant, kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).</p> <p>Een verzoek tot planschade kan bij de gemeente worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
8.6	<p><i>Haalbaarheid bestemmingsplan</i> Het gebied leent zich niet voor een grote toename van het vrachtverkeer. Het probleem van de Eerste Stationsstraat wordt verschoven naar dit woon/werkgebied.</p>	<p>Het Besluit ruimtelijke ordening schrijft voor dat in een ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat de plannen haalbaar en uitvoerbaar zijn. Hiertoe moet voldoende onderzoek worden uitgevoerd. Per plan moet een afweging worden gemaakt of ruimtelijke effecten, zoals de gevolgen voor geluid en trillingen als gevolg van een toename van zwaar vrachtverkeer, een belemmering vormen, relevant zijn en of een onderzoek noodzakelijk is.</p> <p>Voor het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia zijn alle relevante aspecten afgewogen en zo nodig onderzocht. Het aantal vrachtwagenbewegingen op de Bleiswijkseweg neemt in de toekomst toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Uit de onderzoeken blijkt tevens dat er geen sprake zal zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat langs de nieuwe ontsluitingsroute.</p> <p>Aan de andere kant rijden er op dit moment aanzienlijke aantallen vrachtwagens van Nutricia door woongebieden, zowel overdag als 's nachts. Dit is historisch zo gegroeid. Deze situatie is echter niet meer van deze tijd en onwenselijk. Door het aan- en afrijdende vrachtverkeer van en naar Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage te laten rijden, verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk in de wijk Dorp.</p> <p>Alle belangen afwegende is daarom gekozen voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg voor Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
8.7	<p><i>Suggesties minimaliseren overlast en veiligheid Bleiswijkseweg</i></p> <p>Reclamant adviseert de volgende eventuele aanpassingen, om daarmee de huidige problemen met de overlast en veiligheid op de Bleiswijkseweg te minimaliseren:</p> <p>Stil asfalt, veel groen planten voor het reduceren van fijnstof incl. greenwalls, vrachtwagen luw maken, 30-kilometerzone instellen en tripleglas woningen.</p>	<p>Voor wat betreft de suggesties is in de beantwoording van de zienswijze van reclamant onder 8.1, 8.2 en 8.3 aangegeven dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor geluid en fijnstof en dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken.</p> <p>De gevraagde maatregelen bij de Bleiswijkseweg zijn gezien de uitkomsten van de onderzoeken niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
8.8	<p><i>Aanvullend</i></p> <p>Reclamant adviseert aanvullend (op weergave in zienswijze 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - eerst de aanpassingen op het kruispunt Stationsstraat te testen - het vrachtverkeer via de achterkant Nutricia via de Rokkeveenseweg en Binnenweg te laten rijden - de stoplichten bij de oprit naar achter te plaatsen, zodat het vrachtverkeer richting Utrecht EN Den Haag kan rijden. 	<p>In het voortraject zijn verschillende ontsluitingsalternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Daarbij is bekeken in hoeverre de verschillende opties bijdragen aan het ontlasten van de wijk Dorp, het verminderen van hinder en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ten aanzien van de in de zienswijze genoemde opties en maatregelen wordt aangegeven dat de aanpassingen van het kruispunt 1^e Stationsstraat geen definitieve oplossing is.</p> <p>Verder is gebleken dat de route Rokkeveenseweg - Binnenweg niet haalbaar is gebleken en niet wenselijk (ook vanwege geluid).</p> <p>Voor zover geopperd wordt de Oostweg aan te passen door het verplaatsen van de stoplichten, wordt opgemerkt dat uit onderzoek is gebleken dat vanwege de verkeersveiligheid het niet wenselijk is (de inrichting van) de Oostweg aan te passen.</p> <p>Op 11 september 2017 heeft de gemeenteraad besloten de variant, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, verder uit te werken. Er worden geen andere varianten meer onderzocht.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
9. Zienswijze 9		
9.1	<p><i>Onveiligheid</i></p> <p>Door het aanleggen van de ontsluitingsweg Nutricia over de Bleiswijkseweg zullen er onveilige situaties ontstaan door de aanwezigheid van de school Dutch Innovation Park. De school wil groeien van 600 naar 3000 leerlingen. De aanleg van de ontsluitingsweg verplaatst de problemen van de Stationsstraat naar de Bleiswijkseweg.</p> <p>Er gebeuren rond het viaduct bij de Bleiswijkseweg nu al veel ongelukken, misschien</p>	<p>In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn de effecten van de ontsluitingsweg op de directe omgeving onderzocht. Zie bijlage 1 van de plantoelichting: Notitie Effecten ontsluiting extra vrachtverkeer via Industrieweg. In deze bijlage staat:</p> <p><i>De conclusie is dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg met de voorgestelde aanpassingen, zodat verkeer vanaf de Industrieweg ook naar het oosten kan wegrijden, het verwachtte</i></p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
	<p>wel meer dan aan de Eerste Stationsstraat. Reclamant ziet daar graag rapporten/cijfers van.</p>	<p><i>verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ <i>de maatgevende cyclustijd is 48 seconden;</i> ■ <i>de gemiddelde verliestijden zijn zeer laag;</i> ■ <i>de maximale wachtrijlengtes zijn zeer acceptabel.</i> <p><i>Het kruispunt is zeer robuust en heeft voldoende capaciteit om het verkeer goed te verwerken.</i></p> <p>Het karakter van de Bleiswijkseweg wordt niet wezenlijk anders door de realisatie van de ontsluitingsweg. De verkeerstoename is in relatie tot de bestaande verkeersstromen beperkt. Dit geldt ook voor de verkeerssituatie ter hoogte van de Dutch Innovation Factory (hogeschool).</p> <p>De onveiligheid op de kruising Eerste Stationsstraat/ Karel Doormanlaan werd veroorzaakt door een dodehoeksituatie. Deze situatie ontstaat niet op de Bleiswijkseweg. Om het fietsverkeer langs de Bleiswijkseweg te beschermen, wordt de fietsverbinding ten noorden van de Bleiswijkseweg gelegd. Daardoor zullen vrachtwagens het fietspad niet kruisen.</p> <p>In de periode van 1 januari 2014 ten met 31 december 2018 zijn 5 ongevallen geregistreerd aan de Bleiswijkseweg (inclusief de kruising Binnenweg tot en met de afrit Oostweg-Bleiswijkseweg). De gegevens over de geregistreerde ongevallen in 2019 zijn nog niet beschikbaar. Van de 5 ongevallen betrof het 1 eenzijdig ongeval (tegen betonnen pijler). Van de 5 ongevallen zijn er 3 met uitsluitend materiële schade (UMS) en 2 met letsel (bromfietser en motorrijder) (bron VIA). Bij geen van deze ongevallen was een vrachtwagen betrokken.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
9.2	<p><i>Geluidsoverlast</i> Het huidige geluidsoverlastprobleem vanaf de A12, de Oostweg, de Bleiswijkseweg en het bedrijventerrein Prisma is op dit moment al zeer belastend en ongezond. Door de komst van de ontsluitingsweg (en daardoor toename van het vrachtverkeer) zal de geluidsoverlast toenemen en dit is schadelijk en ongezond voor de bewoners van de Bleiswijkseweg en het natuurkerngebied Plas van Poot.</p>	<p>Door de realisatie van de nieuwe ontsluiting van NV Nutricia ontstaat een verkeerstoename op de route via het nieuwe wegdeel (langs de Rijksweg A12), de Rokkeveenseweg en de Industrierweg. Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar Nutricia neemt slechts op een klein deel van de Bleiswijkseweg toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Om voor het aspect geluid in beeld te brengen hoe groot het daadwerkelijke verschil is, is een akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van de plantoelichting) uitgevoerd.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de nieuwe routing naar de ontsluitingsweg over de aan te passen Industrierweg.</p> <p>De toekomstige geluidsbelasting op de dichtstbij gelegen woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onaanvaardbaar. Het akoestische woon- en leefklimaat zal door de nieuwe ontsluitingsweg niet wezenlijk veranderen.</p> <p>De woning van reclamant ligt op een grotere afstand dan de woningen die in het onderzoek zijn meegenomen. Dit betekent dat ter plaatse van de woning van reclamant de nieuwe routing zeker niet zal leiden tot een onaanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.</p> <p>Wat betreft de Plas van Poot wordt opgemerkt dat dit geen Natura 2000-gebied is. De Plas van Poot ligt ten oosten van de Oostweg. Op dit deel van de Bleiswijkse weg zal sprake zijn van een beperkte toename van het verkeer. Dit betreft uitsluitend het verkeer van Nutricia in de richting van Utrecht. Gelet hierop zal het plan geen of nauwelijks effect hebben op de Plas van Poot.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
9.3	<p><i>Fijnstof</i></p> <p>Door de komst van de ontsluitingsweg zal de verkeersbelasting van groot vrachtverkeer zeer toenemen. Volgens Kenniscentrum InfoMil is het verkeer (weg en water) is de grootste bron van fijnstof, vooral door het gebruik van diesel. Reclamant stelt dat bij de komst van de ontsluitingsweg de grenswaarde van 25 µg/m³ ruim zal worden overschreden. Het plaatsen van zogenoemde Greenwalls zal de uitstoot van fijnstof en de geluidsoverlast reduceren.</p>	<p>In paragraaf 5.6 (luchtkwaliteit) van de toelichting van het bestemmingsplan zijn in tabel 5.1 de voor de ruimtelijke ordening van belang zijnde grenswaarden langs wegen opgenomen.</p> <p>Uit de paragraaf luchtkwaliteit blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage, berekend met de NIBM-tool (worst case berekening) bij de concentraties luchtverontreinigende stoffen (afkomstig uit de Monitoringstool) worden opgeteld, alsnog ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.</p> <p>Het plaatsen van bijvoorbeeld Greenwalls is gezien de uitkomst van de berekening niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
9.4	<p><i>Trillingsschade</i></p> <p>Schade aan woningen aan de Bleiswijkseweg door trillingen van zwaar vrachtverkeer. Het merendeel van de woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onderheid. De woningen stammen uit 1937.</p>	<p>In verband met een mogelijke toename van trillingen in de directe omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij het bestemmingsplan gevoegd.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>De conclusie van het onderzoek is dat de trillingen op de bedrijfswoningen langs de Industrierweg voldoen aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijn A 'Schade aan gebouwen' en B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen'. Voor beide richtlijnen wordt voldaan aan de (grens)streefwaarden.</p> <p>Maatgevend voor trillingsschade zijn de (bedrijfs)woningen aan de Industrierweg. Deze woningen liggen op 4 maal een kleinere afstand tot de wegrand dan de woningen die direct aan de Bleiswijkseweg zijn gelegen. De woning van reclamant ligt bovendien op nog veel grotere afstand van de Bleiswijkseweg dan de woningen aan de Bleiswijkseweg die het meest nabij de nieuwe ontsluitingsroute zijn gelegen.</p> <p>In het onderzoek is bovendien uitgegaan van het niet onderheid zijn van de woningen aan de Bleiswijkseweg. De versterkingsfactor van de trillingsniveaus is bij rechtstreekse funderingen (niet onderheid) ten hoogste een factor 2 ten opzichte van geheide funderingen. Hierdoor blijft de 4 maal kleinere afstand van de woningen tot de wegrand bij de Industrierweg de maatgevende factor.</p> <p>Kortom, ook voor de woningen aan de Bleiswijkseweg geldt dat voldaan zal worden aan de (grens)streefwaarden uit de hierboven genoemde richtlijnen.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
9.5	<p><i>Planschade</i> Door de toename hinder van vrachtverkeer, slechtere bereikbaarheid en onveiligere situaties zullen de huizen gesitueerd aan de Bleiswijkseweg dalen in hun waarde.</p>	<p>Het verkeer afkomstig van Nutricia zal op een groot gedeelte van de Bleiswijkseweg minder worden (zie figuren 2.1 en 2.2 in deze nota). Alleen ter plaatse van de woningen tegenover de aansluiting met Rokkehage zal het verkeer toenemen. De verkeerstoename is in vergelijking met de bestaande verkeersstromen relatief gezien zeer beperkt. Voor zover waardedaling van de woning, als gevolg van het bestemmingsplan, verondersteld wordt door reclamant, kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).</p> <p>Een verzoek tot planschade kan bij de gemeente worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
9.6	<p><i>Haalbaarheid bestemmingsplan</i></p> <p>Het gebied leent zich niet voor een grote toename van het vrachtverkeer. Het probleem van de Eerste Stationsstraat wordt verschoven naar dit woon/werkgebied.</p>	<p>Het Besluit ruimtelijke ordening schrijft voor dat in een ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat de plannen haalbaar en uitvoerbaar zijn. Hiertoe moet voldoende onderzoek worden uitgevoerd. Per plan moet een afweging worden gemaakt of ruimtelijke effecten, zoals de gevolgen voor geluid en trillingen als gevolg van een toename van zwaar vrachtverkeer, een belemmering vormen, relevant zijn en of een onderzoek noodzakelijk is.</p> <p>Voor het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia zijn alle relevante aspecten afgewogen en zo nodig onderzocht. Het aantal vrachtwagenbewegingen op de Bleiswijkseweg neemt in de toekomst toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Uit de onderzoeken blijkt tevens dat er geen sprake zal zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat langs de nieuwe ontsluitingsroute.</p> <p>Aan de andere kant rijden er op dit moment aanzienlijke aantallen vrachtwagens van Nutricia door woongebieden, zowel overdag als 's nachts. Dit is historisch zo gegroeid. Deze situatie is echter niet meer van deze tijd en onwenselijk. Door het aan- en afrijdende vrachtverkeer van en naar Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage te laten rijden, verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk in de wijk Dorp.</p> <p>Alle belangen afwegende is daarom gekozen voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg voor Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
9.7	<p><i>Suggesties minimaliseren overlast en veiligheid Bleiswijkseweg</i></p> <p>Reclamant adviseert de volgende eventuele aanpassingen, om daarmee de huidige problemen met de overlast en veiligheid op de Bleiswijkseweg te minimaliseren:</p> <p>Stil asfalt, veel groen planten voor het reduceren van fijnstof incl. greenwalls, vrachtwagen luw maken, 30-kilometerzone instellen en tripleglas woningen.</p>	<p>Voor wat betreft de suggesties is in de beantwoording van de zienswijze van reclamant onder 9.1, 9.2 en 9.3 aangegeven dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor geluid en fijnstof en dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken.</p> <p>De gevraagde maatregelen bij de Bleiswijkseweg zijn gezien de uitkomsten van de onderzoeken niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
9.8	<p><i>Aanvullend</i> Reclamant adviseert aanvullend (op weergave in zienswijze 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - eerst de aanpassingen op het kruispunt Stationsstraat te testen - het vrachtverkeer via de achterkant Nutricia via de Rokkeveenseweg en Binnenweg te laten rijden - de stoplichten bij de oprit naar achter te plaatsen, zodat het vrachtverkeer richting Utrecht EN Den Haag kan rijden. 	<p>In het voortraject zijn verschillende ontsluitingsalternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Daarbij is bekeken in hoeverre de verschillende opties bijdragen aan het ontlasten van de wijk Dorp, het verminderen van hinder en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ten aanzien van de in de zienswijze genoemde opties en maatregelen wordt aangegeven dat de aanpassingen van het kruispunt 1^e Stationsstraat geen definitieve oplossing is.</p> <p>Verder is gebleken dat de route Rokkeveenseweg - Binnenweg niet haalbaar is gebleken en niet wenselijk (ook vanwege geluid).</p> <p>Voor zover geopperd wordt de Oostweg aan te passen door het verplaatsen van de stoplichten, wordt opgemerkt dat uit onderzoek is gebleken dat vanwege de verkeersveiligheid het niet wenselijk is (de inrichting van) de Oostweg aan te passen.</p> <p>Op 11 september 2017 heeft de gemeenteraad besloten de variant, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, verder uit te werken. Er worden geen andere varianten meer onderzocht.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
10. Zienswijze 10		
10.1	<p><i>Onveiligheid</i> Door het aanleggen van de ontsluitingsweg Nutricia over de Bleiswijkseweg zullen er onveilige situaties ontstaan door de aanwezigheid van de school Dutch Innovation Park. De school wil groeien van 600 naar 3000 leerlingen. De aanleg van de ontsluitingsweg verplaatst de problemen van de Stationsstraat naar de Bleiswijkseweg.</p> <p>Er gebeuren rond het viaduct bij de Bleiswijkseweg nu al veel ongelukken, misschien wel meer dan aan de Eerste Stationsstraat. Reclamant ziet daar graag rapporten/cijfers van.</p>	<p>In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn de effecten van de ontsluitingsweg op de directe omgeving onderzocht. Zie bijlage 1 van de plantoelichting: Effecten ontsluiting extra vrachtverkeer via Industrieweg inclusief nieuwe aansluiting op Bleiswijkseweg. In deze bijlage staat:</p> <p><i>De conclusie is dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg met de voorgestelde aanpassingen, zodat verkeer vanaf de Industrieweg ook naar het oosten kan weggrijden, het verwachte verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de maatgevende cyclustijd is 48 seconden; ■ de gemiddelde verliestijden zijn zeer laag; ■ de maximale wachtrijlengtes zijn zeer acceptabel. <p><i>Het kruispunt is zeer robuust en heeft voldoende capaciteit om het verkeer goed te verwerken.</i></p> <p>Het karakter van de Bleiswijkseweg wordt niet wezenlijk anders door de realisatie van de ontsluitingsweg. De verkeerstoename is in relatie tot de bestaande verkeersstromen beperkt. Dit</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>geldt ook voor de verkeerssituatie ter hoogte van de Dutch Innovation Factory (hogeschool).</p> <p>De onveiligheid op de kruising Eerste Stationsstraat/ Karel Doormanlaan werd veroorzaakt door een dodehoeksituatie. Deze situatie ontstaat niet op de Bleiswijkseweg. Om het fietsverkeer langs de Bleiswijkseweg te beschermen, wordt de fietsverbinding ten noorden van de Bleiswijkseweg gelegd. Daardoor zullen er geen vrachtwagens het fietspad kruizen.</p> <p>In de periode van 1 januari 2014 ten met 31 december 2018 zijn 5 ongevallen geregistreerd aan de Bleiswijkseweg (inclusief de kruising Binnenweg tot en met de afrit Oostweg-Bleiswijkseweg). De gegevens over de geregistreerde ongevallen in 2019 zijn nog niet beschikbaar. Van de 5 ongevallen betrof het 1 eenzijdig ongeval (tegen betonnen pijler). Van de 5 ongevallen zijn er 3 met uitsluitend materiele schade (UMS) en 2 met letsel (bromfietser en motorrijder) (bron VIA). Bij geen van deze ongevallen was een vrachtwagen betrokken.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
10.2	<p><i>Geluidsoverlast</i> Het huidige geluidsoverlastprobleem vanaf de A12, de Oostweg, de Bleiswijkseweg en het bedrijventerrein Prisma is op dit moment al zeer belastend en ongezond. Door de komst van de ontsluitingsweg (en daardoor toename van het vrachtverkeer) zal de geluidsoverlast toenemen en dit is schadelijk en ongezond voor de bewoners van de Bleiswijkseweg en het natuurkerngebied Plas van Poot.</p>	<p>Door de realisatie van de nieuwe ontsluiting van NV Nutricia ontstaat een verkeerstoename op de route via het nieuwe wegdeel (langs de Rijksweg A12), de Rokkeveenseweg en de Industrieweg. Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar Nutricia neemt slechts op een klein deel van de Bleiswijkseweg toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Om voor het aspect geluid in beeld te brengen hoe groot het daadwerkelijke verschil is, is een akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van de plantoelichting) uitgevoerd.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de nieuwe routing naar de ontsluitingsweg over de aan te passen Industrieweg.</p> <p>De toekomstige geluidsbelasting op de dichtstbij gelegen woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onaanvaardbaar. Het akoestische woon- en leefklimaat zal daar door de nieuwe ontsluitingsweg niet wezenlijk veranderen. De woning van reclamant ligt op een grotere afstand dan de woningen die in het onderzoek zijn meegenomen Dit betekent dat ter plaatse van de woning van reclamant de nieuwe routing zeker niet</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>zal leiden tot een onaanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.</p> <p>Wat betreft de Plas van Poot wordt opgemerkt dat dit geen Natura 2000-gebied is. De Plas van Poot ligt ten oosten van de Oostweg. Op dit deel van de Bleiswijkse weg zal sprake zijn van een beperkte toename van het verkeer. Dit betreft uitsluitend het verkeer van Nutricia in de richting van Utrecht. Gelet hierop zal het plan geen of nauwelijks effect hebben op de Plas van Poot.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
10.3	<p><i>Fijnstof</i></p> <p>Door de komst van de ontsluitingsweg zal de verkeersbelasting van groot vrachtverkeer zeer toenemen. Volgens Kenniscentrum InfoMil is het verkeer (weg en water) is de grootste bron van fijnstof, vooral door het gebruik van diesel. Reclamant stelt dat bij de komst van de ontsluitingsweg de grenswaarde van 25 µg/m³ ruim zal worden overschreden. Het plaatsen van zogenoemde Greenwalls zal de uitstoot van fijnstof en de geluidsoverlast reduceren.</p>	<p>In paragraaf 5.6 (luchtkwaliteit) van de toelichting van het bestemmingsplan zijn in tabel 5.1 de voor de ruimtelijke ordening van belang zijnde grenswaarden langs wegen opgenomen.</p> <p>Uit de paragraaf luchtkwaliteit blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage, berekend met de NIBM-tool (worst case berekening) bij de concentraties luchtverontreinigende stoffen (afkomstig uit de Monitoringstool) worden opgeteld, alsnog ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.</p> <p>Het plaatsen van bijvoorbeeld Greenwalls is gezien de uitkomst niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
10.4	<p><i>Trillingsschade</i></p> <p>Schade aan woningen aan de Bleiswijkseweg door trillingen van zwaar vrachtverkeer. Het merendeel van de woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onderheid. De woningen stammen uit 1937.</p>	<p>In verband met een mogelijke toename van trillingen in de directe omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij het bestemmingsplan gevoegd.</p> <p>De conclusie van het onderzoek is dat de trillingen op de bedrijfswoningen langs de Industrieweg voldoen aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijn A 'Schade aan gebouwen' en B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen'. Voor beide richtlijnen wordt voldaan aan de (grens)streefwaarden.</p> <p>Maatgevend voor trillingsschade zijn de (bedrijfs)woningen aan de Industrieweg. Deze woningen liggen op 4 maal een kleinere afstand tot de wegrand dan de woningen die direct aan de Bleiswijkseweg zijn gelegen. De woning van reclamant ligt bovendien op nog veel grotere afstand van de Bleiswijkseweg dan de woningen</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>aan de Bleiswijkseweg die het meest nabij de nieuwe ontsluitingsroute zijn gelegen.</p> <p>In het onderzoek is bovendien uitgegaan van het niet onderheid zijn van de woningen aan de Bleiswijkseweg. De versterkingsfactor van de trillingsniveaus is bij rechtstreekse funderingen (niet onderheid) ten hoogste een factor 2 ten opzichte van geheide funderingen. Hierdoor blijft de 4 maal kleinere afstand van de woningen tot de wegrand bij de Industrieweg de maatgevende factor.</p> <p>Kortom, ook voor de woningen aan de Bleiswijkseweg geldt dat voldaan zal worden aan de (grens)streefwaarden uit de hierboven genoemde richtlijnen.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
10.5	<p><i>Planschade</i> Door de toename hinder van vrachtverkeer, slechtere bereikbaarheid en onveiligere situaties zullen de huizen gesitueerd aan de Bleiswijkseweg dalen in hun waarde.</p>	<p>Het verkeer afkomstig van Nutricia zal op een groot gedeelte van de Bleiswijkseweg minder worden (zie figuren 2.1 en 2.2 in deze nota). Alleen ter plaatse van de woningen tegenover de aansluiting met Rokkehage zal het verkeer toenemen. De verkeerstoename is in vergelijking met de bestaande verkeersstromen relatief gezien zeer beperkt. Voor zover waardedaling van de woning, als gevolg van het bestemmingsplan, verondersteld wordt door reclamant, kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).</p> <p>Een verzoek tot planschade kan bij de gemeente worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
10.6	<p><i>Haalbaarheid bestemmingsplan</i> Het gebied leent zich niet voor een grote toename van het vrachtverkeer. Het probleem van de Eerste Stationsstraat wordt verschoven naar dit woon/werkgebied.</p>	<p>Het Besluit ruimtelijke ordening schrijft voor dat in een ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat de plannen haalbaar en uitvoerbaar zijn. Hiertoe moet voldoende onderzoek worden uitgevoerd. Per plan moet een afweging worden gemaakt of ruimtelijke effecten, zoals de gevolgen voor geluid en trillingen als gevolg van een toename van zwaar vrachtverkeer, een belemmering vormen, relevant zijn en of een onderzoek noodzakelijk is.</p> <p>Voor het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia zijn alle relevante aspecten afgewogen en zo nodig onderzocht. Het aantal vrachtwagenbewegingen op de Bleiswijkseweg neemt in de toekomst toe. Deze toename is</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Uit de onderzoeken blijkt tevens dat er geen sprake zal zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat langs de nieuwe ontsluitingsroute.</p> <p>Aan de andere kant rijden er op dit moment aanzienlijke aantallen vrachtwagens van Nutricia door woongebieden, zowel overdag als 's nachts. Dit is historisch zo gegroeid. Deze situatie is echter niet meer van deze tijd en onwenselijk. Door het aan- en afrijdende vrachtverkeer van en naar Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage te laten rijden, verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk in de wijk Dorp.</p> <p>Alle belangen afwegende is daarom gekozen voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg voor Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
10.7	<p><i>Suggesties minimaliseren overlast en veiligheid Bleiswijkseweg</i></p> <p>Reclamant adviseert de volgende eventuele aanpassingen, om daarmee de huidige problemen met de overlast en veiligheid op de Bleiswijkseweg te minimaliseren:</p> <p>Stil asfalt, veel groen planten voor het reduceren van fijnstof incl. greenwalls, vrachtwagen luw maken, 30-kilometerzone instellen en tripleglas woningen.</p>	<p>Voor wat betreft de suggesties is in de beantwoording van de zienswijze van reclamant onder 10.1, 10.2 en 10.3 aangegeven dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor geluid en fijnstof en dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken.</p> <p>De gevraagde maatregelen bij de Bleiswijkseweg zijn gezien de uitkomsten van de onderzoeken niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
10.8	<p><i>Aanvullend</i></p> <p>Reclamant adviseert aanvullend (op weergave in zienswijze 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - eerst de aanpassingen op het kruispunt Stationsstraat te testen - het vrachtverkeer via de achterkant Nutricia via de Rokkeveenseweg en Binnenweg te laten rijden - de stoplichten bij de oprit naar achter te plaatsen, zodat het vrachtverkeer richting Utrecht EN Den Haag kan rijden. 	<p>In het voortraject zijn verschillende ontsluitingsalternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Daarbij is bekeken in hoeverre de verschillende opties bijdragen aan het ontlasten van de wijk Dorp, het verminderen van hinder en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ten aanzien van de in de zienswijze genoemde opties en maatregelen wordt aangegeven dat de aanpassingen van het kruispunt 1^e Stationsstraat geen definitieve oplossing is.</p> <p>Verder is gebleken dat de route Rokkeveenseweg - Binnenweg niet haalbaar is gebleken en niet wenselijk (ook vanwege geluid).</p> <p>Voor zover geopperd wordt de Oostweg aan te passen door het verplaatsen van de stoplichten, wordt opgemerkt dat uit onderzoek is gebleken dat</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>vanwege de verkeersveiligheid het niet wenselijk is (de inrichting van) de Oostweg aan te passen.</p> <p>Op 11 september 2017 heeft de gemeenteraad besloten de variant, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, verder uit te werken. Er worden geen andere varianten meer onderzocht.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
11. Zienswijze 11		
11.1	<p><i>Onveiligheid</i></p> <p>Door het aanleggen van de ontsluitingsweg Nutricia over de Bleiswijkseweg zullen er onveilige situaties ontstaan door de aanwezigheid van de school Dutch Innovation Park. De school wil groeien van 600 naar 3000 leerlingen. De aanleg van de ontsluitingsweg verplaatst de problemen van de Stationsstraat naar de Bleiswijkseweg.</p> <p>Er gebeuren rond het viaduct bij de Bleiswijkseweg nu al veel ongelukken, misschien wel meer dan aan de Eerste Stationsstraat. Reclamant ziet daar graag rapporten/cijfers van.</p>	<p>In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn de effecten van de ontsluitingsweg op de directe omgeving onderzocht. Zie bijlage 1 van de plantoelichting: Notitie Effecten ontsluiting extra vrachtverkeer via Industrieweg. In deze bijlage staat:</p> <p><i>De conclusie is dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg met de voorgestelde aanpassingen, zodat verkeer vanaf de Industrieweg ook naar het oosten kan weggrijden, het verwachte verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de maatgevende cyclustijd is 48 seconden; ■ de gemiddelde verliestijden zijn zeer laag; ■ de maximale wachtrijlengtes zijn zeer acceptabel. <p><i>Het kruispunt is zeer robuust en heeft voldoende capaciteit om het verkeer goed te verwerken.</i></p> <p>Het karakter van de Bleiswijkseweg wordt niet wezenlijk anders door de realisatie van de ontsluitingsweg. De verkeerstoename is in relatie tot de bestaande verkeersstromen beperkt. Dit geldt ook voor de verkeerssituatie ter hoogte van de Dutch Innovation Factory (hogeschool).</p> <p>De onveiligheid op de kruising Eerste Stationsstraat/ Karel Doormanlaan werd veroorzaakt door een dodehoeksituatie. Deze situatie ontstaat niet op de Bleiswijkseweg. Om het fietsverkeer langs de Bleiswijkseweg te beschermen, wordt de fietsverbinding ten noorden van de Bleiswijkseweg gelegd. Daardoor zullen vrachtwagens het fietspad niet kruisen.</p> <p>In de periode van 1 januari 2014 ten met 31 december 2018 zijn 5 ongevallen geregistreerd aan de Bleiswijkseweg (inclusief de kruising Binnenweg tot en met de afrit Oostweg-Bleiswijkseweg). De gegevens over de geregistreerde ongevallen in 2019 zijn nog niet beschikbaar. Van de 5 ongevallen betrof het 1</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>eenzijdig ongeval (tegen betonnen pijler). Van de 5 ongevallen zijn er 3 met uitsluitend materiële schade (UMS) en 2 met letsel (bromfietser en motorrijder) (bron VIA). Bij geen van deze ongevallen was een vrachtwagen betrokken.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
11.2	<p><i>Geluidsoverlast</i> Het huidige geluidsoverlastprobleem vanaf de A12, de Oostweg, de Bleiswijkseweg en het bedrijventerrein Prisma is op dit moment al zeer belastend en ongezond. Door de komst van de ontsluitingsweg (en daardoor toename van het vrachtverkeer) zal de geluidsoverlast toenemen en dit is schadelijk en ongezond voor de bewoners van de Bleiswijkseweg en het natuurkerngebied Plas van Poot.</p>	<p>Door de realisatie van de nieuwe ontsluiting van NV Nutricia ontstaat een verkeerstoename op de route via het nieuwe wegdeel (langs de Rijksweg A12), de Rokkeveenseweg en de Industrieweg. Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar Nutricia neemt slechts op een klein deel van de Bleiswijkseweg toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Om voor het aspect geluid in beeld te brengen hoe groot het daadwerkelijke verschil is, is een akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van de plantoelichting) uitgevoerd.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de nieuwe routing naar de ontsluitingsweg over de aan te passen Industrieweg. De toekomstige geluidsbelasting op de dichtstbij gelegen woningen aan de Bleiswijkseweg, waaronder de woning van reclamant, is niet onaanvaardbaar. Het akoestische woon- en leefklimaat zal daar door de nieuwe ontsluitingsweg niet wezenlijk veranderen.</p> <p>Wat betreft de Plas van Poot wordt opgemerkt dat dit geen Natura 2000-gebied is. De Plas van Poot ligt ten oosten van de Oostweg. Op dit deel van de Bleiswijkse weg zal sprake zijn van een beperkte toename van het verkeer. Dit betreft uitsluitend het verkeer van Nutricia in de richting van Utrecht. Gelet hierop zal het plan geen of nauwelijks effect hebben op de Plas van Poot.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
11.3	<p><i>Fijnstof</i> Door de komst van de ontsluitingsweg zal de verkeersbelasting van groot vrachtverkeer zeer toenemen. Volgens Kenniscentrum InfoMil is het verkeer (weg en water) is de grootste bron van fijnstof, vooral door het gebruik van diesel. Reclamant stelt dat bij de komst van de ontsluitingsweg de grenswaarde van 25 µg/m³ ruim zal worden overschreden. Het plaatsen van</p>	<p>In paragraaf 5.6 (luchtkwaliteit) van de toelichting van het bestemmingsplan zijn in tabel 5.1 de voor de ruimtelijke ordening van belang zijnde grenswaarden langs wegen opgenomen.</p> <p>Uit de paragraaf luchtkwaliteit blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage, berekend met de NIBM-tool (worst case berekening) bij de concentraties luchtverontreinigende stoffen (afkomstig uit de Monitoringstool) worden</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
	zogenoemde Greenwalls zal de uitstoot van fijnstof en de geluidsoverlast reduceren.	opgeteld, alsnog ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Het plaatsen van bijvoorbeeld Greenwalls is gezien de uitkomst niet aan de orde. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
11.4	<i>Trillingsschade</i> Schade aan woningen aan de Bleiswijkseweg door trillingen van zwaar vrachtverkeer. Het merendeel van de woningen aan de Bleiswijkseweg is niet onderheid. De woningen stammen uit 1937.	In verband met een mogelijke toename van trillingen in de directe omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij het bestemmingsplan gevoegd. De conclusie van het onderzoek is dat de trillingen op de bedrijfspwoningen langs de Industrierweg voldoen aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijn A 'Schade aan gebouwen' en B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen'. Voor beide richtlijnen wordt voldaan aan de (grens)streefwaarden. Maatgevend voor trillingsschade zijn de (bedrijfs)woningen aan de Industrierweg. Deze woningen liggen op 4 maal een kleinere afstand tot de wegrand dan de woningen die direct aan de Bleiswijkseweg zijn gelegen. De woning van reclamant ligt bovendien op nog veel grotere afstand van de Bleiswijkseweg dan de woningen aan de Bleiswijkseweg die het meest nabij de nieuwe ontsluitingsroute zijn gelegen. In het onderzoek is bovendien uitgegaan van het niet onderheid zijn van de woningen aan de Bleiswijkseweg. De versterkingsfactor van de trillingsniveaus is bij rechtstreekse funderingen (niet onderheid) ten hoogste een factor 2 ten opzichte van geheide funderingen. Hierdoor blijft de 4 maal kleinere afstand van de woningen tot de wegrand bij de Industrierweg de maatgevende factor. Kortom, ook voor de woningen aan de Bleiswijkseweg geldt dat voldaan zal worden aan de (grens)streefwaarden uit de hierboven genoemde richtlijnen. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
11.5	<i>Planschade</i> Door de toename hinder van vrachtverkeer, slechtere bereikbaarheid en onveiligere situaties zullen de huizen gesitueerd aan de Bleiswijkseweg dalen in hun waarde.	Het verkeer afkomstig van Nutricia zal op een groot gedeelte van de Bleiswijkseweg minder worden (zie figuren 2.1 en 2.2 in deze nota). Alleen ter plaatse van de woningen tegenover de aansluiting met Rokkehage zal het verkeer toenemen. De verkeerstoename is in vergelijking

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>met de bestaande verkeersstromen relatief gezien zeer beperkt. Voor zover waardedaling van de woning, als gevolg van het bestemmingsplan, verondersteld wordt door reclamant, kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).</p> <p>Een verzoek tot planschade kan bij de gemeente worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
11.6	<p><i>Haalbaarheid bestemmingsplan</i> Het gebied leent zich niet voor een grote toename van het vrachtverkeer. Het probleem van de Eerste Stationsstraat wordt verschoven naar dit woon/werkgebied.</p>	<p>Het Besluit ruimtelijke ordening schrijft voor dat in een ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat de plannen haalbaar en uitvoerbaar zijn. Hiertoe moet voldoende onderzoek worden uitgevoerd. Per plan moet een afweging worden gemaakt of ruimtelijke effecten, zoals de gevolgen voor geluid en trillingen als gevolg van een toename van zwaar vrachtverkeer, een belemmering vormen, relevant zijn en of een onderzoek noodzakelijk is.</p> <p>Voor het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia zijn alle relevante aspecten afgewogen en zo nodig onderzocht. Het aantal vrachtwagenbewegingen op de Bleiswijkseweg neemt in de toekomst toe. Deze toename is relatief gering ten opzichte van de reeds aanwezige totale verkeersintensiteit op de Bleiswijkseweg. Uit de onderzoeken blijkt tevens dat er geen sprake zal zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat langs de nieuwe ontsluitingsroute.</p> <p>Aan de andere kant rijden er op dit moment aanzienlijke aantallen vrachtwagens van Nutricia door woongebieden, zowel overdag als 's nachts. Dit is historisch zo gegroeid. Deze situatie is echter niet meer van deze tijd en onwenselijk. Door het aan- en afrijdende vrachtverkeer van en naar Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage te laten rijden, verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk in de wijk Dorp.</p> <p>Alle belangen afwegende is daarom gekozen voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg voor Nutricia langs de A12 en via het bedrijventerrein Rokkehage.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
11.7	<p><i>Suggesties minimaliseren overlast en veiligheid Bleiswijkseweg</i></p> <p>Reclamant adviseert de volgende eventuele aanpassingen, om daarmee de huidige problemen met de overlast en veiligheid op de Bleiswijkseweg te minimaliseren:</p> <p>Stil asfalt, veel groen planten voor het reduceren van fijnstof incl. greenwalls, vrachtwagen luw maken, 30-kilometerzone instellen en tripleglas woningen.</p>	<p>Voor wat betreft de suggesties is in de beantwoording van de zienswijze van reclamant onder 11.1, 11.2 en 11.3 aangegeven dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor geluid en fijnstof en dat het kruispunt Bleiswijkseweg – Industrieweg het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken.</p> <p>De gevraagde maatregelen bij de Bleiswijkseweg zijn gezien de uitkomsten van de onderzoeken niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
11.8	<p><i>Aanvullend</i></p> <p>Reclamant adviseert aanvullend (op weergave in zienswijze 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - eerst de aanpassingen op het kruispunt Stationsstraat te testen - het vrachtverkeer via de achterkant Nutricia via de Rokkeveenseweg en Binnenweg te laten rijden - de stoplichten bij de oprit naar achter te plaatsen, zodat het vrachtverkeer richting Utrecht EN Den Haag kan rijden. <p>Uit niets blijkt dat opmerkingen, situaties of voorstellen vanuit de ondernemers zijn meegenomen in de plannen.</p> <p>De bewoners van de Industrieweg (geen ondernemer en bewoner van Bleiswijkseweg) zijn niet dusdanig geïnformeerd dat zij een helder beeld van de plannen hebben. De bijeenkomsten van de gemeente laten te wensen over en reclamanten worden niet serieus genomen.</p>	<p>In het voortraject zijn verschillende ontsluitingsalternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Daarbij is bekeken in hoeverre de verschillende opties bijdragen aan het ontlasten van de wijk Dorp, het verminderen van hinder en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ten aanzien van de in de zienswijze genoemde opties en maatregelen wordt aangegeven dat de aanpassingen van het kruispunt 1^e Stationsstraat geen definitieve oplossing is.</p> <p>Verder is gebleken dat de route Rokkeveenseweg - Binnenweg niet haalbaar is gebleken en niet wenselijk (ook vanwege geluid).</p> <p>Voor zover geopperd wordt de Oostweg aan te passen door het verplaatsen van de stoplichten, wordt opgemerkt dat uit onderzoek is gebleken dat vanwege de verkeersveiligheid het niet wenselijk is (de inrichting van) de Oostweg aan te passen.</p> <p>Op 11 september 2017 heeft de gemeenteraad besloten de variant, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, verder uit te werken. Er worden geen andere varianten meer onderzocht.</p> <p>Op 17 april en 18 juli 2019 zijn informatieavonden georganiseerd voor de bewoners van de Bleiswijkseweg, waaronder reclamant. Op 7 mei en 4 september 2019 zijn informatieavonden georganiseerd voor de ondernemers in het plangebied.</p> <p>De verantwoordelijk wethouder heeft in juli en september 2019 verschillende bezoeken gebracht aan individuele ondernemers op bedrijventerrein Rokkehage. Daarnaast heeft op 7 oktober 2019 een gesprek plaatsgevonden tussen de bewoners van de Bleiswijkseweg en de verantwoordelijk wethouder.</p> <p>Het is spijtig te vernemen dat reclamant het gevoel heeft gekregen niet serieus genomen te zijn.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>Verschillende suggesties uit de samenspraak zijn overgenomen (bijvoorbeeld waar het gaat om optimalisaties van het wegontwerp en het snelheidsregime op de nieuwe ontsluitingsroute) en zullen meegenomen worden bij de uitwerking van de bestektekening voor de weg.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
12. Zienswijze 12		
12.1	<p>Reclamant is ontevreden over de verwerking van de opgehaalde informatie tijdens de samenspraak. Uit niets blijkt dat opmerkingen, situaties of voorstellen vanuit de ondernemers zijn meegenomen in de plannen.</p> <p>De bewoners van de Industrieweg (geen ondernemer en bewoner van Bleiswijkseweg) zijn niet dusdanig geïnformeerd dat zij een helder beeld van de plannen hebben.</p> <p>De bijeenkomsten van de gemeente laten te wensen over en reclamanten worden niet serieus genomen.</p> <p>Daarnaast is de gemeente nalatend geweest in de communicatie, waardoor reclamant zich niet serieus genomen voelt.</p>	<p>Op 11 september 2017 heeft de gemeenteraad na zorgvuldig onderzoek besloten de huidige variant uit te werken.</p> <p>Op https://www.zoetermeer.nl/inwoners/ruimtelijke-ontwikkeling_46734/rubriek/ontsluitingsroute-bestemmingsverkeer-nutricia_4991.html kunt u vinden waarom andere varianten minder gewenst waren.</p> <p>Op 17 april en 18 juli 2019 zijn informatieavonden georganiseerd voor de bewoners van de Bleiswijkseweg. Op 7 mei en 4 september 2019 zijn informatieavonden georganiseerd voor de ondernemers in het plangebied, waaronder ook de bedrijfswoningen vallen. De verantwoordelijk wethouder heeft in juli en september 2019 verschillende bezoeken gebracht aan individuele ondernemers op bedrijventerrein Rokkehage. Daarnaast heeft op 7 oktober 2019 een gesprek plaatsgevonden tussen de bewoners van de Bleiswijkseweg en de verantwoordelijk wethouder.</p> <p>Het is spijtig te vernemen dat reclamant het gevoel heeft gekregen niet serieus genomen te zijn. Verschillende suggesties uit de samenspraak zijn overgenomen (bijvoorbeeld waar het gaat om optimalisaties van het wegontwerp en het snelheidsregime op de nieuwe ontsluitingsroute) en zullen meegenomen worden bij de uitwerking van bestektekening voor de weg.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning.</p>
12.2	<p><i>Milieu</i></p> <p>Indiener maakt zich zorgen om de toename van vervuulende stoffen, zoals fijnstof, stikstof, maar ook geluidsoverlast. Hierdoor vreest men een mindere gezondheid van mensen aanwezig op de Industrieweg.</p>	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>In paragraaf 5.6 (luchtkwaliteit) van de toelichting van het bestemmingsplan zijn in tabel 5.1 de voor de ruimtelijke ordening van belang zijnde grenswaarden langs wegen opgenomen.</p> <p>Uit de paragraaf luchtkwaliteit blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage, berekend met de NIBM-tool (worst case berekening) bij de</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>concentraties luchtverontreinigende stoffen (afkomstig uit de Monitoringstool) worden opgeteld, alsnog ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. De bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu is geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.</p> <p>Geluid Een bedrijf is geen geluidgevoelig gebouw of object ingevolge de Wet geluidhinder. De bedrijfswoningen aan de Industrieweg 80, 100 en 130 zijn wel geluidsgevoelige objecten. Om voor het aspect geluid in beeld te brengen wat de akoestische gevolgen zijn van de nieuwe ontsluitingsweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 4 van de plantoelichting). Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de nieuwe routing naar de ontsluitingsweg over de aan te passen Industrieweg. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de (bedrijfs)woningen aan de Industrieweg ten gevolge van het verkeer over de Industrieweg onder de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder (Wgh) blijft. Hiervoor wordt een deel van de Industrieweg ingericht als 30 km/h zone. De gemeente moet hierover een verkeersbesluit nemen. Dit volgt uit de voorwaardelijke verplichting die mede naar aanleiding van deze zienswijze aan artikel 11 van de planregels is toegevoegd. Kortom, uit het onderzoek volgt dat de toekomstige geluidsbelasting op de bedrijfswoningen gelegen aan de Industrieweg niet onaanvaardbaar is.</p> <p>De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de omgevingsvergunning.</p>
12.3	<p><i>Waardenvermindering eigendommen</i> Reclamant voorziet verzakkingen aan gevels en vermindering in economische waarde.</p>	<p>Voor zover waardedaling van de panden, als gevolg van het bestemmingsplan, verondersteld wordt door reclamant, kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).</p> <p>Een verzoek tot planschade kan bij de gemeente worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>Voor zover gewezen wordt op verzakkingen, wordt allereerst verwezen naar het trillingsonderzoek dat als bijlage 3 bij de plantoelichting is gevoegd. De</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>conclusie van het onderzoek is dat de trillingen op de bedrijfswoningen langs de Industrieweg voldoen aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijn A 'Schade aan gebouwen' en B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen'. Voor beide richtlijnen wordt voldaan aan de (grens)streefwaarden.</p> <p>Voor verzakkingen hoeft dan ook niet te worden gevreesd. Mocht er onverhoopt toch schade optreden, dan kan een schadeclaim bij de gemeente worden ingediend.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning.</p>
12.4	<p><i>Parkeren en verkeersveiligheid</i> Parkeren en transportbewegingen worden problematischer en er ontstaan onveilige situaties.</p>	<p>De nieuwe ontsluitingsweg gaat niet ten koste van bestaande parkeerplaatsen. Verder worden met de nieuwe ontsluitingsweg geen functies mogelijk gemaakt waarvoor geparkeerd dient te worden. De nieuwe ontsluitingsweg is dus niet van invloed op de parkeersituatie rond de Industrieweg.</p> <p>Verder heeft de Industrieweg een breedte van 8 meter. Deze breedte is voldoende om twee vrachtwagens elkaar te kunnen laten passeren. Deze rijbaanbreedte is heel gebruikelijk op bedrijfsterreinen en in combinatie met het parkeren en de transportbewegingen worden er dan ook geen problemen verwacht voor wat betreft de verkeersveiligheid.</p> <p>Daarnaast wordt de Industrieweg ingesteld als 30 km/u weg. De gemeente moet hierover een verkeersbesluit nemen. Dit volgt uit de voorwaardelijke verplichting die aan artikel 11 van de planregels is toegevoegd. De 30 km/u zal de verkeersveiligheid bevorderen.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning.</p>
12.5	<p><i>Verkeersstoename</i> Verkeer neemt toe door nieuwe rotonde oprit A12 Den Haag en Station Lansingerland. De afrit Oostweg/Bleiswijkseweg loopt met 5 vrachtwagens al vol en dan krijg je problemen op de Oostweg.</p>	<p>In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn de effecten van de ontsluitingsweg op de directe omgeving onderzocht (zie bijlage 1 van de plantoelichting).</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat de maximale wachtrijlengtes zeer acceptabel zijn, omdat de beschikbare opstelruimte over het algemeen groter is dan nodig is. De langste wachtrij ontstaat weliswaar bij de door reclamant genoemde afrit Oostweg (linksaf). Dit zal zich voordoen in de avondspits, maar het doorgaande verkeer op de Oostweg ondervindt hier geen hinder door. Er worden derhalve geen problemen voorzien.</p>

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning.
13, Zienswijze 13.		
13.1	<i>Geluid</i> Reclamant is van mening dat het akoestisch woon-en leefklimaat wel verslechtert in tegenstelling tot de uitkomst van het geluidsonderzoek.	Ter hoogte van de woning van reclamant neemt de geluidbelasting vanwege de toename van de verkeersintensiteit op de Industrieweg met ten hoogste 4 dB toe. Dit leidt tot een geluidbelasting ten gevolge van de Industrieweg in 2030 van 52 dB (zonder aftrek ex Wgh). Gezien de gecumuleerde geluidbelasting van 66 dB die optreedt, is de toename van de geluidbelasting vanwege de Industrieweg zeer beperkt (niet maatgevend) en zal deze niet leiden tot een verslechtering van het akoestisch woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning van reclamant. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
13.2	<i>Aardwal</i> Gepleit wordt voor verlenging van de aardwal die is gelegen tussen de Industrieweg en de Bleiswijkseweg.	Onderzocht zal worden of de aardwal kan worden verlengd. Dit betreft een uitvoeringsaspect en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
13.3	<i>Boschages</i> De afscheiding (d.m.v. boschages) houden tussen het fietspad en de parkeervakken langs de Bleiswijkseweg.	De boschages blijven behouden of worden opnieuw aangeplant. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
13.4	<i>Ongevallen</i> Feitenonderzoek heeft uitgewezen dat er een toename is van (fiets)ongevallen aan de Stationsstraat. Reclamant pleit voor snelheidbeperkende maatregelen en het nemen van preventieve maatregelen om de meest kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen.	Met de nieuwe ontsluitingsweg rijden de vrachtwagens van Nutricia niet meer over de Stationsstraat. Hierdoor neemt de verkeersdruk af. Dit geldt ook voor het grootste deel van de Bleiswijkseweg. Echter alleen ter hoogte van de kruising met de Industrieweg zal het vrachtverkeer op de Bleiswijkseweg toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Om het fietsverkeer te beschermen, wordt de fietsverbinding ten noorden van de Bleiswijkseweg gelegd. Daardoor zullen vrachtwagens het fietspad niet kruisen. Daarmee is er een maatregel genomen om fietsers te beschermen. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
13.5	<i>Planschade</i> Reclamant zal stappen ondernemen om planschade in kaart te brengen.	Een verzoek tot planschade kan bij de gemeente worden ingediend na het onherroepelijk worden

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
		<p>van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg Nutricia.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
13.6	<p><i>Overleg</i> Gemeente Zoetermeer moet met de gemeente Lansingerland overleg voeren, omdat het verkeer ontsluit over haar grondgebied.</p>	<p>In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn de effecten van de ontsluitingsweg op de directe omgeving onderzocht (zie bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan).</p> <p>Het karakter van de Bleiswijkseweg wordt niet wezenlijk anders door de realisatie van de ontsluitingsweg. De verkeerstoename is in relatie tot de bestaande verkeersstromen beperkt. De toename van het verkeer op de Zoetermeerselaan (in het verlengde van de Bleiswijkseweg en op het grondgebied Lansingerland) zal nog beperkter zijn. De Zoetermeerselaan ontsluit het bedrijventerrein Prisma en is berekend op doorgaand (vracht)verkeer. De gemeente voorziet geen knelpunten in de ontsluiting. Dit plan heeft dan ook geen wezenlijke gevolgen voor de Zoetermeerselaan. Nader overleg met Lansingerland is dan ook niet nodig.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
13.7	<p><i>Geluidswal</i> De geluidswal langs de Oostweg moet anders en langer worden.</p>	<p>De berekende gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer ter plaatse van de buitenruimten/gevels van de woning van reclamant aan de Bleiswijkseweg blijft onder de drempelwaarde van het actieplan 2018. Er is dan geen aanleiding om akoestische maatregelen te treffen ter plaatse van de woning van reclamant. Ook het aanpassen van de geluidsschermen langs bijvoorbeeld de Oostweg is niet aan de orde.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>