

Verslag informatiebijeenkomst

1 juni 2026

project Woonzorginitiatief Zeegat 2 Hellevoetsluis

VAN TOOR Communicatie chris connecting

met communicatie verbinden

Verslag informatiebijeenkomst 1 juni 2026
Project Woonzorginitiatief Zeegat 2 Hellevoetsluis, gemeente Voorne aan Zee

De informatiebijeenkomst georganiseerd door Sonneborgh en Gebroeders Blokland vond plaats op maandag 1 juni bij Sportcomplex De Eendr8 in Hellevoetsluis.

Op 8 mei is de uitnodiging bezorgd op 276 adressen in Hellevoetsluis. Op woensdag 13 mei is er een advertentie geplaatst in Groot Hellevoet. Via de projectleider van de gemeente is de uitnodiging naar de raadsleden verspreid.

De bijeenkomst was ingedeeld in tijdsblokken, zodat wij per blok kleinere groepen konden ontvangen. Op deze manier was er meer ruimte voor persoonlijke gesprekken en het beantwoorden van vragen. Aanmelden was verplicht.
Aantal bezoekers per sessie: circa 30 personen per keer.

1. Inleiding

Met deze bijeenkomst -bestaande uit vier tijdsblokken- op 1 juni is er vervolg gegeven aan de bijeenkomst die begin 2024 heeft plaatsgevonden. Toen is de omgeving geïnformeerd over de plannen voor een woonzorglocatie voor ouderen op de plek van café De Dijk en het omliggende terrein. In de tussentijd zijn er reacties uit de buurt verzameld en gebruikt om het plan aan te passen en verder uit te werken. Tijdens bijeenkomst op 1juni lieten we zien welke reacties we eerder hebben gekregen en wat we daarmee hebben gedaan. Ook gaven we een update over de huidige stand van zaken.

De bijeenkomst is begeleid door communicatie- en participatiebureau Van Toor Communicatie & ChrisConnecting.

Op de website www.gebroedersblokland.nl/projecten vindt u onder het project Zeegat 2 Hellevoetsluis meer informatie over het 'wat' en 'waarom' van het initiatief.

2. Opzet van de bijeenkomsten

Om zoveel mogelijk belangstellenden de gelegenheid te geven de bijeenkomst bij te wonen, organiseerden we vier tijdsblokken tussen 15.00 en 19.30 uur. In ieder tijdsblok werd dezelfde presentatie van ongeveer 30 minuten gegeven. Vooraf konden belangstellenden vragen insturen, zodat deze -waar mogelijk- tijdens de presentatie konden worden behandeld.
De onafhankelijke gespreksleiders van Van Toor Communicatie en ChrisConnecting heetten de aanwezigen welkom en lichtten de opzet van de bijeenkomst toe. Vervolgens gaven Sonneborgh en Gebroeders Blokland een toelichting op het plan. Ook werd uitgelegd welke reacties en zorgen uit de eerdere participatie zijn meegenomen en wat hiermee is gedaan.
Enkele raadsleden en medewerkers van de gemeente Voorne aan Zee waren tijdens een van de tijdsblokken als toehoorders aanwezig. Aan het einde van iedere presentatie was er ruimte voor het stellen van vragen. Na afloop konden zij hun reacties, ideeën en aandachtspunten ook via een reactieformulier of per e-mail doorgeven.

3. Samenvatting van reacties en aandachtspunten

De vragen, reacties en aandachtspunten van 1 juni zijn hieronder per thema weergegeven.

ALGEMENE REACTIES

Voorafgaand aan de bijeenkomst zijn via de projectmail bezwaren geuit tegen de gekozen opzet van de bijeenkomst en de wijze van informatievoorziening. Daarnaast kondigde een groep bewoners aan tijdens de bijeenkomst te demonstreren. De gemeente had hiervoor vanaf 18.00 uur toestemming verleend.

De eerste drie tijdsblokken verliepen overwegend constructief, hoewel de sfeer op sommige momenten onrustig was. Het laatste tijdsblok is voortijdig beëindigd. Aanleiding hiervoor waren herhaald grof taalgebruik en gedrag van enkele aanwezigen dat door de organisatie als intimiderend werd ervaren. Hierdoor was het niet langer mogelijk om de bijeenkomst op een ordelijke en veilige manier voort te zetten.

Dit participatieverslag geeft een weergave van het participatieproces, de ingebrachte reacties en de wijze waarop deze door de initiatiefnemer zijn betrokken bij de verdere planvorming. Dit verslag bevat een antwoord op een groot aantal vragen die in verband met de participatie zijn gesteld. Aan de inhoud van dit verslag kunnen geen rechten worden ontleend. De mededelingen tijdens de participatiebijeenkomsten en de antwoorden kunnen niet worden opgevat als bindende toezeggingen of verplichtingen van de initiatiefnemers jegens vragenstellers of derden die kennisnemen van de resultaten van de participatiebijeenkomsten en/of de inhoud van dit verslag. Bovendien wordt opgemerkt dat de plannen in ontwikkeling zijn en nog kunnen worden gewijzigd op grond van onder meer onderzoeken, gemeentelijke besluiten en besluitvorming bij de initiatiefnemers. De gemeente neemt beslissingen met inachtneming van haar taken en verantwoordelijkheden. De plannen kunnen ook nog worden gewijzigd op grond van rechterlijke uitspraken na bezwaar of beroep en bij verandering van wet- en regelgeving.

Voorafgaand aan de bijeenkomst heeft een groep bewoners die bezwaar heeft tegen het plan een filmpje op Facebook geplaatst. Onder dit filmpje zijn zowel kritische als positieve reacties geplaatst.

BOUW, PROCES

Waarom vraagt u ons de vragen vooraf in te sturen terwijl de presentatie op de site nog van de oude situatie is?	Wij vinden het belangrijk om kennis te nemen van uw vragen en de aangepaste plannen mondeling toe te lichten en te bespreken. Na 1 juni heeft u bovendien nog de gelegenheid gehad om vragen in te sturen.
Waarom hebben jullie ervoor gekozen om niet met de bewoners vooraf de informatie te delen?	Wij vinden het belangrijk om kennis te nemen van uw vragen en de plannen mondeling toe te lichten en te bespreken. We hebben de aangepaste plannen ook nog van tevoren toegelicht aan de wijkvertegenwoordigers.
Nu begonnen jullie met een ellenlange presentatie. Er zou misschien aan het eind tijd zijn voor vragen. Dit voelt als een strategische aanpak en niet als een manier om juist met de bewoners te participeren. Waarom hebben jullie voor deze aanpak gekozen?	Deze avond hebben we u meegenomen in hoe de opmerkingen op de eerste versie van het plan zijn verwerkt in het aangepaste ontwerp. We hebben ruimte geboden voor het stellen van vragen, daarnaast heeft u ook de gelegenheid gehad om schriftelijk uw vragen te stellen.
Waarom zijn er 2 dames van een communicatiebureau ingeschakeld? En waarom doen jullie dit bij andere projecten niet?	We hebben een onafhankelijk communicatiebureau ingeschakeld om de avond voor te bereiden, te begeleiden en het verslag op te stellen. Daarmee borgen we een objectief en transparant proces; een werkwijze die we bij steeds meer projecten toepassen. Bovendien waren we zelf ook aanwezig op de avond om uw vragen te beantwoorden.
Waarom hebben jullie gekozen voor korte tijdsblokken en niet voor een vrije inloop zoals bij al jullie andere projecten wel het geval is?	Tijdens de eerste participatieavond hebben we te horen gekregen dat er behoefte is aan een plenaire presentatie, daar hebben we met de tweede avond invulling aan gegeven. Door met kleinere groepen te werken, hebben de aanwezigen meer gelegenheid om vragen te stellen en is er meer ruimte om vragen goed te beantwoorden. Om toch iedereen de gelegenheid te

	geven aan te sluiten, hebben we daarom meerdere bijeenkomsten gepland.
Hoe gaat u ervoor zorgen dat bewoners echt mogen participeren? Zo'n informatiebijeenkomst zoals op 1 juni waar wij alleen mogen luisteren, amper tijd krijgen voor vragen en waar op de wel gestelde vragen geen of ontwijkende antwoorden zijn gegeven, passen toch niet in een participatietraject? Hoe reflecteert u zelf op uw wijze van handelen?	Tijdens de eerste bijeenkomst heeft u uitgebreid de gelegenheid gehad om uw input te geven op de voorgestelde varianten. De opmerkingen die we toen hebben opgehaald, zijn in de afgelopen periode samen met de gemeente voor zover mogelijk verwerkt in het aangepaste plan. Deze bijeenkomst was bedoeld als terugkoppeling daarop, waarin we hebben laten zien wat we met uw inbreng hebben gedaan. Participatie houdt in dat we belangen in kaart brengen van omwonenden. Daarnaast hebben wij ook te maken met andere belangen van verschillende stakeholders die we dienen af te wegen.
Hoe denkt u in de toekomst dat bewoners zullen reageren als de huidige plannen doorgaan?	We hopen dat het project, zodra het gerealiseerd is, als een kwalitatieve en passende toevoeging aan de Struyten zal worden ervaren. Vanuit ontwerp, groeninrichting en zorgfunctie zetten we in op een plek die goed aansluit bij de omgeving.
Hoe gaat u de overlast van jarenlange bouw, de toegenomen verkeersdruk, het feit dat ik niet meer zo veilig als nu mijn rondje park kan gaan wandelen, de geluidsoverlast, het wegvallen van de huidige bomen, de parkeerplaats voor mijn deur en alle andere ellende, compenseren?	We realiseren ons dat een ontwikkeling als deze impact heeft op de omgeving en met name in de bouwfase overlast kan geven. We doen er alles aan om die overlast zoveel mogelijk te beperken en nemen maatregelen op het gebied van bouwverkeer, werktijden en veiligheid. Tegelijkertijd worden elementen zoals groen zoveel mogelijk gecompenseerd en verbeterd, en voor eventuele aantoonbare schade of nadelen bestaat een formele regeling waarbij een onafhankelijke planschade- of nadeelcompensatie-expert een beoordeling maakt.
Hoe gaat de bouw verlopen? Hoeveel overlast zal de bouw veroorzaken voor de omgeving? Hoe lang gaat de overlast duren? Zijn er maatregelen bedacht om het parkeren van bouwend personeel op te vangen zodat de omgeving niet vol staat met werkbusjes?	We doen er alles aan om de overlast tijdens de bouw zoveel mogelijk te beperken. De bouwtijd wordt naar verwachting circa 14 tot 18 maanden. Vooraf stellen we, in samenspraak met de gemeente, een zogenoemd BLVC-plan op (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie), waarin maatregelen worden vastgelegd om de impact voor de omgeving zo klein mogelijk te houden. Voor praktische zaken zoals parkeren informeren wij u tijdig via een nieuwsbrief
Planning van oplevering is Q? 2029?	Als de bouw begin 2028 kan starten, verwachten we dat de oplevering medio 2029 plaatsvindt.
Waarom niet alleen koopappartementen en de zorgwoningen laten varen, is minder overlast.	Er is in Hellevoetsluis op grond van onderzoek een duidelijke behoefte (al dan niet in de nabije toekomst) aan geschikte woningen voor ouderen. Het is beleid van de gemeente om hierin te voorzien. Door het zorggebouw te realiseren, maken we het mogelijk dat mensen in hun eigen wijk kunnen blijven wonen, ook wanneer hun zorgvraag toeneemt. Het idee van een dergelijke clustering van wonen en zorg (ons concept) is dat de zorg efficiënter vormgegeven kan worden en we meer zorg kunnen leveren met hetzelfde personeelsbezetting. De zorg in de nabijheid biedt voor

	de ouderen die woonachtig zijn in het beschut wonen een gevoel van veiligheid.
Dit zal alleen maar erger worden in de toekomst, zeker door transport tijdens de bouwwerkzaamheden en daarna als gevolg van het transport van goederen/diensten en extra auto bewegingen van personeel en bewoners. Wat kan u hieromtrent meedelen? Hoe geschiedt het zwaar transport tijdens de bouwperiode, betonmolens, heipalen, heimachines, bouwmaterialen, zand- en grondtransport? Het was in het verleden al niet mogelijk dat een vrachtwagen met tuinmaterialen het Zeegat op kon, hij moest parkeren op de Ebstroom en de materialen met een "kooiaap" naar de woning op het Zeegat brengen. De bestaande hoofdwaterleiding in de straat voor de Zeegat flat bij het fietspad en de smalle doorgang naar nummer 2 is in het recente verleden een aantal malen lek geraakt door zwaar verkeer, waar houdt u rekening mee om dit te voorkomen? Al het bouwverkeer zal hier waarschijnlijk ook over heen moeten ? De Zeegat flat heeft als gevolg van verzakking van de straat al een aantal problemen gehad met de woning aansluitingen op het hoofdriool, het bouwverkeer zal ook gebruikmaken van deze toevoerweg en de problemen alleen maar verergeren, wat voor voorzorgsmaatregelen worden er getroffen en wie is verantwoordelijk voor de gevolgschade, toch zeker niet de bewoners van de Zeegat flat? De Zeegatflat is voorzien van overhangende galarijen welke rusten op betonnen balken. Het is in het verleden al diverse malen voorgekomen dat een bestel- of vrachtwagen tegen deze balken aanreed, met een behoorlijke schade als gevolg. Dit zal in de toekomst door meer verkeer vaker voorkomen. Hoe denkt u dat te voorkomen?	Voor de toekomstige situatie wordt door een onafhankelijk verkeerskundig bureau in kaart gebracht wat de extra verkeersbewegingen zijn en of de ontsluiting dit goed kan verwerken. Voor de bouwfase worden de routes van het bouwverkeer nog afgestemd met de gemeente, waarbij veiligheid en het beperken van overlast centraal staan. Vooraf vindt een nulmeting plaats en eventuele aantoonbare schade als gevolg van de bouw wordt door de aannemer hersteld of vergoed. De aannemer is hiervoor verzekerd. Zodra hierover meer duidelijkheid is, informeren wij u.
Hoe wordt er tijdens de bouw overlast tegengegaan?	We werken de maatregelen om overlast te beperken verder uit in een zogenoemd BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Hierbij kunt u denken aan afspraken over bouwverkeer, werktijden en veiligheid. In ieder geval wordt er alleen op werkdagen gewerkt en niet in de avonden of in het weekend.”

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

Planschade. Claims van en door omwonenden in de wijk jegens de verantwoordelijke(n), bijdragend aan het initiatief en de daaruit voortvloeiende gevolgen: • Eigen woning: In hoeverre is er een inventarisatie gemaakt van de impact van toekomstige claims als gevolg van direct waarneembare waardedalingen van de bestaande (eigen)woningen in de omgeving van het project mede gezien in het kader van de daarmee samengaande geldende en lange bezwaartermijn. • Gemeentelijke Belastingen en overige heffingen en effecten op de begroting VaZ: Naast de betrokken - in waarde gedaalde-(eigen)woning zullen in de wijk als gevolg van het plan ook WOZ- waarden aanzienlijk dalen op enig moment in de nabije toekomst en daarmee ook de daarvan afhankelijke lokale inkomsten die aan de waarderingsgrondslag van deze gemeentelijke belasting verbonden zijn. Bezwaarschriften zullen de gemeente gaan overspoelen. In groter verband doch met minder impact wordt ook de inkomstenbelasting in negatieve zin geraakt door eveneens een lagere landelijke opbrengst maar met evenzoveel bezwaarschriften. • Schade aangericht aan zaken, eigendommen van omwonenden en personen. Ongetwijfeld heeft u een CAR verzekering. De omwonenden willen allen helderheid via het verkrijgen van een afschrift van deze door u afgesloten verzekering die strekt tot aansprakelijkheid en risicodekking tegen alle mogelijke schades van zaken en eigendommen en personen die zij in welke vorm dan ook (kunnen) oplopen of ervaren vanaf het eerste moment van bouw- en daarmee (vooraf en achteraf) samenhangende activiteiten, de gevolgschade. Hoe werkt hierbij de nadeelcompensatie? Hoe verloopt hier de communicatie in brede zin?	Wanneer er sprake is van aantoonbare schade die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico, kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen bij de gemeente. Of en in hoeverre WOZ-waarden wijzigen, is op voorhand niet te bepalen. Voor schade tijdens de bouw wordt vooraf een nulmeting uitgevoerd bij woningen die direct grenzen aan het plangebied en/of de aanrijroute van de bouw. Eventuele aantoonbare schade als gevolg van de werkzaamheden wordt door de aannemer hersteld of vergoed; hiervoor is de aannemer verzekerd. Over de verdere uitwerking en communicatie hierover wordt u tijdig geïnformeerd.

Stikstof uitstoot: • Wij willen een afschrift hebben van de verplichte AERIUS-berekening van de stikstoftoets en/of de compensatieregeling van toepassing is. Wat is de samenhang daarvan met de stroomvoorziening lokaal en regio /landelijk, en (wie en hoe) wordt die stikstofgrens (met fluctuaties) bewaakt bij compensatie naar een andere plek/regio en ook van een andere plek/regio hierheen, naar Zeegat Hellevoetsluis (ook met wie en hoe) als dat nodig zou zijn, en ook in het kader van ons Natura 2000 gebied. Dit is natuurlijk ook van toepassing en rakend aan ons aller gezondheid als de compensatie op een later moment onze kant op komt als last en ten gunste aan een andere regio in de vorm van meer ruimte, en is als gevolg daarvan ook van invloed op de eigen woning tijdens de bezwaarperiode die al is ingegaan inzake mogelijk nog in te dienen planschade.	In deze fase van de ontwikkeling wordt nog geen AERIUS-berekening opgesteld; dit maakt onderdeel uit van de verdere uitwerking in het kader van de planologische procedure. Daarbij wordt ook beoordeeld of en in welke mate het plan effect heeft op Natura 2000-gebieden en of aanvullende maatregelen zoals saldering noodzakelijk zijn. Eventuele stikstofruimte en de wijze waarop daarmee wordt omgegaan, worden conform de geldende wet- en regelgeving beoordeeld en geborgd door de bevoegde instanties. Er is geen directe relatie met de stroomvoorziening.
CATEGORIE 10: Juridische Procedures, Beleid en Financiën • 10.1 Op welke wijze worden omwonenden gecompenseerd voor de aantoonbare waardedaling van hun woningen door het verlies van vrij uitzicht, 40 jaar oud groen en zonlicht, onevenredige verkeerstoename (slaapverstoring, stress en irritatie, concentratieproblemen, gezondheidseffecten op lange termijn), onevenredige parkeerdruk, (planschade / nadeelcompensatie)? • 10.2 Welke specifieke ontheffingen op de Wegenverkeerswet zijn er bij de wegbeheerder aangevraagd om deze openbare fiets- en groeninfrastructuur te mogen wijzigen? • 10.3 Liggen alle intentie overeenkomsten tussen Gebroeders Blokland, Sonneborgh en de gemeente Voorne aan de Zee ter inzage voor de burgers? Zo nee, waarom niet? • 10.4 Op welke concrete wijze worden de antwoorden op deze schriftelijke vragenronde verwerkt in het definitieve ontwerp, en hoe worden wij hierover geïnformeerd? • 10.5 Worden alle ingediende vragen en de bijbehorende antwoorden in een openbaar verslag (nota van beantwoording) gedeeld met alle omwonenden?	10.1 Wanneer er sprake is van aantoonbare schade die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico, kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen bij de gemeente. 10.2 Voor een ruimtelijke ontwikkeling is geen ontheffing op grond van de Wegenverkeerswet vereist. Aanpassingen aan de fiets- en groeninfrastructuur worden onderbouwd in het omgevingsplan en maken onderdeel uit van de besluitvorming door het college en de gemeenteraad. 10.3 Intentieovereenkomsten tussen een gemeente en een private partij zijn in principe niet volledig openbaar, omdat deze privaatrechtelijke afspraken bevatten met vertrouwelijke en financieel-commerciële informatie. De formele besluitvorming over het project, zoals het omgevingsplan en vergunningen, wordt wel openbaar gemaakt en is voor iedereen inzichtelijk. 10.4 De antwoorden op de ingediende vragen zijn gebundeld in het participatieverslag. In de komende periode wordt samen met de gemeente bekeken of opmerkingen op detailniveau nog kunnen worden meegenomen. De definitieve plannen kunt u inzien wanneer deze ter inzage worden gelegd.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

• 10.6 Bent u er als ontwikkelaar (inmiddels onderdeel van de Koninklijke BAM Groep) op voorbereid dat wij, indien u vasthoudt aan de huidige ontwerpen, met de buurt collectief alle beschikbare juridische procedures tot aan de Raad van State zullen inzetten?	10.5 Ja, alle ingediende vragen en bijbehorende antwoorden zijn gebundeld en gedeeld in dit participatieverslag. 10.6 Zeegat Ontwikkeling B.V., bestaande uit Gebroeders Blokland en Sonneborgh, is initiatiefnemer van dit plan. Het staat u vrij om gebruik te maken van de beschikbare juridische procedures. Wij zijn van mening dat we zorgvuldig hebben gehandeld en het plan op basis van de ontvangen input hebben aangepast. Op het moment dat er onverhoopt een gang naar de Raad van State wordt ingezet zullen wij ons hierop voorbereiden.
VERZOEKE OM OPENBAARMAKING ONDERLIGGENDE ONDERZOEKSRAPPORTEN PER CATEGORIE inzake project in ontwikkeling Zeegat 2 te Hellevoetsluis en onderstaande vragen te beantwoorden. Ten behoeve van een transparante belangenafweging en een objectieve beoordeling van de (herziene plannen) voor het Zeegat 2, verzoeken wij u als de initiatiefnemers (Sonneborgh en Gebroeders Blokland) om aan te tonen of, en op welke wijze, hun vergaande ruimtelijke en financiële keuzes zijn onderbouwd door onafhankelijke onderzoeksrapporten. Daarom verzoeken wij u de onderliggende, formele rapportages (voorzover nog niet gedaan) binnen de (voor dit moment) volgende vijf categorieën met ons en met de omwonenden en de gemeenteraad te delen: * Hierbij maken wij gebruik van uw verzoek om uiterlijk binnen 7 dagen schriftelijk te reageren (op uw sessies van 1 juni 2026 in de Eendracht te Hellevoetsluis) t/m uiterlijk 8 juni 2026, waarbij u als voetnoot aangeeft met * dat u over dit onderwerp mogelijk de reagerende benadert. (?) 1. Verkeersveiligheid en Infrastructuur • Het onafhankelijke Verkeersveiligheidsaudit (VVA): Welk extern onderzoeksbureau heeft de risico's van het opheffen en verleggen van het bestaande fietspad in kaart gebracht? Wij eisen inzage	De gevraagde onderzoeken en rapportages bevinden zich op dit moment nog in voorbereiding en zijn nog niet afgerond of bestuurlijk vastgesteld. Om die reden zijn deze documenten nog niet beschikbaar voor inzage of verspreiding. Zodra het project een volgende fase bereikt – waaronder de terinzagelegging van het omgevingsplan – worden de relevante onderzoeken conform de geldende procedures openbaar gemaakt. Eenieder heeft dan de mogelijkheid deze stukken in te zien en hierop te reageren. In de antwoorden op specifieke vragen wordt gereageerd op een aantal aspecten die bij deze vraag zijn vermeld.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

in de formele toetsing aan de landelijke CROW-richtlijnen voor veilige school- en fietsroutes. Mogen fat-bikes (bijvoorbeeld) en scooters (sommigen met uitzonderlijk rijgedrag) ook tussen de twee gebouwen naar hun bestemming reizen, etc.? Zijn daar bijvoorbeeld veilige oversteekplaatsen of wordt dit identiek aan de bewegingsvrijheid (waar alles kan en mag) in ons winkelcentrum op 800m afstand? • De Verkeersgeneratie-berekening: Waar is het rapport dat de exacte toename van het aantal voertuigbewegingen (inclusief zwaar logistiek verkeer, toeleveranciers en nood- en hulpdiensten voor het zorgcomplex) wetenschappelijk heeft berekend? Bewoners van de wijk zijn reeds bekend met de enorme knelpuntenproblematiek als ervaringsdeskundige(n). Wat zijn daarnaast de afwegingen geweest en waarom? 2. Parkeerdruk en Mobiliteit • De formele Parkeerbalans-berekening: Op welk specifiek onderzoeksrapport is de verlaagde parkeernorm gebaseerd? Wij willen de feitelijke onderbouwing zien van het verwachte autobezit van de gezonde partners en de bezoekerspieken, dagelijks, avonden en in weekenden van de 11 grote koop(?)appartementen. • De Haalbaarheidsstudie Deelmobiliteit: Welk mobiliteitsrapport bewijst dat een mogelijke inzet van twee deelauto's de parkeerdruk in de wijk De Struyten daadwerkelijk met tientallen parkeerplaatsen compenseert? 3. Openbaar Groen en Klimaatadaptatie • De Quickscan Flora en Fauna: Welk ecologisch onderzoeksrapport ligt ten grondslag aan de onttrekking en kap van een deel van Wijkpark Het Zeegat? • De Watertoets en Hittestress-analyse: Waar is het onafhankelijke rapport dat aantoont dat het aanleggen voor het van parkeerplaatsen voor het project pal naast bestaande achtertuinen niet leidt tot onacceptabele hittestress en wateroverlast voor de omliggende woningen? • Infrastructuur: De huidige woonwijk heeft naast het Zeegatpark geen noemenswaardig groen. Het Zeegatpark is de compensatie voor het gebrek (en nu ook	

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

voor het bestaande verpieterde spul in uitgedroogde en slecht onderhouden bloembakken in dezelfde wijk) aan openbaar groen in de wijk en is bewust daarvoor tot stand gebracht, met daarnaast het weglaten van trottoirs waardoor gedurende de afgelopen jaren de oorspronkelijk opzet van de woonwijk niet meer voldoet. Met dit initiatief project wordt de situatie nog beroerder. In naburige wijken is dat overigens niet anders. De enkele/enige auto-toegangsweg Zeegat (die op ongeveer 80 meter aftand vanaf het in/op rijden wordt gekruist door een fietspad (mede gebruikt door scootmobiel idem dito en voor verhuiswagens en caravans) - op een drempel ter bescherming tegen het van rechts en links komend verkeer loopt met het komende project dood en lijkt over te gaan in een wandelpad nabij de "nieuwe" gebouwen ??)-,wordt thans gebruikt door al het (ook zeer zware) autoverkeer en door de voetgangers, de scootmobiel van de doorgaans oudere 80+ bewoners van de reeds bestaande senioren Zeegatflat en een mix van de welbekende fat bikes (ook die met wheelies) en (al dan niet opgevoerde en soms zonder kentekens of zonder uitlaat) scooters. De parkeerdruk en de verkeersbewegingen zijn nu al abnormaal en worden met het project met de bijkomende nachten en weekenden als toegift bij calamiteiten absurder en absoluut onhandelbaar in de krappe omgeving en het gevaar ligt op de loer, qua veiligheid en noodsituaties voor brandweer, ambulances, artsen en politie, handhaving schiet tekort. De helikopter landt nu bij regelmaat al op de smalle Zeedijk in geval van noodgevallen! • Graag uw reactie wat deze locatie zo geschikt maakt voor dit beoogde project, gelet op het bovenstaande, en geef ook aan welke andere (met name te noemen) locaties in uw mogelijke onderzoeken onvoldoendes scoorden en waarom, alsmede welke (''meer logische'') locaties nog niet zijn onderzocht. 4. Zorglogistiek en Medische Doelmatigheid	

• De Zorglogistieke Haalbaarheidsstudie: Welk onafhankelijk rapport toont aan dat het voor zorgmedewerkers (met name tijdens de nachtdienst, 24/7) fysiek en operationeel verantwoord is om te pendelen tussen 36 compacte studio's en 11 verspreide mega-appartementen variërend van 85 m^2 tot 115 m^2? Is er überhaupt voldoende bekwaam personeel voorhanden dat dit project vereist, gezien het tekort aan zorgpersoneel nu en het oplopende tekort in de komende tijd. Bij onvoldoende (bekwaam) personeel ontstaat ook onrust onder de bewoners en mogelijkerwijs leegstand. Zijn er al contacten of intenties met zorgorganisaties voor de uitgebreide intensieve zorg en de overige dienstverlening? • De Medisch-Psychologische Toetsing: Is er een adviesrapport van een onafhankelijke zorgexpert (of het CIZ) dat bevestigt dat een (te) groot appartement een veilige en prikkelarme omgeving biedt voor een bewoner met gevorderde dementie? 5. Financiële Rechtvaardiging en Kruissubsidiëring • De Open-Begrotingsanalyse (Businesscase): Welke onafhankelijke accountantstoets bewijst dat het project financieel daadwerkelijk onhaalbaar is zonder de realisatie van de 11 koopappartementen in de hogere prijsklasse? Zou een stichtingsvorm zonder winstoogmerk op kleinere schaal kunnen overleven met als doelstelling een meer maatschappelijk belang dan financieel gewin? Wat wordt de prijsklasse van deze appartementen? Wordt hier feitelijk een hindernis opgeworpen die (zwaardere) zorg alleen toegankelijk maakt voor de financieel beter gesitueerden? Zijn er modellen van bedrijfswaarden van het initiatief beschikbaar en gedeeld met de gemeentelijke instantie en/of omwonenden waaruit de haalbaarheid of het break-even punt blijkt van het project en ook welke partij (ook rekening houdend met huur en overige kosten voor de bewoners van de 36 studio's) daar de vruchten van plukt in financieel opzicht	

afgewogen tegen het belang van de (extra in Hellevoetsluis te leveren) zorg en de (afname van) leefbaarheid in de bewuste wijk die uiteindelijk voor eenieder beschadigd wordt? • De Markt- en Doelgroepverkenning: Welk demografisch onderzoeksrapport bewijst dat er in Hellevoetsluis een acute, lokale behoefte is aan zorgwoningen in dit extreme prijssegment, in plaats van betaalbare (sociale) huurwoningen voor de doorsnee Hellevoeter?" • In Hellevoetsluis bevinden zich ongeveer 5 tot 10 grotere zorginstellingen en woonzorglocaties (zoals verpleeg- en dementiehuizen), aangevuld met diverse wijkverplegingsteams en kleinschalige zorgorganisaties. Deze locaties zijn al behoorlijk goed verspreid over de belangrijkste woonwijken. • Gezien de compacte omvang van de stad is het opofferen van een groenpark voor nóg meer geografische spreiding stedenbouwkundig en maatschappelijk gezien niet logisch. • Bestaande spreiding van zorginstellingen • Zorglocaties in Hellevoetsluis liggen verspreid over verschillende wijken, vaak dicht bij winkelcentra of juist in rustige woonomgevingen: • Centrumgebied: Het moderne woonzorgcentrum Careyn De Eik (geopend in 2025) ligt direct tegenover winkelcentrum De Struytse Hoeck. (800 meter van het initiatief project en daar zijn medisch centrum en fysio aanwezig)! • De Kooistee: Hier bevindt zich onder andere Careyn Dierenriem, dat gericht is op kleinschalig wonen. • Ravense Hoek: Aan de rand van deze wijk biedt Herbergier Hellevoetsluis een kleinschalige opvang in een woonboerderij voor mensen met dementie. • Overige wijken: Gespecialiseerde huizen zoals Het Kulckhuis en Het Haringvliethuis liggen eveneens direct ingebed in de reguliere woonwijken. • Waarom een groenpark opofferen niet logisch is • De argumentatie dat de stad in 10 minuten te doorkruisen is, snijdt direct hout bij ruimtelijke planning. Er zijn drie hoofdredenen waarom extra spreiding ten koste van groen onverstandig is:	

• Reistijd is verwaarloosbaar: Hellevoetsluis heeft een beperkte oppervlakte. Of het nu gaat om aanrijtijden voor de thuiszorg of bezoekers die naar een zorginstelling rijden; de afstanden zijn met de auto of fiets binnen enkele minuten te overbruggen. Geografische spreiding is in grotere steden cruciaal, maar in een compacte stad als Hellevoetsluis is de bereikbaarheid qua afstand al optimaal. • Groen is essentieel voor (dezelfde) zorgbehoevenden: Een groenpark heeft een bewezen positief effect op de mentale en fysieke gezondheid van buurtbewoners én de ouderen of patiënten in zorginstellingen. Juist locaties zoals Herbergier benadrukken het belang van een groene, rustige omgeving om te wandelen. Het vernietigen van groen tast de leefbaarheid van de gehele wijk aan. • Efficiëntie van gecentraliseerde zorg: Het is voor zorgpersoneel en logistiek (zoals leveranciers en artsen) efficiënter als faciliteiten geclusterd zijn nabij centrale assen en winkelcentra (zoals bij De Struytse Hoeck), in plaats van te ver gefragmenteerd in diepe woonwijken. De huidige spreiding voorziet de wijken al van zorg dichtbij, en de reistijd vormt geen barrière. Het behoud van groen weegt in deze situatie vele malen zwaarder dan het winnen van een paar minuten reistijd. raag uw reactie hierover met betrekking tot uw opmerking tijdens uw "info "sessies inzake de wens die zou moeten leiden tot meer spreiding middels een extra zorgcentrum binnen Hellevoetsluis.? Ik verzoek u mij/ ons als belanghebbende(n) binnen een acceptabele termijn van twee weken na heden (datum verzending) van een bevredigende reactie te voorzien. Tevens deel ik dit bericht met gemeenteraadsleden die kennis hebben genomen van dit "project in ontwikkeling Zeegat 2".	
Gebrek aan Participatie. Tijdens het proces en info avonden is er onvoldoende geluisterd naar de bezwaren van belanghebbende en omwonende. De constante vergroting van het complex en de woningen is ook geen goede zaak. Het is	We vinden het jammer dat u dat zo heeft ervaren. Wij hebben juist geprobeerd de opgehaalde opmerkingen uit de eerdere bijeenkomst zo goed mogelijk te verwerken en hebben in dit participatieverslag en tijdens de laatste informatieavond laten zien wat we met uw inbreng hebben gedaan. Daarbij zijn de gebouwen ten opzichte van de eerder gepresenteerde

van een logische vernieuwing van cafe de Dijk, naar een massaal complex gegaan.	plannen in 2024 juist verkleind. De aanpassingen zijn weergegeven in de gegeven presentatie.
Wat in het geheel ook nog mis is, is hoe er gebouw gaat worden? Materialen, vervoer daarvan, geluidsoverlast, schade omliggende gebouwen etc.? Schadevergoedingen etc.?	We werken de maatregelen om overlast te beperken verder uit in een zogenoemd BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Hierbij kunt u denken aan afspraken over bouwverkeer, werktijden en veiligheid. In ieder geval wordt er alleen op werkdagen gewerkt en niet in de avonden of in het weekend."
Wordt er voor de bouw nog een opname uitgevoerd van de status van alle direct aanliggende panden, zogenaamde nulmetingen en voor wie zijn de kosten voor het uitvoeren van deze nulmetingen?	Ja, we doen een nulmeting. Een onafhankelijk bureau stelt hiervoor een advies op welke woningen daarvoor in aanmerking komen. Ja, alle schade die te wijten is aan de bouw van de beoogde ontwikkeling wordt hersteld/gecompenseerd. Hiertoe heeft de aannemer een verzekering.
Voor wie zijn de kosten voor het herstellen van de eventuele schade als ge volg van de bouwactiviteiten?	Alle schade die te wijten is aan de bouw van de beoogde ontwikkeling wordt hersteld/gecompenseerd. Hiertoe heeft de aannemer een verzekering.

NETCONGESTIE

Is er wel ruimte op het net voor dit project, of staan er straks generatoren te draaien tot er een aansluiting is?	Op dit moment worden er geen problemen verwacht op het gebied van netcongestie. Op het perceel is al een aansluiting aanwezig voor de horecagelegenheid met bovenliggende woning. Deze ruimte op het net zal ingezet worden t.b.v. beoogde ontwikkeling. Ook hebben we al vooroverleg gevoerd met nutspartijen.
Graag de status van Stroomvoorziening / Netcongestie impact: Wat is de impact? Wat zijn de gevolgen?	Op dit moment worden er geen problemen verwacht op het gebied van netcongestie. Op het perceel is al een aansluiting aanwezig voor de horecagelegenheid met bovenliggende woning. Deze ruimte op het net zal ingezet worden ten behoeve van beoogde ontwikkeling. Ook hebben we al vooroverleg gevoerd met nutspartijen.

VERKEER, AUTO, FIETSEN

Ook komt er pal naast mijn tuin een parkeerplaats. Dit betekent voor ons uitlaatgassen direct mijn tuin in waar ik mijn kopje koffie moet drinken en moet kunnen genieten van rust. Mijn man heeft astma en dit is precies de reden dat wij hier zijn komen wonen, omdat we geen auto's naast onze tuin hebben. 8 jaar geleden kochten is ons pertinent duidelijk gemaakt dat hier niets in ging wijzigen. Kunt u uitleggen hoe het mogelijk is dat dit nu wel gaat wijzigen? Daarom wil ik u vragen wat uw compensatie voor ons is voor al deze ongemakken?	We begrijpen dat de mogelijke komst van een parkeerplaats dicht bij uw woning voor u ingrijpend kan zijn, zeker gezien uw persoonlijke situatie. De aanleiding voor de ontwikkeling ligt in het feit dat de gemeente deze locatie in de omgevingsvisie als herontwikkellocatie heeft aangewezen, waarbij ook de inrichting van parkeren opnieuw wordt bekeken als onderdeel van het totale plan. Wij proberen de omgevingskwaliteit zo goed mogelijk te behouden, onder andere door een zorgvuldige en groene inrichting van het gebied. Wanneer er sprake is van aantoonbare schade die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico, kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen bij de gemeente

Ik heb begrepen dat er 2 slagbomen komen. Is er onderzoek gedaan naar de mate van overlast voor de bewoners die te maken krijgen van op- en neergaande slagbomen?	Dit onderzoeken we nog. Naar alle waarschijnlijkheid zullen slagbomen geen noemenswaardige overlast veroorzaken.
De ontsluiting van de nieuwe woonzorglocatie lijkt volledig via het Zeegat plaats te vinden. Is er een verkeerskundige analyse uitgevoerd waaruit blijkt hoeveel extra verkeersbewegingen worden verwacht, zowel tijdens de bouwfase als na ingebruikname van de woonzorglocatie? Zo ja, kan deze analyse worden gedeeld?	Een verkeerskundig onderzoek naar de toekomstige situatie is momenteel in voorbereiding en nog niet bestuurlijk vastgesteld. Om die reden is het nog niet beschikbaar voor inzage of verspreiding. Zodra het project een volgende fase bereikt – waaronder de terinzagelegging van het omgevingsplan – worden alle relevante onderzoeken openbaar gemaakt en heeft u de mogelijkheid deze in te zien en hierop te reageren, zoals opgenomen in dit participatieverslag. De verkeersbewegingen en het bouwverkeer in de bouwfase worden uitgewerkt in het BLVC-plan, waarbij we gericht maatregelen treffen om overlast zoveel mogelijk te beperken
Het Zeegat is een relatief smalle straat waar voertuigen elkaar op meerdere locaties moeilijk kunnen passeren. Op welke wijze is beoordeeld of de bestaande infrastructuur geschikt is voor de extra verkeersbelasting van bewoners, bezoekers, personeel, leveranciers, zorgvervoer en hulpdiensten?	Vanuit de verkeerskundige van de gemeente is aangegeven dat de verkeersontsluiting voldoet. "De hoeveelheid verkeersbewegingen die door het plan gegenereerd worden zijn er dusdanig weinig dat dit via een erftoegangsweg als het Zeegat zonder problemen verwerkt moet kunnen worden." In de omgevingsplanprocedure zullen verkeersonderzoeken uitgevoerd worden waarin dit nader onderzocht wordt en aangetoond zal moeten worden.
Is onderzocht of een alternatieve ontsluitingsroute mogelijk is, zodat niet al het verkeer via het Zeegat hoeft te worden afgewikkeld?	De huidige locatie is in de bestaande situatie al via de zuidzijde ontsloten en het uitgangspunt is om deze ontsluiting in stand te houden. Uit verkeerskundige afwegingen blijkt dat een tweede ontsluiting niet noodzakelijk is.Vanuit de verkeerskundige van de gemeente is aangegeven dat de verkeersontsluiting voldoet. "De hoeveelheid verkeersbewegingen die door het plan gegenereerd worden zijn er dusdanig weinig dat dit via een erftoegangsweg als het Zeegat zonder problemen verwerkt moet kunnen worden." In de omgevingsplanprocedure zal een verkeersonderzoek uitgevoerd worden waarin dit nader onderzocht wordt en aangetoond zal moeten worden.
Graag aandacht voor de bereikbaarheid van alle woningen rondom Zeegat/ Reede/ Draaikolk. Er is één toegangsweg en deze is reeds zeer druk. Een tweede toegangsweg (met aansluiting op de Ebstroom) is zeer wenselijk. Zo wordt de drukte verspreid. Optie om het huidige fietspad op de Stroming, welke gedeeltelijk parkeerplaats gaat worden, volledig autoweg te maken met verbinding op de Ebstroom? Eénrichtingsverkeer is dan mogelijk. Inrijden via Zeegat, uitrijden via de Stroming.	De huidige locatie is in de bestaande situatie al via de zuidzijde ontsloten en het uitgangspunt is om deze ontsluiting in stand te houden. Uit verkeerskundige afwegingen blijkt dat een tweede ontsluiting niet noodzakelijk is. Vanuit de verkeerskundige van de gemeente is aangegeven dat de verkeersontsluiting voldoet. "De hoeveelheid verkeersbewegingen die door het plan gegenereerd worden zijn er dusdanig weinig dat dit via een erftoegangsweg als het Zeegat zonder problemen verwerkt moet kunnen worden." In de omgevingsplanprocedure zal een verkeersonderzoek uitgevoerd worden waarin dit

	nader onderzocht wordt en aangetoond zal moeten worden.
De verkeersveiligheid is een aantal keer genoemd. Vooral met betrekking tot de fietsers en voetgangers. De toegangsweg Zeegat is op een aantal plaatsen smal. Er mag aan beide kanten worden geparkeerd. Wordt er voor de hulpdiensten een uitzondering gemaakt voor gebruik van de Stroming?	Dank voor uw suggestie. Deze nemen wij mee in de verdere uitwerking van het plan en de afstemming met de gemeente, waarbij ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt meegenomen
De toevoerweg, het Zeegat, is voorzien van diverse bochten, knikken, splitsingen, kruising fietspad, geparkeerde auto's, insteek parkeervakken, diverse betonnen paaltjes en bomen en bevindt zich bij de Zeegat flat op ca. 2 meter van de voordeur, zonder trottoir. (Al het verkeer van en naar de eventuele nieuwbouw rijdt hier op 2 meter afstand langs.)	Wij zijn ons ervan bewust dat het Zeegat een relatief smalle verkeerssituatie kent. Dit wordt nadrukkelijk meegenomen in het verkeerskundig onderzoek dat momenteel wordt opgesteld en vormt onderdeel van de onderbouwing in het omgevingsplan. Daarbij wordt specifiek gekeken naar verkeersveiligheid en de inpassing van de ontwikkeling in de bestaande situatie.
Luxe auto's kunnen een tegemoetkomende bestelauto of vrachtwagen op het Zeegat niet passeren, één van de twee zal achteruit moeten om ruimte te maken. In bijna alle gevallen zal de luxe auto achteruit moeten rijden, wat met alle obstakels geparkeerde auto's, bochten, knikken, bomen en betonnen paaltjes niet eenvoudig is voor veel oudere bewoners welke in de Zeegat appartementen wonen. Deze zullen er zeker moeite mee hebben en kunnen wellicht in problemen en stress geraken. Deze situatie zal gedurende de bouwtijd en in de periode daarna voor transport bouwmateriaal, bevoorrading, personeel en bewoners aanleun appartementen veelvuldig voorkomen hetgeen niet wenselijk is. Wat wordt er aan gedaan om dit te voorkomen? Hoeveel betonnen paaltjes zijn er al niet omvergereden in de laatste jaren ? (vraag maar na bij de gemeente)	We begrijpen uw zorg over de beperkte ruimte en de mogelijke situaties die u schetst, zeker gezien de huidige inrichting van het Zeegat. De exacte inrichting van het bouwverkeer en de routes is op dit moment nog niet definitief en wordt in afstemming met de gemeente verder uitgewerkt, waarbij veiligheid en doorgang nadrukkelijk worden meegenomen. We nemen dit type situaties expliciet mee in de verdere uitwerking en proberen de overlast en risico's zoveel mogelijk te beperken. Zodra hierover meer duidelijkheid is, informeren wij u hierover.
Vrachtverkeer kan op het Zeegat niet keren en doen dit vaak op de parkeerplaats van het Zeegat 2. Hoe kan dit in de toekomst geschieden? Denk ook aan de bevoorrading van de eventuele nieuwbouw op de bestaande parkeerplaats.	We begrijpen uw zorg over de beperkte mogelijkheden om te keren en de huidige situatie op het Zeegat. De exacte inrichting van de logistiek, waaronder ook het keren en bevoorraden, wordt nog verder uitgewerkt in afstemming met de gemeente. Keren op de parkeerplaats zal ook in de nieuwe situatie mogelijk blijven.

Het gehele Zeegat en aangelegen straten heeft maar één toegang- en uitgangsweg, met verkeer in twee richtingen en diverse kruisingen, bochten en knikken. Ik ben bang voor de veiligheid van fietsende schoolkinderen, oudere bewoners van de Zeegatflat al of niet met de auto, fiets, rollator of scootmobiel er is immers geen trottoir, maar wel veel verkeer tijdens de bouw periode en erna. Wat wordt er tijdens de bouw en daarna gedaan om de veiligheid van deze weggebruikers te garanderen?	We begrijpen uw zorgen over de verkeersveiligheid, zeker gezien de huidige inrichting van het Zeegat en het gebruik door verschillende weggebruikers. Vanuit de verkeerskundige van de gemeente is aangegeven dat de verkeersontsluiting voldoet. "De hoeveelheid verkeersbewegingen die door het plan gegenereerd worden zijn er dusdanig weinig dat dit via een erftoegangsweg als het Zeegat zonder problemen verwerkt moet kunnen worden." De effecten op verkeersveiligheid worden nadrukkelijk meegenomen in het verkeerskundig onderzoek dat momenteel wordt opgesteld en vormen onderdeel van de onderbouwing in het omgevingsplan. De exacte inrichting van het bouwverkeer wordt daarnaast uitgewerkt in het BLVC-plan, waarbij specifiek wordt gekeken naar veilige situaties voor voetgangers, fietsers en andere kwetsbare weggebruikers. Daarbij nemen we dit type situaties expliciet mee en proberen we de risico's en overlast zoveel mogelijk te beperken.
De traumahelikopter die nu voor de hele achterliggende wijk op de Zeedijk landt en waarvan het traumateam per politieauto wordt gebracht naar incident, deze zou in de toekomst na verdwijnen bestaande aansluiting , om moeten rijden. Als elke seconde telt!!!!!	Hierover vindt in een volgende fase van het traject afstemming plaats met de Veiligheidsregio.
Ik maak, en velen met mij, ernstige zorgen over hoe de verkeerstroom, i.v.m. het daardoor sterk toenemende aantal verkeersbewegingen zal worden opgelost. Na uw presentatie van 1 Juni jl , waarin hernieuwde plannen werden gepresenteerd ben ik teleurgesteld en hier nog minder gerust op. U handhaaft in Uw plan met 2 gebouwen de huidige aanrijroute vanaf de Ebstroom door het kronkelige smalle en reeds overbelaste Zeegat terwijl er een toename van tussen de 60.000 en 70.000 verkeersbewegingen per jaar te verwachten valt. Daar komen tijdens de bouw nog het nodige Bouwverkeer, zwaar materieel en bouwpersoneel bij, daarbij maken wij ons ook nog grote zorgen wat al deze bewegingen naast alle overlast met de huidige bebouwing gaat doen. Denk aan beschadiging, verzakking etc. Dit alles zal de leefbaarheid, verkeersveiligheid, parkeerdruk, de rust in de wijk niet ten goede komen. Het is volkomen onacceptabel voor de huidige bewoners van deze wijk als hier geen andere oplossing voor bedacht wordt. In het verleden hebben wij al erg veel overlast ervaren van de bezoekers van de toenmalige horecagelegenheid, echter dit was dan toch	We begrijpen uw zorgen over de verkeersbewegingen en de impact daarvan op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk. De door u genoemde aantallen verkeersbewegingen zijn niet door ons vastgesteld; een onafhankelijk verkeerskundig bureau brengt momenteel in kaart wat de feitelijke toename is (analyse huidige bestemming versus nieuwe bestemming) en wat dit betekent voor de bestaande infrastructuur. De uitkomsten hiervan worden onderbouwd in het omgevingsplan welke ter inzage word gelegd. De huidige ontsluiting via het Zeegat is gebaseerd op de bestaande situatie. Op basis van verkeerskundige afwegingen wordt een tweede ontsluiting niet noodzakelijk en ook ruimtelijk minder wenselijk geacht, onder andere vanwege de impact op het groen en de inrichting van het gebied. Voor de bouwfase wordt het bouwverkeer en de logistiek uitgewerkt in een BLVC-plan, waarin veiligheid en het beperken van overlast voor de omgeving centraal staan. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de bestaande situatie en worden maatregelen getroffen om risico's zoals schade en onveilige situaties zoveel mogelijk te voorkomen.

nog beperkt tot de weekenden met ca 60 per avond. (2 per week). In mijn eerste contacten in juni 2023, met U en de toenmalige projectleider van de gemeente hebben we als mogelijkheid de ontsluiting van het plan zeegat 2 vanaf de Ebstroom via de stroming te laten lopen voorgesteld, hetgeen voor nagenoeg alle bewoners minder of geen overlast zal betekenen. Echter tot mijn spijt en verbazing vind ik hiervan niets terug in uw bijgewerkte plannen. Zie tablad 2 voorgestelde ontsluiting Zeegat 2 en zeer ongewenste ontsluiting Zeegat 2)	
Tot mijn grote verbazing wordt er nu een standpunt ingenomen dat haaks lijkt te staan op eerdere afspraken. Tijdens de vergadering van 20 december 2020, onder leiding van de gemeente, is expliciet vastgelegd dat het afsluiten van de parkeerplaats bij Zeegat 2 voor ongewenst publiek niet mogelijk was vanwege de openbare toegankelijkheid van dit gebied. Begrijpelijk, want het betreft een keerlus voor (vracht)auto's en een extra parkeergelegenheid vanwege de parkeerdruk in de wijk. Nu stelde uw architect tijdens de presentatie juist voor om dit gebied af te sluiten voor verkeer dat daar volgens u niets te zoeken heeft. Hoe valt deze tegenstrijdigheid te verklaren? Daarnaast lijkt er nauwelijks te zijn nagedacht over de gevolgen voor de bewoners van de Zeegatflat. Het afsluiten van deze route zal onvermijdelijk leiden tot extra verkeersdruk, meer manoeuvrerende voertuigen en een toename van overlast direct voor onze woningen. Zonder adequate keermogelijkheid zullen auto's en zelfs vrachtwagens gedwongen worden achteruit te rijden in de directe omgeving van het flatgebouw en voetgangers (zonder trottoir!). Dat brengt niet alleen extra hinder met zich mee, maar roept ook ernstige vragen op over de verkeersveiligheid. Ik vind het onbegrijpelijk dat een dergelijke maatregel überhaupt wordt voorgesteld zonder dat de gevolgen voor de bewoners zorgvuldig zijn onderzocht en besproken. Wederom ontstaat de indruk dat de belangen en leefbaarheid van omwonenden ondergeschikt worden gemaakt aan de uitvoering van uw plannen. Dat is niet alleen teleurstellend, maar ook bijzonder zorgwekkend. In het verleden zijn er al talloze klachten	We begrijpen dat u zich zorgen maakt over de verkeerssituatie, de bereikbaarheid en de mogelijke gevolgen voor uw woon- en leefomgeving. De exacte invulling van de ontsluiting en eventuele maatregelen, waaronder het al dan niet afsluiten van delen van het gebied, maken onderdeel uit van de verdere uitwerking en worden samen met de gemeente beoordeeld. Het aantal verkeersbewegingen en de effecten daarvan worden momenteel door een onafhankelijk verkeerskundig bureau in kaart gebracht. De uitkomsten worden opgenomen in het omgevingsplan en zijn inzichtelijk bij de terinzagelegging. Daarnaast nemen wij uw zorgen mee in de gesprekken met de gemeente over het al dan niet openbaar maken van (een deel van) het parkeerterrein en de gevolgen daarvan voor de verkeerssituatie in de directe omgeving.

ingediend bij de gemeente, politie en handhaving over verkeers- en geluidsoverlast, waaronder draaiende motoren onder onze slaapkamerramen tijdens de exploitatie van het café. Met de uitvoering van uw plannen dreigt die overlast niet incidenteel, maar structureel aanwezig te zijn: 24 uur per dag, zeven dagen per week. Voor ons is dit geen theoretische discussie. Ons hoofdkussen ligt praktisch aan de straat Zeegat. De bestaande Zeegatflat fungeert momenteel als geluidswal. Met uw plannen komen er naar verwachting jaarlijks 61.000 extra verkeersbewegingen bij die direct langs onze slaapkamers zullen plaatsvinden. Dat betekent een forse aantasting van onze rust en leefkwaliteit. Wij voorzien een situatie waarin auto's voor onze slaapkamerramen staan te wachten op een parkeerplaats, voertuigen af- en aanrijden en elkaar moeten passeren in een te smalle straat. De gevolgen voor onze nachtrust, gezondheid en ons woonplezier lijken daarbij volledig ondergeschikt te worden gemaakt aan de belangen van uw project. Daarom doe ik een dringend beroep op uw inlevingsvermogen. Ik verzoek u serieus na te denken over de vraag hoe bewoners geacht worden om te gaan met deze ingrijpende aantasting van hun woon-, leef- en nachtrustomgeving. Ik verzoek u met klem om niet pas achteraf kennis te nemen van de gevolgen voor bewoners, wanneer de schade aan onze leefomgeving niet meer terug te draaien is. Verdiep u vooraf in onze situatie, neem onze belangen serieus en kom niet met onwaarheden over een uitspraak van een verkeerskundige.	

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

Uit de presentatie blijkt dat het project is ontworpen met een ontsluiting via het Zeegat. Het Zeegat is echter een smalle, bochtige straat die naar mijn mening onvoldoende geschikt is voor een aanzienlijke toename van verkeersbewegingen, met name van groter verkeer. Daarnaast heeft deze verkeersafwikkeling directe gevolgen voor de woon- en leefkwaliteit van omwonenden, aangezien woningen en slaapkamers direct aan de straat bevinden. In de presentatie heb ik geen antwoord gekregen op de volgende vragen, die tevens de kern van mijn bezwaar vormen: • Is onderzocht of er alternatieve aanrijroutes mogelijk zijn, anders dan uitsluitend via het Zeegat? • Waarom wordt de verkeersafwikkeling en de aanleg van parkeerplaatsen niet verdeeld over meerdere omliggende straten om de belasting van het Zeegat te beperken? • Is de mogelijkheid onderzocht om de bestaande parkeerplaats aan de overzijde van Zeegat 2 uit te breiden richting het aangrenzende grasveld? Voor zover zichtbaar zou hiermee extra parkeercapaciteit kunnen worden gerealiseerd zonder dat bomen hoeven te worden gekapt. Ik verzoek u deze vragen inhoudelijk en schriftelijk te beantwoorden en de gemaakte afwegingen inzichtelijk te maken voordat verdere besluitvorming plaatsvindt.	De mogelijkheid om op deze locatie extra parkeerplaatsen te realiseren is in de planvorming onderzocht. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dit echter niet wenselijk bevonden en verkeerskundig ook niet noodzakelijk. Daarom is ervoor gekozen om het parkeren binnen het plangebied op een zorgvuldige manier op te lossen. De huidige locatie is in de bestaande situatie al via de zuidzijde ontsloten en het uitgangspunt is om deze ontsluiting in stand te houden. Uit verkeerskundige afwegingen blijkt dat een tweede ontsluiting niet noodzakelijk is. Vanuit de verkeerskundige van de gemeente is aangegeven dat de verkeersontsluiting voldoet. "De hoeveelheid verkeersbewegingen die door het plan gegenereerd worden zijn er dusdanig weinig dat dit via een erftoegangsweg als het Zeegat zonder problemen verwerkt moet kunnen worden." In de omgevingsplanprocedure zal een verkeersonderzoek uitgevoerd worden waarin dit nader onderzocht wordt en aangetoond zal moeten worden.
In de presentatie is te zien dat het bestaande fietspad richting de dijk komt te vervallen. Klopt het dat fietsverkeer hierdoor gebruik moet gaan maken van het Zeegat? Zo ja, welke maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid voor fietsers te waarborgen? Is onderzocht of een aansluiting op het bestaande fietspad langs de Binnendijk mogelijk is?	Het bestaande fietspad richting de dijk komt niet te vervallen zonder alternatief. Aan de noordzijde van het plan blijft een fietsverbinding naar de dijk behouden, waardoor fietsers niet via het Zeegat hoeven te rijden.
Mijn kleinkinderen kunnen nu niet meer veilig van hun school, via de Binnendijk, naar mij fietsen voor de lunch. Deze Binnendijk is juist aangelegd om langzaam verkeer veilig van A naar B te laten komen. In de nieuwe situatie wordt het voor hen heel onveilig om bij ons te komen vanwege grote toenemende verkeersdrukte en een onduidelijke verkeerssituatie. Is hier onderzoek naar gedaan en zo ja, kunt u mij de uitkomsten van dit onderzoek toesturen?	Bij de uitwerking van het plan is samen met verkeerskundige deskundigen van de gemeente en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit zorgvuldig gekeken naar de fietsstructuur in het gebied. Hierbij is ervoor gekozen de routes overzichtelijker in te richten, waarbij fietsverkeer in alle richtingen mogelijk blijft. De verbinding naar de dijk blijft via de noordzijde van het plangebied behouden. Fietsers hoeven daardoor niet via het Zeegat te rijden om de dijk te

	bereiken. Daarnaast worden voor voetgangers juist extra verbindingen en veilige looproutes toegevoegd. De verwachte toename van het verkeer leidt niet automatisch tot een minder veilige situatie. Het gebied wordt ingericht als een gemengd gebied voor fietsers en voetgangers, waarbij de inrichting erop is gericht dat verkeersdeelnemers hun snelheid aanpassen en rekening houden met elkaar. Daarbij moet de uiteindelijke inrichting voldoen aan de geldende verkeerskundige richtlijnen en veiligheidsnormen.
In jullie plannen wordt er pal naast mijn huis een voetpad gemaakt als doorgang naar de Zeedijk. Dit betekent een continue doorstroom van verkeer langs mijn tuin. Mijn hondje gaat helemaal gek worden. Is er in jullie plan rekening gehouden met deze overlast?	In de huidige situatie loopt hier al een fietsverbinding. In het nieuwe plan wordt deze route juist gewijzigd naar een voetpad. Daardoor neemt het aantal en de snelheid van de verkeersbewegingen naar verwachting af ten opzichte van de huidige situatie.
A. Ontwikkelingen A.1. De 290 meter lange toegangsweg vanaf de Ebstroom naar Zeegat 2 is ontworpen en aangelegd naar de maatstaven van 48 jaar geleden. Mijn foto's uit de begintijd 1978 vertonen lege woonerven met op gelijke hoogte loop- en een rijgedeelte; elk met een andere kleur bestrating én van elkaar gescheiden door grind-betonnen paaltjes. A.2. Eigenaren in het trotse bezit van een auto, parkeerden die toen nog in de eigen garage. Ondertussen zijn op de meeste plaatsen die afscheidingspaaltjes door de gemeente verwijderd om meer parkeerruimte te creëren, vaak ook op verzoek van bewoners, zijn garages verbouwd tot een extra kamer voor een langer thuiswonend kind of voor een gehandicapte bewoner en is het een zeldzaamheid, als maar 1 auto gerelateerd kan worden aan 1 woning. Elke volwassen lid van het gezin bezit tegenwoordig een auto en eigenaren van woningen, tevens zzp-ers, maken gebruik van de beperkte parkeerruimte in het gebied "EBSTROOM - ZEEGAT 2" door hun bedrijfsauto's er ook te parkeren. Samenvattend: de parkeerdruk is exponentieel toegenomen. A.3 Diverse pakketdiensten en sinds de coronatijd diverse leveranciers van levensmiddelen verstoppen dit gebied dagelijks. A.4 Juist door de door u vastgestelde	Wij begrijpen dat u zorgen heeft over de bestaande verkeerssituatie, parkeerdruk en veiligheid op de route tussen Ebstroom en Zeegat 2. Die aandachtspunten nemen wij serieus. Tegelijkertijd is het belangrijk onderscheid te maken tussen bestaande knelpunten in de wijk en de effecten van deze ontwikkeling. De bestaande parkeer- en verkeersdruk is een breder vraagstuk in de openbare ruimte. Met dit plan wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling binnen het plangebied opgelost. Voor de toekomstige situatie wordt door een verkeerskundig bureau beoordeeld wat de extra verkeersbewegingen zijn en of de ontsluiting dit op een veilige en verantwoorde wijze kan verwerken. Daarbij worden ook de inrichting, bereikbaarheid en verkeersveiligheid betrokken. Indien uit de verdere uitwerking blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn, worden deze meegenomen in overleg met de gemeente. De uiteindelijke beoordeling vindt plaats binnen de ruimtelijke procedure, waarbij het plan moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en aan een Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties (ETFAL).

vergrijzing bevinden zich in het 30-km-gebied méér kwetsbare ouderen - al dan niet voorzien met hulpmiddelen – in het trottoirontbrekende gebied. A.5 Juist door de door u vastgestelde vergrijzing zijn vervoersbewegingen van de apotheek, van de korte-duur thuiszorg, van taxidiensten, van het S.B.O., alsmede van thuiskapsters, thuispedicures, verzorgenden via de WMO en haal/breng-service voor de dagbesteding, meer dan verdubbeld. A.6 Het totaal aantal parkeerplaatsen is tevens verkleind door die plekken waar elektrische auto's geladen kunnen worden. B. Het woonerfgebied heeft zijn grenzen meer dan bereikt. B.1 Deze relatief korte toegangsweg wordt gekenmerkt - na gemiddeld telkens 35 meter - door 8 knikken/bochten/kruispunten, wat telkens een onveiligheid vergroot B.2 Aan de 290 meter lange toegangsweg liggen 71 parkeerplaatsen 54 woningen, waarvan 48 woningen op 2,5 meter afstand van de rijweg. B.3 De verkeersonveiligheid wordt nog vergroot door het kort én zelfs lang dubbel parkeren en foutief parkeren B.4 Het fietspad van Draaikolk doorkruist "EBSTROOM - ZEEGAT 2 - route". In de praktijk blijkt dit verhoogde kruispunt een ideale plek te zijn voor tijdelijk parkeren voor m.n. bezorgdiensten, maar ook verhuiswagens! B.5 Met name wijs ik op de gevaarlijke situatie bij ingang WEST van het (senioren-) Zeegatcomplex én in het bijzonder bij de tuin-appartementen Zeegat 6-8-10-12. Bij het verlaten van die appartementen met rolstoel/rollator moeten nu al oversteekregels in acht genomen worden. Een veilige woonomgeving is een illusie geworden en wordt alleen maar minder met een dergelijke toename van 61.000 vervoerbewegingen. B.6 Uit niets kan ik opmaken, dat de zwaarte van de vervoerbewegingen meegenomen is. Een personenauto van een verzorgde, of een bezoeker wordt gewoon geparkeerd. Een lossende vrachtauto belemmert de geplande "rotonde" tussen de twee paviljoens. Het is helaas een praktijkgegeven, dat toeleveranciers van de horecagelegenheid ACHTERUIT het parkeerterrein verlieten, het	

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

fietspad kruisend, achteruit rijdend tot voorbij INGANG WEST van het Zeegatcomplex, om dan pas de draai te gaan maken. B.7 "Op eigen terrein wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, met goede mogelijkheden voor laden en lossen nabij de entree." Door het verdwijnen van de huidige parkeerplekken voor het perceel voor Zeegat 2 én het creëren van een EIGEN TERREIN, is de conclusie gerechtvaardigd dat de parkeerdruk buiten dat EIGEN TERREIN alleen maar toeneemt. B.8 Verantwoording vermeld aantal vervoerbewegingen: Norm voor 11 aanleunappartementen tussen 022 – 029 per dag Norm voor 36 zorgappartementen tussen 100 – 140 per dag Op jaarbasis 365 x (29 + 140) = maximaal 61.685. C. Het verontrust mij zeer, dat de intentie tot een haalbaarheidsonderzoek niet geleid heeft tot een uitslag van zo'n onderzoek, waarbij de bovenstaande vervoerbewegingsproblematiek een meer dan wezenlijk onderdeel van uit zou moeten maken, sterker nog, mijns inziens niet heeft plaatsgevonden. Uit niets kan ik opmaken dat mijn bezwaar van 09-02-2024 op enige wijze gewogen is in de besluitvorming. De afgelopen presentatie en vermelding van een concrete bouw- en verkoopfase gaat voorbij aan een zorgvuldige planning! D. Overtuigd van de intentie van de projectontwikkelaars ouderen en hulpbehoevenden te willen steunen door het aanbieden van woon/zorgruimte, moet ik wel de conclusie trekken dat dit voornemen ten koste zal gaan van ouderen reeds zeer lang of kort woonachtig in deze wijk, die nog net niet die hulp nodig hebben én ook alle andere bewoners van Gorsingen Hoeck 1 door hen met ruim 61.000 vervoerbewegingen te belasten. Ik vraag de projectontwikkelaars het uitgangspunt "De locatie is goed bereikbaar en zorgvuldig ingepast in de omgeving" nog eens kritisch tegen het licht te houden gelet het bovenstaande onder A Ontwikkelingen en B Het woongebied heeft zijn grenzen bereikt. Een schriftelijke reactie hierop zal ik met zorg bestuderen.	

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

E. Gelet de groter wordende behoefte aan extra parkeerruimte rond "EBSTROOM - ZEEGAT 2 - route", de toegenomen extra verkeersintensiteit, de veroudering van de bewonerspopulatie, de sterk verouderde infrastructuur van deze aanrijdroute is een substantiële toename van bijna 62.000 per jaar onverantwoord en rest ons geen andere keuze dan dit onderdeel van het plan zoals voorgesteld wordt af te wijzen en dientengevolge bezwaar aan te tekenen.	
1. wanneer het gebied tussen de Binnendijk en het Zeegatgebied beschouwd wordt als EIGEN TERREIN (zie citaat), dan hebben omwonenden en passanten geen recht om daar te mogen verblijven, omdat er geen sprake is van een openbare weg en moet deze doorgang gezien worden als slechts een gunst om dit gebied te doorkruisen/te betreden. Niet uitgesloten is, dat de Vereniging van Eigenaren van de 11 aanleunappartementen direct of in de toekomst een besluit nemen tot het plaatsen van een slagboom of anderszins. Ik mis een beschreven juridisch kader of een kadastrale verantwoording. 2. Welke consequenties voorziet u, als de situatie van een afgesloten route Binnendijk-Zeegat zich voordoet? 3. Het fietspad de Stroming (van de Ebstroom tot onderaan de Struytse Zeedijk) wordt halverwege ter hoogte van de dubbele rij verkeersplekken afgesloten, volgens uw verstrekte plattegrond. Wat is de functie van een doodlopend fietspad ? 4. Als dit fietspad toch blijft bestaan, hoe wordt dit dan doorgetrokken en hoe kunnen gebruikers ervan hun weg vervolgen teneinde om de Struytse Zeedijk te bereiken? 5. Onduidelijk is de toegang van gemotoriseerd verkeer naar de parkeerplekken en naar de rotonde tussen de twee gebouwen, gaat dit uitsluitend langs de hoogbouw Zeegat of uitsluitend langs de laagbouw Zeegat, of beide? 6. Kunnen voetgangers en fietsers ook gebruik maken van de toegangsweg naar de parkeerplekken of wordt die weg aan de Haringvlietzijde en aan de laagbouwzijde ontoegankelijk gemaakt en op welke wijze. 7. Welke functie krijgt het pad direct langs de Zeegatflat, kop- en tevens westzijde? Is dit een openbare weg of moet dit pad gezien worden als slechts een brandgang om de achterzijde	Met de term eigen terrein wordt bedoeld dat de parkeerplaatsen en openbare ruimte binnen de grenzen van het plangebied worden gerealiseerd. Op dit moment is nog niet besloten in hoeverre delen van het gebied openbaar of particulier eigendom worden. Dat is een afweging waarbij de gemeente een belangrijke rol speelt. De verbinding tussen de Binnendijk, het plangebied en de Zeedijk blijft in de huidige plannen behouden. Er is geen voornemen om deze route af te sluiten. Sterker nog, het plan voorziet juist in aantrekkelijke wandelverbindingen richting de dijk. Het huidige fietspad wordt niet doodlopend. Fietsers kunnen via de noordzijde van het plangebied de Zeedijk bereiken en daarnaast via het Zeegat hun route vervolgen. De fietsverbindingen blijven daarmee behouden, maar worden anders ingericht dan in de huidige situatie. Voor gemotoriseerd verkeer blijft sprake van één hoofdontsluiting, via dezelfde locatie waar ook nu de entree van het gebied ligt. De interne inrichting van het terrein wordt in een latere fase verder uitgewerkt. Voetgangers en fietsers kunnen gebruik blijven maken van de routes door het gebied. Daarnaast wordt langs de Zeegatflat een aantrekkelijke wandelverbinding richting de Zeedijk gerealiseerd die voor iedereen toegankelijk is. Ook blijft het plangebied bereikbaar voor hulpdiensten. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt hiermee nadrukkelijk rekening gehouden. Dat geldt eveneens voor toekomstig onderhoud aan omliggende gebouwen. Hiervoor blijven passende oplossingen mogelijk binnen de beschikbare ruimte.

van de tuinappartementen te bereiken? 8. Groot onderhoud aan de Zeegatflat ging voorheen via de parkeerplaats bij café de Dijk. Welk alternatief stelt u voor. Deze vraag moet ook gezien worden in het licht van de bereikbaarheid voor hulpdiensten, m.n. brandweer.	
Hoe zijn de verkeersontsluitingen van en naar het Zeegat 2 in de nieuwe situatie. • Mijn inziens zou nu al het concept bouwplan kunnen worden 'getoetst' door de verkeerskundige, op de rijcurven en de mogelijke ontsluitingen. Voldoen deze dan aan de gestelde normen. • Ook zou het plan al kunnen worden getoetst door de brandweer, zij moeten tenslotte een gebruikersvergunning gaan afgeven. Verkeersdruk overdag • Borging - verkeersveiligheid / beperkende aanrij maatregelen; • Schade aan de omliggende bebouwing, overkragende bouwdelen (galerijen). Ontzorgen (actie gemeente) • De keerlus (huidige parkeerterrein bij Zeegat 2)verdwijnt, vrachtwagens in het bijzonder moeten meer achteruit manoeuvreren. Dit geeft meer risico op verkeersveiligheid en schades aan omliggende bebouwing en voertuigen. Daders rijden veelal door of merken dit niet op, is de huidige ervaring. • Bij het Zeegat t.h.v. Huisnummer 6, ligt een versmalling deze zal gehandhaafd moeten blijven. Deze ligt ter voorkoming van het aanrijden van de oplegconstructie van de galerij. Deze is al eens eerder aangereden, dader onbekend. De herstelkosten komen nu toe aan de bewoners. Verkeersdruk avond/nacht neemt toe	De door u genoemde onderwerpen maken grotendeels onderdeel uit van de verdere technische en verkeerskundige uitwerking van het plan. Daarbij geldt dat de ontwikkeling moet voldoen aan alle geldende wet- en regelgeving en de daarvoor geldende normen en richtlijnen. De ontsluiting van het plangebied blijft plaatsvinden via de bestaande entree. De parkeerbehoefte van de ontwikkeling wordt binnen het plangebied opgelost. Verkeersveiligheid, bereikbaarheid voor hulpdiensten, laden en lossen, manoeuvreerruimte en de inrichting van de openbare ruimte worden in de verdere planuitwerking beoordeeld door de betrokken deskundigen en bevoegde instanties. Wij begrijpen de zorgen over verkeer, parkeren en leefbaarheid. Tegelijkertijd is het belangrijk onderscheid te maken tussen bestaande knelpunten in de wijk en de effecten van deze ontwikkeling. De beoordeling daarvan vindt plaats binnen de ruimtelijke procedure, waarbij onder meer wordt getoetst aan een Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties (ETFAL). Ten aanzien van de situering van de bebouwing geldt dat verschillende ruimtelijke belangen tegen elkaar zijn afgewogen, waaronder wonen, zorg, groen, parkeren, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het uiteindelijke plan is het resultaat van deze integrale afweging en sluit aan bij de door de

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

• Norm Nachtrust <43db, wordt hierin in voorzien in compensaties isolerende maatregelen? • De verkeersdrempels doen hier ook niet goed aan. Parkeernorm / parkeerdruk neemt toe, nu al een probleem met parkeren. • Regelmatig staan auto in bochten op het Zeegat, dit vormt een gevaar voor o.a. de hulpverlening. Eerder heeft de gemeente aangegeven om de infrastructuur rondom de zeegatflat en laagbouw te herconstrueren. • Wacht de gemeente hiermee tot de plannen zijn goedgekeurd voor de nieuwbouw Zeegat 2, voordat dit in uitvoering komt. • Wordt hierin meer parkeerplaatsen in gerealiseerd. Tijdens de presentatie van de gebr. Blokland missen wij een duidelijke tekening; • Met de aansluitingen van fietspaden, voetpaden en wegen met name maatvoering. • Een 3D (Google) inpassing van het voorlopig ontwerp in de bestaande bebouwing. De bebouwing zou mogelijk 4 verdiepingen krijgen, maar de verdiepingshoogte is zeker 3 meter hoog! Bij het bestaande gebouw is dat 2,7 meter. • Wat is de maximale bouwhoogte volgens de omgevingswet op deze locatie. Waarom wordt het complex niet enkel geprojecteerd op het huidige bouwraam van Zeegat 2? • Dat het anders niet kostendekkend is voor de bouwer, dat is toch zijn ondernemingsrisico?	gemeente beoogde ontwikkeling van deze locatie. Daarbij is het plan ook beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), die positief heeft geadviseerd over de stedenbouwkundige en architectonische opzet van de ontwikkeling.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

Het abrupt eindigende fietspad Volgens de gepresenteerde tekeningen eindigt het bestaande fietspad precies op de locatie tegen het voetpad welke grenst aan onze voortuinen. Waarom is gekozen voor een ontwerp waarbij een bestaande doorgaande fietsverbinding juist op deze locatie wordt beëindigd? Bent u het met ons eens dat fietsers hierdoor worden gedwongen een onverwachte keuze te maken tussen de parkeerplaats en het voetpad? Hoe voorkomt u dat schoolgaande kinderen en andere kwetsbare fietsers ter hoogte van onze woningen in conflict komen met auto's, zorgvervoer, leveranciers en hulpdiensten? Welke onafhankelijke verkeerskundige heeft specifiek beoordeeld wat de gevolgen zijn van het abrupt beëindigen van het fietspad direct voor onze woningen? Welke alternatieven zijn onderzocht waarbij het fietspad in stand blijft? Indien na realisatie blijkt dat fietsers massaal het voetpad gebruiken of onveilige situaties ontstaan, welke concrete maatregelen worden dan genomen? Wij ervaren het als onbegrijpelijk dat een bestaande veilige fietsverbinding wordt onderbroken op exact de plaats waar dagelijks bewoners, kinderen en bezoekers gebruik maken van de openbare ruimte.	De verbinding naar de Zeedijk blijft behouden via de noordzijde van het plangebied. Fietsers die richting de dijk willen, kunnen daar hun route vervolgen. Alleen fietsers met een bestemming in het Zeegatgebied zullen gebruikmaken van de route die afbuigt richting het Zeegat. Van een doodlopende fietsverbinding is daardoor geen sprake. De fietsstructuur wordt anders ingericht, maar belangrijke verbindingen blijven behouden. Daarbij is samen met de gemeente zorgvuldig gekeken naar de verkeerskundige opzet van het gebied. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt de verkeersveiligheid beoordeeld aan de hand van de geldende richtlijnen en normen.
Verkeer: Jullie hebben meerdere ideeën gehad tot nu toe waarin met name ook de parkeerplekken zijn aangepast. Ik heb echter nog niets gezien over een onderzoek of deze ideeën wel passen achterin een drukke wijk die gebouwd is in de jaren 77/78. Met andere woorden: 1. Is er überhaupt onderzoek gedaan naar de al bestaande verkeersdruk, zo ja, door wie en wordt dit onderzoek ook gedeeld? 2. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de al bestaande parkeerproblemen niet nog erger worden? 3. Wordt hierbij ook rekening gehouden met de piekdrukte? Iedereen zal namelijk op visite gaan op hetzelfde moment dat iedereen ook thuis komt van zijn werk. 4. Hoeveel verkeersbewegingen zullen er door de krappe straten extra bijkomen door dit project? Ook gelet op ambulances die waarschijnlijk vaker zullen aanrijden gezien de	1. Naar de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling wordt onderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan maken onderdeel uit van de ruimtelijke procedure en worden beschikbaar gesteld bij de terinzagelegging van het omgevingsplan. 2.De parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling wordt volledig binnen het plangebied opgelost. Daarmee wordt voorkomen dat de ontwikkeling leidt tot extra parkeerdruk in de omliggende wijk. 3. Daarbij wordt aangesloten bij de gemeentelijke parkeernormen. 4.Het aantal verkeersbewegingen wordt onderzocht door een verkeerskundig bureau. Op basis daarvan wordt beoordeeld of de ontsluiting passend is en voldoet aan de geldende normen. 5. Tijdens de bouw wordt de veiligheid geborgd in een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Voor de gebruiksfase wordt bij de verdere planuitwerking nadrukkelijk aandacht besteed aan een zo veilig mogelijke

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

functie van het beoogde project. 5. Hoe wordt de veiligheid gewaarborgd voor kinderen? Zeker tijdens de bouw met alle extra verkeersbewegingen? 6. Is er rekening gehouden met de surfers die nu gedurende het jaar van de parkeerplaats gebruikmaken? 7. Op de dagen dat het niet waait komen er juist weer mensen, met de auto, om gebruik te maken van het groen aan het Haringvliet, hetzelfde probleem als hierboven, punt 3. 8. Veel mensen waaien in de winter weer juist uit op het haringvliet, hetzelfde probleem als punt 3.	inrichting van het gebied. 6 t/m 8. De vragen hebben betrekking op parkeerdruk die niet direct voortvloeit uit deze ontwikkeling. Het uitgangspunt van het plan is dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen en zorgvoorzieningen volledig binnen het plangebied wordt opgelost en voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen. Daarbij wordt gezocht naar een zorgvuldige balans tussen voldoende parkeergelegenheid, behoud van groen en een kwalitatieve inrichting van het gebied.
Het fietspad over de Stroming naar het Haringvliet moet blijven. Dat is een belangrijke verbinding naar de vesting etc.	Het fietspad richting het Haringvliet blijft behouden. Fietsers kunnen ook in de nieuwe situatie via de noordzijde van het plangebied fietsen richting de Zeedijk en de Vesting. Van het vervallen van deze belangrijke fietsverbinding is daarom geen sprake. De fietsstructuur wordt op enkele punten anders ingericht dan in de huidige situatie, maar de verbindingen voor fietsverkeer blijven behouden. Daarbij is het uitgangspunt dat belangrijke recreatieve en dagelijkse routes bereikbaar en toegankelijk blijven.
Verkeersveiligheid en Infrastructuur • Het onafhankelijke Verkeersveiligheidsaudit (VVA): Welk extern onderzoeksbureau heeft de risico's van het opheffen en verleggen van het bestaande fietspad in kaart gebracht? Wij eisen inzage in de formele toetsing aan de landelijke CROW-richtlijnen voor veilige school- en fietsroutes. Mogen fat-bikes (bijvoorbeeld) en scooters (sommigen met uitzonderlijk rijgedrag) ook tussen de twee gebouwen naar hun bestemming reizen, etc.? Zijn daar bijvoorbeeld veilige oversteekplaatsen of wordt dit identiek aan de bewegingsvrijheid (waar alles kan en mag) in ons winkelcentrum op 800m afstand? • De Verkeersgeneratie-berekening: Wij eisen inzicht in het rapport dat de exacte toename van het aantal voertuigbewegingen (zoals maar niet beperkt tot zwaar logistiek verkeer, toeleveranciers en nood- en hulpdiensten voor het zorgcomplex) wetenschappelijk heeft berekend, zowel bij aanvang van de voorgenomen fysieke plaatselijke voorbereidingen, alsmede tijdens de bouw en na oplevering van de twee gebouwen. Bewoners van de wijk zijn reeds bekend met de enorme knelpuntenproblematiek als	De verkeerskundige uitwerking van het plan maakt onderdeel uit van de verdere planvorming. Daarbij wordt het plan beoordeeld aan de hand van de geldende richtlijnen, normen en wettelijke kaders. Waar nodig worden verkeerskundige onderzoeken uitgevoerd om de effecten van de ontwikkeling inzichtelijk te maken. Het bestaande fietsnetwerk blijft behouden, waarbij de verbinding naar de Zeedijk via de noordzijde van het plangebied mogelijk blijft. Ook de verkeersgeneratie van de ontwikkeling wordt onderzocht. Daarbij wordt gekeken naar de verwachte verkeersbewegingen en de wijze waarop deze op een veilige en verantwoorde manier kunnen worden afgewikkeld. De resultaten van deze onderzoeken worden onderdeel van de ruimtelijke procedure en bijbehorende besluitvorming. De uiteindelijke beoordeling vindt plaats door de bevoegde instanties en moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en aan een Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties (ETFAL). Daarbij worden alle relevante belangen integraal afgewogen.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

ervaringsdeskundige(n). Wat zijn daarnaast de afwegingen geweest en waarom?	
Ben benieuwd naar hoe jullie naar m.i. probleem toegangsverkeer zien.Het aangepaste plan ziet er prima uit doordat de gebouwen een laag eraf hebben gekregen, de gebouwen gesplitst zijn. Fijn dat er geluisterd is en de aanpassingen er zijn gekomen. Wij vragen ons wel af, maken ons zorgen over het bouwverkeer dat via de Vaargeul-Zeegat naar de bouwlocatie moet gaan. Hoe zien jullie dat? Het is er erg nauw, er staan veel auto's geparkeerd en 2 auto's kunnen er amper passeren. Als er bouwverkeer én een ambulance doorgang wil, ontstaat er een serieus probleem volgens ons. Er is nml maar één toegang.	Dank voor uw positieve reactie op de aanpassingen in het plan. We waarderen het dat wordt gezien dat naar aanleiding van de participatie de bouwmassa is verkleind en het gebouw is opgesplitst. Uw zorgen over het bouwverkeer begrijpen wij. Op dit moment is nog niet definitief vastgesteld hoe het bouwverkeer zal worden afgewikkeld en vanaf welke zijde de bouwplaats precies wordt ontsloten. Daarover vindt nog afstemming plaats met de gemeente. Uitgangspunt is dat de bouw op een zo veilig mogelijke manier plaatsvindt, met aandacht voor bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt daarom een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) opgesteld. Hierin worden onder meer de bouwroutes, veiligheidsmaatregelen, bereikbaarheid voor hulpdiensten en de communicatie met omwonenden vastgelegd. De door u genoemde aandachtspunten worden daarbij nadrukkelijk meegenomen.

CATEGORIE 3: Gedetailleerde Verkeersbewegingen en Logistiek • 3.1 Is er in de verkeersmodellen expliciet rekening gehouden met de substantiële toename van het aantal dagelijkse verkeersbewegingen als gevolg van de exploitatie van de 36 zorgstudio's, voorafgegaan en veroorzaakt door het dagelijks/wekelijks forenzen van de Zorgmanager? • 3.2 Is er in de verkeersmodellen rekening gehouden met de ritten van Verpleegkundigen? • 3.3 Is er rekening gehouden met de ritten van Verzorgenden IG? • 3.4 Is er rekening gehouden met de verkeersbewegingen van Verpleegkundig Specialisten? • 3.5 Is er rekening gehouden met de noodzakelijke ritten van (Huis)artsen? • 3.6 Is er rekening gehouden met de ritten van Helpende? • 3.7 Is er rekening gehouden met de ritten en toelevering voor het Keukenpersoneel? • 3.8 Is er rekening gehouden met de ritten van het Schoonmaakpersoneel? • 3.9 Is er rekening gehouden met de logistieke bewegingen van de Technische Dienst? • 3.10 Is er in het verkeersmodel een raming opgenomen voor de acute ritten van Ambulancediensten? • 3.11 Is er rekening gehouden met de ritten van Apotheekbezorgdiensten, welke vrijwel dagelijks zullen plaatsvinden? • 3.12 Is er rekening gehouden met de ritten van leveranciers van medische speciaalzaken en hulpmiddelen (zoals o.a. Medipoint)? • 3.13 Is er rekening gehouden met de logistieke bewegingen van leveranciers van medische bedden en systemen (zoals o.a. Joerns)? • 3.14 Is er rekening gehouden met de verkeersbewegingen van grote Verhuiswagens bij wisseling van bewoning in de 36 studio's? • 3.15 Is er rekening gehouden met de noodzakelijke en discrete ritten van Uitvaartondernemers bij het zorgcomplex? • 3.16 Is er in de verkeersintensiteit rekening gehouden met de logistiek van externe Was services en facilitaire linnenleveranciers? • 3.17 Is er rekening gehouden met de ritten van behandelend Psychologen? • 3.18 Is er rekening gehouden met de ritten van ambulante Fysiotherapeuten?	3.1 t/m 3.26 De verkeersbewegingen die samenhangen met de zorgfunctie, zoals personeel, bezoekers, leveranciers, zorgverleners, hulpdiensten en overige ondersteunende diensten, worden betrokken bij de verkeerskundige beoordeling van het plan. Daarbij wordt niet per individuele beroepsgroep afzonderlijk gerekend, maar wordt gekeken naar de totale verkeersgeneratie die past bij deze functie en omvang van de ontwikkeling. 3.27 Incidentele piekmomenten maken onderdeel uit van het gebruik van een woonzorgvoorziening. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt aangesloten bij de gemeentelijke parkeernormen, die zijn gebaseerd op de landelijke CROW-richtlijnen. Deze normen houden rekening met het gebruik en de daarbij behorende bezoekersstromen van de betreffende functie. De ontwikkeling dient aan deze parkeernormen te voldoen. 3.28 Het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormen en de beoogde functies binnen het plan. Daarmee wordt beoordeeld of de parkeerbehoefte van zowel de zorgstudio's als de appartementen op een verantwoorde manier binnen het plangebied kan worden opgevangen. 3.29 De parkeerbehoefte als gevolg van de nieuwe ontwikkeling wordt binnen het plangebied opgelost. Daarmee is het uitgangspunt dat de bestaande parkeerdruk in de omliggende straten niet verder wordt belast door dit project. 3.30 De voertuigen van bewoners en bezoekers van de 11 appartementen worden meegenomen in de parkeerberekening. Ook hiervoor geldt dat de parkeerbehoefte binnen het plangebied wordt opgelost conform de geldende gemeentelijke parkeernormen. 3.31 Het uitgangspunt van het concept beschut wonen is juist dat zorg, ondersteuning en voorzieningen dichtbij georganiseerd worden. Daardoor kan een deel van de zorgvraag efficiënter worden ingevuld dan bij verspreid wonende ouderen die afhankelijk zijn van individuele thuiszorgbezoeken.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

• 3.19 Is er rekening gehouden met de ritten van de mobiele Tandarts? • 3.20 Is er rekening gehouden met de ritten van ambulante Kappers? • 3.21 Is er rekening gehouden met de ritten van ambulante Pedicures? • 3.22 Is er rekening gehouden met de ritten van zware Vuilniswagens (gezien de eis van minimaal 2 keer per week restafval, plus de aparte stromen voor GFT en plastic)? • 3.23 Is er rekening gehouden met de dagelijkse stroom van algemene Bestelbusjes voor losse pakketartikelen? • 3.24 Is er rekening gehouden met de intensieve ritten van maaltijdbezorgdiensten en supermarktbezorging (o.a. Albert Heijn en Jumbo) die meerdere keren per week dan wel per dag zullen voorrijden? • 3.25 Is er rekening gehouden met de dagelijkse verkeersbewegingen van Familiebezoekers van de 36 zorgstudio-bewoners? • 3.26 Is er rekening gehouden met de ritten van in te zetten Vrijwilligers en Mantelzorgers? • 3.27 Eén keer per zes weken vindt er een groot zorg-teamoverleg plaats waarbij minimaal 50 personen aanwezig zijn. Hoe verhouden de verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte tijdens dit specifieke piekmoment zich tot de totale weginrichting? • 3.28 Hoe verhoudt het totale geplande aantal parkeerplaatsen op eigen terrein zich exact tot de hierboven onder 3.1 tot en met 3.27 gecategoriseerde lijst van dagelijkse functionele verkeersbewegingen? • 3.29 Naast de zorgstudio's genereren de 11 verkoopappartementen ook een eigen parkeerbehoefte (inclusief hun bezoekers, artsen, thuiszorg, etc.). Welke concrete garanties biedt u dat de huidige, reeds hoge parkeerdruk in de omliggende straten niet verder toeneemt? • 3.30 Gelet op het feit dat de 11 verkoopappartementen bedoeld zijn voor actieve 55-plussers die veelal nog volop deelnemen aan het arbeidsproces en een actieve sociale levensstijl hebben (inclusief bijbehorende bezoekersstroom): waar moeten deze voertuigen structureel worden geparkeerd? • 3.31 Indien de bewoners van de 11 appartementen in de toekomst een zwaardere zorgvraag ontwikkelen waarbij 3, 4 of 5 keer per dag op wisselende tijden intensieve	Wanneer de zorgvraag van een bewoner in de toekomst zwaarder wordt, bestaat bovendien de mogelijkheid om binnen het woonzorgconcept door te stromen naar een meer intensieve woonzorgvorm. Daarmee wordt juist beoogd om de behoefte aan extra vervoersbewegingen en individuele zorgbezoeken zoveel mogelijk te beperken. De combinatie van beschut wonen en beschermd wonen op één locatie draagt hier nadrukkelijk aan bij.

thuiszorg noodzakelijk is, leidt dit tot een extreme extra intensivering van verkeersbewegingen. Hoe past deze logistieke druk binnen de fysieke grenzen van een straat die doodlopend eindigt?	

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

CATEGORIE 5: Verkeersveiligheid Fietsers, Voetgangers and Schooljeugd • 5.1 Mag de buitenruimte tussen de twee geplande complexen in door iedereen (openbaar) worden gebruikt, of wordt dit privaat terrein? • 5.2 Is het jongeren op bijvoorbeeld fatbikes of e-bikes toegestaan om gebruik te maken van de buitenruimte tussen de twee complexen, en hoe wordt hierop gehandhaafd? • 5.3 De huidige plannen creëren onoverzichtelijke en daarmee verkeersonveilige situaties voor langzaam verkeer. Hoe is hier in het ontwerpstadium concreet over nagedacht? • 5.4 Is er een onafhankelijk verkeersveiligheidsonderzoek gedaan naar de gevolgen voor de fietsers en voetgangers die momenteel dagelijks gebruikmaken van de bestaande, historische routes door dit gebied? • 5.5 Welke specifieke gevolgen en risico's worden er in de verkeersstudies verwacht voor de grote stromen schoolgaande jeugd die deze route passeren? • 5.6 In het huidige plan buigt het verplichte fietspad op de Stroming af en eindigt het abrupt pal voor de voortuinen van direct omwonenden. Hoe rijmt u deze verkeersgevaarlijke situatie met de algemene richtlijnen voor verkeersveiligheid binnen de gemeente? • 5.7 Klopt het dat fietsers en voetgangers volgens de nieuwe plannen ofwel samen over hetzelfde smalle voetpad moeten manoeuvreren, ofwel dat fietsers fysiek moeten afstappen om onder een slagboom door te gaan alvorens zij hun weg kunnen vervolgen? Kunt u gedetailleerd en met technische tekeningen uitleggen hoe deze situatie in de huidige plannen is bedacht? • 5.8 Is deze specifieke fietspadsituatie (het afstappen/onder de slagboom doorgaan) expliciet beoordeeld en goedgekeurd door een gecertificeerd verkeerskundige? Zo ja, wilt u ons dit rapport toesturen? • 5.9 Welke alternatieve tracés en routes voor het doorgaande fietspad zijn er in de voorbereidingsfase onderzocht? • 5.10 Op basis van welke exacte criteria en wegingsfactoren is de uiteindelijke keuze voor dit huidige, knellende ontwerp gemaakt?	5.1 Op dit moment is nog niet definitief bepaald welke delen van het gebied openbaar toegankelijk worden en welke eigendoms- of beheerstructuur uiteindelijk wordt gekozen. Dit wordt in een latere fase verder uitgewerkt in overleg met de gemeente. 5.2 De inrichting en het gebruik van de openbare ruimte moeten voldoen aan de geldende verkeersregels. De wijze waarop dit wordt vormgegeven, wordt in de verdere planuitwerking nader uitgewerkt. Handhaving van de openbare ruimte ligt zoals in heel Hellevoetsluis bij de gemeente/Politie/Handhaving. 5.3 t/m 5.5 Bij de planvorming wordt aandacht besteed aan een veilige inrichting van het gebied voor alle gebruikers. De verkeerskundige aspecten worden beoordeeld aan de hand van de geldende richtlijnen, normen en toetsingskaders. Waar nodig worden onderzoeken uitgevoerd als onderdeel van de verdere planuitwerking. 5.6 t/m 5.8 Het uitgangspunt dat het fietspad abrupt eindigt is niet juist. De fietsverbinding naar de Zeedijk blijft behouden via de noordzijde van het plangebied. De uiteindelijke inrichting van de routes voor fietsers en voetgangers wordt in de verdere uitwerking nader vormgegeven. 5.9 en 5.10 Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zijn verschillende belangen afgewogen, waaronder verkeersveiligheid, groen, verblijfskwaliteit, parkeren, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Deze afweging heeft geleid tot de huidige opzet van het plan, die bovendien positief is beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK).

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

CATEGORIE 6: Infrastructurele Toegankelijkheid en Hulpdiensten • 6.1 De opzet van deze wijk stamt uit de jaren '70, waarbij is gekozen voor smalle toegangswegen gebaseerd op een historische parkeernorm (0,3 tot 0,6 auto per huishouden). Hoe garandeert u dat nood- en hulpdiensten (brandweer en ambulance) door de toenemende verkeers- en parkeerdruk te allen tijde onbelemmerd de locatie van een calamiteit kunnen bereiken zonder vast te lopen? • 6.2 Is er specifiek stroom- en draaicirkelonderzoek gedaan naar de aanrijroutes en de bereikbaarheid voor zware hulpverleningsvoertuigen in deze smalle straatstructuur, en zo ja, wilt u dit onderzoek aan ons en de kerngroep doen toekomen? • 6.3 Hoe wordt gegarandeerd dat grote vrachtwagens en toeleveranciers die de doodlopende straat inrijden, nog kunnen keren zonder gebruik te maken van particuliere eigendommen of het resterende openbare groen?	Bereikbaarheid voor hulpdiensten, bevoorrading, laden en lossen en de verkeerskundige inrichting van het gebied maken onderdeel uit van de verdere planuitwerking. Daarbij geldt dat het plan moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving, richtlijnen en eisen van de bevoegde instanties, waaronder de veiligheidsregio en de gemeente.
Het bouwproject wat is gepresenteerd laat zien dat er een enorme hoeveelheid verkeer gaat toenemen (in de enige toegangsstraat) naar het te bouwen pand. Dit is een ernstige zorg daar de straat totaal ongeschikt is voor bouwverkeer, smal en meerdere bochten in de straat. Bovendien zal het geluidsniveau enorm stijgen door het toenemende verkeer richting Zeegat 2, dit is niet toelaatbaar daar de slaapkamers van het flat 't Zeegat aan deze straatkant liggen. Ik verzoek om een onafhankelijk verkeersonderzoek om de impact hiervan zorgvuldig in kaart te brengen.	Wij begrijpen uw zorgen over de verkeerssituatie tijdens zowel de bouwfase als de gebruiksfase van het project. Op dit moment staat nog niet vast of het bouwverkeer via het Zeegat zal worden ontsloten. Dit maakt onderdeel uit van de verdere uitwerking van het project en wordt in overleg met de gemeente onderzocht. Daarbij is het uitgangspunt dat de bouw op een veilige en verantwoorde manier plaatsvindt, met zo min mogelijk hinder voor de omgeving. Hiervoor wordt voorafgaand aan de uitvoering een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) opgesteld. Daarnaast worden de aspecten verkeer en parkeren onderzocht en onderbouwd door een onafhankelijk verkeerskundig bureau. De resultaten hiervan maken onderdeel uit van het omgevingsplan en worden door de gemeente beoordeeld. Daarbij wordt onder meer getoetst aan een Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties (ETFAL). De uiteindelijke afweging van deze belangen vindt plaats door de gemeente binnen de daarvoor geldende ruimtelijke procedure.

Het bouwplan gaat ten koste van een stuk prachtig natuur, een fietspad verdwijnt die 2 wijken met elkaar verbindt en die vervolgens wordt verplaatst en bij bewoners voor hun voordeur langs moet gaan dit is ontoelaatbaar!	Het fietspad verdwijnt niet. De fietsverbindingen in het gebied blijven behouden, waarbij fietsers via de noordzijde van het plangebied de Zeedijk kunnen blijven bereiken. Daarnaast begrijpen wij de waarde van het bestaande groen. Tegelijkertijd is het uitgangspunt van het plan niet alleen om groen te compenseren, maar ook om de kwaliteit van het gebied te verbeteren. Gekapte bomen worden gecompenseerd, er wordt extra kwalitatief groen toegevoegd en het wijkpark krijgt een kwaliteitsimpuls. Daarmee ontstaat een aantrekkelijker, groener en toekomstbestendiger parkgebied dan in de huidige situatie. Wij zijn daarom van mening dat het plan per saldo bijdraagt aan zowel de kwaliteit van het groen als de gebruikswaarde van het gebied.
Fietsverbinding Door de voorgenomen nieuwbouw dreigt een belangrijke fietsverbinding tussen het Zeegat en het Haringvliet te verdwijnen. Deze route wordt veel gebruikt door bewoners die langs het Haringvliet richting de Vesting fietsen, met name vanuit het Zeegat, de Reede, de Draaikolk en de wijk erachter. Wij vinden het belangrijk dat deze verbinding behouden blijft.	Wij onderschrijven het belang van een goede fietsverbinding tussen het Zeegat, het Haringvliet en de Vesting. Het uitgangspunt van het plan is dan ook niet dat deze verbinding verdwijnt. De fietsverbinding richting het Haringvliet en de Zeedijk blijft behouden via de noordzijde van het plangebied. Fietsers kunnen daardoor ook in de nieuwe situatie gebruik blijven maken van deze belangrijke route. De fietsstructuur wordt op onderdelen anders ingericht, maar de verbindingen tussen de wijken en het recreatieve netwerk blijven behouden.
Verkeersbewegingen en leefbaarheid De slaapkamers van de bewoners van het appartementencomplex aan het Zeegat bevinden zich aan de voorzijde van het gebouw. Een woonzorgcomplex zal naar verwachting leiden tot meer verkeersbewegingen, onder andere door personeel dat vroeg begint, laat eindigt of nachtdiensten draait. Maar ook bezoekers en leveranciers. Dit kan gevolgen hebben voor de rust en nachtrust van omwonenden. Daarnaast is het Zeegat een weg met diverse bochten en een verkeersdrempel. De bestaande parkeerplaatsen zijn vaak volledig bezet. Hierdoor zien we nu al regelmatig dat pakketbezorgers en andere leveranciers hun voertuig op de rijbaan moeten stilzetten omdat er geen vrije parkeerplaats beschikbaar is. Dit leidt geregeld tot opstoppingen en irritatie bij bewoners. Doordat geparkeerde auto's het wegprofiel versmallen, kunnen voertuigen elkaar op een groot deel van het	Wij begrijpen uw zorgen over de bereikbaarheid van het gebied bij calamiteiten. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is een belangrijk onderdeel van de planvorming en vormt een randvoorwaarde voor de verdere uitwerking van het plan. Bij de beoordeling van de ontwikkeling wordt gekeken naar de verkeersafwikkeling, parkeerbehoefte en bereikbaarheid. Daarbij moet worden aangetoond dat hulpdiensten het gebied veilig en tijdig kunnen bereiken. Het plan dient te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en wordt hierop beoordeeld door de bevoegde instanties. Daarnaast wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling volledig binnen het plangebied opgelost conform de geldende parkeernormen. De verkeerskundige effecten van het plan worden onderzocht door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en maken onderdeel uit van de ruimtelijke procedure.

Zeegat niet gelijktijdig passeren. Extra verkeersbewegingen als gevolg van een woonzorgcomplex zullen deze situatie verder onder druk zetten. Wij vrezen dat dit ten koste gaat van zowel de leefbaarheid als de verkeersveiligheid in de wijk. Hoe moet dat bij een calamiteit, wanneer de brandweer, een ambulance of de politie snel aanwezig moet zijn? Deze zorgen gelden in versterkte mate indien het bouwverkeer tijdens de realisatie van het project via het Zeegat wordt afgewikkeld.	De uiteindelijke beoordeling vindt plaats door de gemeente in het kader van een Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties (ETFAL), waarbij onder meer bereikbaarheid, verkeersveiligheid en een goede ruimtelijke ordening integraal worden afgewogen.
Een bijzonder zorgpunt is het fietspad tussen de Stroming en de Struytse Zeedijk. Dit fietspad is voor bewoners van groot belang als veilige verbinding met de Struytse Zeedijk. Bovendien heeft de gemeente zelf het recreatieve en toeristische belang van deze route erkend. Toch lijkt u bereid dit fietspad op te offeren voor parkeerplaatsen ten behoeve van uw omvangrijke project. Wat is er veranderd waardoor een maatregel die eerder onmogelijk werd geacht, nu ineens wel bespreekbaar lijkt? Dat u dit fietspad wilt opofferen is voor ons onacceptabel. Op die locatie mogen geen parkeerplaatsen worden aangelegd en er mogen al helemaal geen bomen worden gekapt om dit mogelijk te maken. Ik wijs u op de aanwezige parkeerplaats bij Zeegat 2, op alternatieve locaties op uw eigen bouwterrein en eventueel op het lege grasveld aan de Repel.	We erkennen het belang van deze fietsroute voor de omgeving. De verbinding blijft dan ook behouden, maar wordt in het plan anders georganiseerd en verlegd. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is ervoor gekozen om het huidige fietspad langs de Zeegatflat als voetpad in te richten. Fietsers kunnen via het plangebied en omliggende routes de dijk blijven bereiken.

PARKEREN

Op jullie site staat dat er geparkeerd moet worden op eigen terrein. Hoe zit dit?	Met 'parkeren op eigen terrein' bedoelen we dat de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling binnen de grenzen van het plangebied wordt opgelost, zodat de druk op de omliggende openbare ruimte zoveel mogelijk wordt beperkt.
Waarom wordt er niet gekozen voor een ondergrondse parkeerplaats?	In samenwerking met de gemeente is ervoor gekozen de parkeerplaats binnen het plangebied op het maaiveld te realiseren. Dit is door de CRK beoordeeld en stedenbouwkundig verantwoord bevonden. Daarnaast blijkt ondergrondse parkeervoorziening in de huidige marktomstandigheden financieel niet haalbaar.
Waarom geen ondergrondse parkeerplaats in plaats van een parkeerplaats Bij Mij Voor De Deur??	In samenwerking met de gemeente is ervoor gekozen de parkeerplaats binnen het plangebied op het maaiveld te realiseren. Dit is door de CRK beoordeeld en stedenbouwkundig verantwoord bevonden. Daarnaast blijkt ondergrondse parkeervoorziening in

	de huidige marktomstandigheden financieel niet haalbaar.
Er wordt aangegeven dat op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Op basis van welke parkeernorm is dit bepaald en hoeveel parkeerplaatsen worden daadwerkelijk aangelegd?	De parkeerbehoefte is bepaald op basis van de parkeernormen van de gemeente. Op basis daarvan worden circa 33 parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein. De exacte onderbouwing en berekening van de parkeerbehoefte wordt opgenomen in het omgevingsplan en is inzichtelijk bij de terinzagelegging.
Zijn er onderzoeken uitgevoerd naar de bereikbaarheid van de locatie voor hulpdiensten, met name gezien de beperkte breedte van het Zeegat en de bestaande parkeerdruk in de wijk?	Voor de ruimtelijke onderbouwing van het plan wordt een onafhankelijk verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. De hulpdiensten kunnen op dit moment het gebied al bereiken en in het ontwerp wordt er nadrukkelijk voor gezorgd dat beide gebouwen goed bereikbaar blijven voor hulpdiensten. De onderliggende onderzoeken zijn inzichtelijk bij de terinzagelegging van het omgevingsplan.
In de huidige situatie is op de locatie openbare parkeergelegenheid aanwezig. Deze parkeerplaatsen lijken in de nieuwe inrichting te vervallen. Worden de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen uitsluitend bestemd voor bewoners, bezoekers en personeel van de woonzorglocatie, of blijven deze (deels) openbaar toegankelijk voor omwonenden en bezoekers van de wijk? Indien de bestaande openbare parkeerplaatsen vervallen, hoe wordt het verlies aan openbare parkeercapaciteit gecompenseerd?	Op dit moment is nog niet definitief bepaald of een deel van de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen privéterrein wordt. Dit besluit ligt bij de gemeente en wordt in de verdere uitwerking genomen. Wel geldt dat de totale parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling volledig binnen het plangebied wordt opgelost en onderbouwd in het omgevingsplan.
Hoeveel parkeerplaatsen komen er exact? Voldoende is geen antwoord. De parkeerdruk in de omgeving (Vlaswiek) is extreem hoog dus voor de toekomstige bewoners, verzorgend personeel en bezoekers moet ruim voldoende plek komen op de locatie Zeegat 2.	Op dit moment gaan we uit van circa 33 parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dit aantal is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormen en wordt verder onderbouwd in het omgevingsplan.
Komt er ook een parkeergarage onder de 11 koopappartementen i.v.m. parkeeroverlast.	In samenwerking met de gemeente is ervoor gekozen de parkeerplaats binnen het plangebied op het maaiveld te realiseren. Dit is door de CRK beoordeeld en stedenbouwkundig verantwoord bevonden. Daarnaast blijkt ondergrondse parkeervoorziening in de huidige marktomstandigheden financieel niet haalbaar.
Alle geparkeerde auto's op het Zeegat staan gedeeltelijk op de rijweg of geparkeerd in een insteek parkeervak. Het parkeren op het Zeegat in deze vakken is al niet eenvoudig in verband met de beperkte ruimte, smalle parkeervakken en langsrijdend verkeer, dit zal alleen maar lastiger worden. Hoe wordt dit opgelost ?	De door u geschetste situatie bevindt zich buiten het plangebied en valt onder het beheer en de verantwoordelijkheid van de gemeente. Aanpassingen aan de inrichting en het gebruik van de openbare weg dienen dan ook door de gemeente te worden beoordeeld en uitgevoerd. Vanuit de verkeerskundige van de gemeente is aangegeven dat de verkeersontsluiting voldoet. "De hoeveelheid

	verkeersbewegingen die door het plan gegenereerd worden zijn er dusdanig weinig dat dit via een erftoegangsweg als het Zeegat zonder problemen verwerkt moet kunnen worden." In de omgevingsplanprocedure zal een verkeersonderzoek uitgevoerd worden waarin dit nader onderzocht wordt en aangetoond zal moeten worden.
Eigenaren in het trotse bezit van een auto, parkeerden die toen nog in de eigen garage. Ondertussen zijn op de meeste plaatsen die afscheidingspaaltjes door de gemeente verwijderd om meer parkeerruimte te creëren, vaak ook op verzoek van bewoners, zijn garages verbouwd tot een extra kamer voor een langer thuiswonend kind of voor een gehandicapte bewoner en is het een zeldzaamheid, als maar 1 auto gerelateerd kan worden aan 1 woning. Elke volwassen lid van het gezin bezit tegenwoordig een auto en eigenaren van woningen, tevens zzp-ers, maken gebruik van de beperkte parkeerruimte in het gebied "EBSTROOM - ZEEGAT 2" door hun bedrijfsauto's er ook te parkeren. Samenvattend: de parkeerdruk is exponentieel toegenomen	Wij begrijpen dat de parkeerdruk in de wijk als hoog wordt ervaren en dat dit in de loop der jaren is toegenomen. Tegelijkertijd zien wij dit als een bestaande situatie die buiten de scope van deze ontwikkeling valt en onder de verantwoordelijkheid van de gemeente ligt. Voor dit plan geldt dat wij de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling volledig binnen het plangebied oplossen, conform de geldende parkeernormen.
Het totaal aantal parkeerplaatsen is tevens verkleind door die plekken waar elektrische auto's geladen kunnen worden.	Wij begrijpen uw constatering en de zorgen over de huidige parkeersituatie. Voor dit plan geldt dat wij de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling volledig binnen het plangebied oplossen, op basis van de geldende parkeernormen.
Hoeveel parkeerplaatsen worden er gerealiseerd en hoe is de onderbouwing daarvan?	Op dit moment gaan we uit van circa 33 parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dit aantal is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormen en wordt verder onderbouwd in het omgevingsplan.
Parkeerplaatsen op korte afstand van onze woningen Volgens de gepresenteerde plannen worden parkeerplaatsen aangelegd op korte afstand van onze woningen. Dat betekent niet alleen geparkeerde auto's in het straatbeeld, maar ook koplampen, manoeuvrerende voertuigen, gesprekken op de parkeerplaats (ook 's avondsen 's nachts), dichtslaande portieren, uitlaatgassen en extra verkeersbewegingen. Welke onderzoeken zijn uitgevoerd naar de gevolgen van deze parkeerplaatsen voor het woon- en leefklimaat van de direct tegenovergelegen woningen? Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat koplampen van in- en	We begrijpen dat de situering van parkeerplaatsen dicht bij woningen vragen oproept over het woon- en leefklimaat. Een specifieke, op zichzelf staande studie naar alleen deze parkeerplaatsen is niet uitgevoerd. Het plan is wel integraal stedenbouwkundig beoordeeld, inclusief de relatie met de omgeving, en positief beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). Daarnaast worden aspecten zoals verkeer, geluid, luchtkwaliteit en fijnstof in samenhang onderzocht en onderbouwd in het omgevingsplan. De bijbehorende onderzoeken zijn inzichtelijk bij de terinzagelegging. Bij de inrichting van het terrein wordt ingezet op een zorgvuldige inpassing, onder andere door groen, hagen en positionering van parkeerplaatsen, om hinder zoals lichtinstraling van koplampen zoveel mogelijk te beperken. Wij doen er alles aan om het woon- en leefklimaat zo goed mogelijk te borgen. Daarbij wordt het gebied ook opnieuw ingericht met meer groen en een

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

uitparkerende voertuigen rechtstreeks onze woningen beschijnen? Is onderzocht welke effecten deze inrichting heeft op geluidhinder, fijnstof en luchtkwaliteit direct voor onze woningen? Kunt u onderbouwen waarom volgens u na realisatie nog steeds sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor de drie direct tegenovergelegen woningen?	kwaliteitsimpuls, zodat per saldo een zorgvuldige en evenwichtige ontwikkeling ontstaat.
Optie Parkeerplaatsen: aan de achterkant van de Repel op het nu nog grasveld, is genoeg ruimte voor parkeren.	De mogelijkheid om op deze locatie extra parkeerplaatsen te realiseren is in de planvorming onderzocht. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dit echter niet wenselijk bevonden en verkeerskundig ook niet noodzakelijk. Daarom is ervoor gekozen om het parkeren binnen het plangebied op een zorgvuldige manier op te lossen.
Parkeerdruk en Mobiliteit • De formele Parkeerbalans-berekening: Op welk specifiek onderzoeksrapport is de verlaagde parkeernorm gebaseerd? Wij willen en eisen inzicht te verkrijgen in de feitelijke onderbouwing van het verwachte autobezit van de gezonde partners en de bezoekerspieken, dagelijks, avonden en in weekenden van de 11 grote koop(?)appartementen. • De Haalbaarheidsstudie Deelmobiliteit: Welk mobiliteitsrapport bewijst dat een mogelijke inzet van twee deelauto's de parkeerdruk in de wijk De Struyten daadwerkelijk met tientallen parkeerplaatsen compenseert?	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging. Voor deelmobiliteit, zoals deelauto's, is op dit moment geen concreet onderdeel opgenomen in het plan.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

CATEGORIE 4: Parkeernormen, Compensatie en Openbare Ruimte • 4.1 Het project voorziet in het laten verdwijnen van een belangrijke bestaande openbare parkeerplaats die fungeert als vitale overloop, keermogelijkheid voor groot vrachtverkeer en recreatie parkeren (surfers, wandelaars, bootcampers bij de Zeedijk). Hoe gaat u ervoor zorgen dat de leefbaarheid en de openbare functies op dit specifieke gebied worden gewaarborgd? • 4.2 Op welke wijze en op welke exacte locatie wordt het verdwijnen van deze huidige openbare parkeerplaatsen 100% gecompenseerd binnen de wijk? • 4.3 Wat is de exact berekende totale parkeerbehoefte van dit tweeledige project en valt deze behoefte volledig binnen de grenzen van de eigen project locatie? • 4.4 Welke rekenmethode en welke specifieke parkeernormen (CROW) zijn er gehanteerd voor de berekening van deze parkeerbehoefte? • 4.5 Welke alternatieve parkeeroplossingen (zoals een ondergrondse of inpandige parkeervoorziening) zijn onderzocht alvorens dit ontwerp werd gepresenteerd? • 4.6 Waarom is er uiteindelijk gekozen voor de voorgestelde privatisering van de openbare ruimte ten behoeve van een privé-parkeeroplossing binnen het project? • 4.7 Is er een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de huidige, feitelijke parkeerdruk in de omliggende wijken, en zo ja, wilt u deze rapportage aan ons en de kerngroep toesturen? • 4.8 Op welke wijze en door welke onafhankelijke instantie wordt er na oplevering gemonitord of de gehanteerde parkeernormen in de praktijk daadwerkelijk toereikend blijken te zijn? • 4.9 Welke dwingende en contractueel vastgelegde maatregelen worden er genomen als na oplevering van Zeegat 2 blijkt dat de parkeerdruk vanuit het project de omliggende openbare ruimte overbelast? • 4.10 Hoe verhoudt het principe van 'parkeren op eigen terrein' zich tot de vereiste en gewenste doorwaadbaarheid en sociale verbinding tussen de twee aangrenzende wijken in dit stedenbouwkundige plan?	4.1 “De bestaande parkeerfunctie blijft in aangepaste vorm onderdeel van het plan. Er wordt ingezet op een zorgvuldige inrichting van het gebied, waarbij leefbaarheid en gebruikswaarde belangrijke uitgangspunten zijn. Daarnaast wordt momenteel nog afgestemd met de gemeente in hoeverre (een deel van) het terrein openbaar toegankelijk blijft. De mogelijke (positieve) gevolgen op de leefbaarheid in het gebied worden integraal omschreven in de toelichting op het omgevingsplan en door de gemeente in het kader van evenwichtige toedeling van functies aan locaties beoordeeld” 4.2 “Binnen het plangebied worden circa 33 parkeerplaatsen gerealiseerd op basis van het huidige parkeernormenbeleid van de gemeente. Hiermee wordt voorzien in de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling.” 4.3 “De totale parkeerbehoefte komt uit op circa 33 parkeerplaatsen en wordt volledig binnen het plangebied opgelost. Het parkeeronderzoek (waarin de exacte parkeerbehoefte wordt berekend) wordt gepubliceerd bij de ter inzage legging van het omgevingsplan” 4.4 “De parkeerbehoefte is bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormen.” 4.5 “In samenwerking met de gemeente is ervoor gekozen de parkeerplaats binnen het plangebied op het maaiveld te realiseren. Dit is door de CRK beoordeeld en stedenbouwkundig verantwoord bevonden. Daarnaast blijkt ondergrondse parkeervoorziening in de huidige marktomstandigheden financieel niet haalbaar. ” 4.6 “Het is op dit moment nog niet definitief of (een deel van) het parkeerterrein openbaar of niet-openbaar wordt. Dit besluit ligt bij de gemeente.” 4.7 “De aspecten verkeer en parkeren worden momenteel onderzocht door een onafhankelijk verkeerskundig bureau, waarbij ook de situatie in de omgeving wordt meegenomen. De uitkomsten worden opgenomen in het omgevingsplan en zijn inzichtelijk bij de terinzagelegging. Bestaande parkeerproblematiek in

	de wijk valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente." 4.8 "De parkeerbehoefte wordt vooraf bepaald op basis van geldende normen (CROW), kengetallen en ervaringscijfers. Dit vormt de basis voor de inrichting van het plan. Het CROW doet bij verschillende ontwikkelingen nametingen om hun parkeerkencijfers te toetsen en waar nodig te actualiseren." 4.9 "De ontwikkeling voorziet in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, onderbouwd door een onafhankelijk onderzoek." 4.10 "'Parkeren op eigen terrein' betekent dat de parkeerbehoefte binnen het plangebied wordt opgelost, maar dit staat los van de openbare toegankelijkheid van het gebied. Het plan blijft doorwaadbaar en toegankelijk, zoals ook in de presentatie is toegelicht. Het parkeren en de toegang tot het plangebied zal de doorwaadbaarheid van het gebied niet belemmeren"
Dan verdwijnt ook de huidige parkeerplaats, op de tekening is te zien dat er een minimaal stukje is gereserveerd voor parkeermogelijkheden, iedereen ziet dat dit niet genoeg is dus gaat de parkeeroverlast in onze straat ook toenemen, het is nu al overvol hoe dit op te lossen?	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging.
De wijk waarin wij wonen is in de jaren '70 ontworpen. De uitgangspunten van toen komen niet overeen met de normen die tegenwoordig gelden. Het autobezit per huishouden is in de afgelopen decennia aanzienlijk toegenomen. Veel wijken uit de jaren '70 in Hellevoetsluis, zoals delen van De Struyten, Den Bonsen Hoek en de oudere gedeelten van De Kooistee, zouden naar huidige maatstaven waarschijnlijk niet meer voldoen aan de parkeernormen die voor nieuwbouw worden gehanteerd. Wij maken ons daarom zorgen dat de bouw van een nieuw woonzorgcomplex de parkeerdruk verder zal vergroten, waardoor de huidige bewoners minder parkeermogelijkheden krijgen.	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging. Wij begrijpen dat de parkeerdruk in de wijk als hoog wordt ervaren en dat dit in de loop der jaren is toegenomen. Tegelijkertijd zien wij dit als een bestaande situatie die buiten de scope van deze ontwikkeling valt en onder de verantwoordelijkheid van de gemeente ligt. Voor dit plan geldt dat wij de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling volledig binnen het plangebied oplossen, conform de geldende parkeernormen.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

Parkeerterrein Zeegat 2 Het parkeerterrein bij Zeegat 2 wordt momenteel gebruikt als overloopparkeerplaats voor de buurt en daarnaast, met name in weekenden en bij mooi weer, door surfers, recreanten en dagjesmensen. Wanneer deze parkeerplaats verdwijnt, is onduidelijk waar deze bezoekers kunnen parkeren. Daarnaast vinden wij het belangrijk dat de bestaande ontsluitingen voor fietsers behouden blijven. Langs het appartementencomplex aan het Zeegat ligt wel een voetpad, maar geen apart fietspad. Wanneer de huidige fietsroute verdwijnt, bestaat het risico dat fietsers gebruik gaan maken van het voetpad, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging. De fietsroutes worden nader bekeken op basis van de gemaakte opmerkingen op de avond en daarna.
Er word aanzienlijk meer parkeerdruk verwacht door het complex.	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging.

BOMEN

Op jullie site staat dat er geparkeerd moet worden op eigen terrein. Hoe zit dit?	Met 'parkeren op eigen terrein' bedoelen we dat de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling binnen de grenzen van het plangebied wordt opgelost, zodat de druk op de omliggende openbare ruimte zoveel mogelijk wordt beperkt.
Waarom wordt er niet gekozen voor een ondergrondse parkeerplaats?	In samenwerking met de gemeente is ervoor gekozen de parkeerplaats binnen het plangebied op het maaiveld te realiseren. Dit is door de CRK beoordeeld en stedenbouwkundig verantwoord bevonden. Daarnaast blijkt ondergrondse parkeervoorziening in de huidige marktomstandigheden financieel niet haalbaar.
Waarom geen ondergrondse parkeerplaats in plaats van een parkeerplaats Bij Mij Voor De Deur??	In samenwerking met de gemeente is ervoor gekozen de parkeerplaats binnen het plangebied op het maaiveld te realiseren. Dit is door de CRK beoordeeld en stedenbouwkundig verantwoord bevonden. Daarnaast blijkt ondergrondse parkeervoorziening in de huidige marktomstandigheden financieel niet haalbaar.
Er wordt aangegeven dat op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Op basis van welke parkeernorm is dit bepaald en hoeveel parkeerplaatsen worden daadwerkelijk aangelegd?	De parkeerbehoefte is bepaald op basis van de parkeernormen van de gemeente. Op basis daarvan worden circa 33 parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein. De exacte onderbouwing en berekening van de parkeerbehoefte wordt opgenomen in het omgevingsplan en is inzichtelijk bij de terinzagelegging.

Zijn er onderzoeken uitgevoerd naar de bereikbaarheid van de locatie voor hulpdiensten, met name gezien de beperkte breedte van het Zeegat en de bestaande parkeerdruk in de wijk?	Voor de ruimtelijke onderbouwing van het plan wordt een onafhankelijk verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. De hulpdiensten kunnen op dit moment het gebied al bereiken en in het ontwerp wordt er nadrukkelijk voor gezorgd dat beide gebouwen goed bereikbaar blijven voor hulpdiensten. De onderliggende onderzoeken zijn inzichtelijk bij de terinzagelegging van het omgevingsplan.
In de huidige situatie is op de locatie openbare parkeergelegenheid aanwezig. Deze parkeerplaatsen lijken in de nieuwe inrichting te vervallen. Worden de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen uitsluitend bestemd voor bewoners, bezoekers en personeel van de woonzorglocatie, of blijven deze (deels) openbaar toegankelijk voor omwonenden en bezoekers van de wijk? Indien de bestaande openbare parkeerplaatsen vervallen, hoe wordt het verlies aan openbare parkeercapaciteit gecompenseerd?	Op dit moment is nog niet definitief bepaald of een deel van de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen privéterrein wordt. Dit besluit ligt bij de gemeente en wordt in de verdere uitwerking genomen. Wel geldt dat de totale parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling volledig binnen het plangebied wordt opgelost en onderbouwd in het omgevingsplan.
Hoeveel parkeerplaatsen komen er exact? Voldoende is geen antwoord. De parkeerdruk in de omgeving (Vlaswiek) is extreem hoog dus voor de toekomstige bewoners, verzorgend personeel en bezoekers moet ruim voldoende plek komen op de locatie Zeegat 2.	Op dit moment gaan we uit van circa 33 parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dit aantal is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormen en wordt verder onderbouwd in het omgevingsplan.
Komt er ook een parkeergarage onder de 11 koopappartementen i.v.m. parkeeroverlast.	In samenwerking met de gemeente is ervoor gekozen de parkeerplaats binnen het plangebied op het maaiveld te realiseren. Dit is door de CRK beoordeeld en stedenbouwkundig verantwoord bevonden. Daarnaast blijkt ondergrondse parkeervoorziening in de huidige marktomstandigheden financieel niet haalbaar.
Alle geparkeerde auto's op het Zeegat staan gedeeltelijk op de rijweg of geparkeerd in een insteek parkeervak. Het parkeren op het Zeegat in deze vakken is al niet eenvoudig in verband met de beperkte ruimte, smalle parkeervakken en langsrijdend verkeer, dit zal alleen maar lastiger worden. Hoe wordt dit opgelost ?	De door u geschetste situatie bevindt zich buiten het plangebied en valt onder het beheer en de verantwoordelijkheid van de gemeente. Aanpassingen aan de inrichting en het gebruik van de openbare weg dienen dan ook door de gemeente te worden beoordeeld en uitgevoerd. Vanuit de verkeerskundige van de gemeente is aangegeven dat de verkeersontsluiting voldoet. "De hoeveelheid verkeersbewegingen die door het plan gegenereerd worden zijn er dusdanig weinig dat dit via een erftoegangsweg als het Zeegat zonder problemen verwerkt moet kunnen worden." In de omgevingsplanprocedure zal een verkeersonderzoek uitgevoerd worden waarin dit nader onderzocht wordt en aangetoond zal moeten worden.

Eigenaren in het trotse bezit van een auto, parkeerden die toen nog in de eigen garage. Ondertussen zijn op de meeste plaatsen die afscheidingspaaltjes door de gemeente verwijderd om meer parkeerruimte te creëren, vaak ook op verzoek van bewoners, zijn garages verbouwd tot een extra kamer voor een langer thuiswonend kind of voor een gehandicapte bewoner en is het een zeldzaamheid, als maar 1 auto gerelateerd kan worden aan 1 woning. Elke volwassen lid van het gezin bezit tegenwoordig een auto en eigenaren van woningen, tevens zzp-ers, maken gebruik van de beperkte parkeerruimte in het gebied "EBSTROOM - ZEEGAT 2" door hun bedrijfsauto's er ook te parkeren. Samenvattend: de parkeerdruk is exponentieel toegenomen	Wij begrijpen dat de parkeerdruk in de wijk als hoog wordt ervaren en dat dit in de loop der jaren is toegenomen. Tegelijkertijd zien wij dit als een bestaande situatie die buiten de scope van deze ontwikkeling valt en onder de verantwoordelijkheid van de gemeente ligt. Voor dit plan geldt dat wij de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling volledig binnen het plangebied oplossen, conform de geldende parkeernormen.
Het totaal aantal parkeerplaatsen is tevens verkleind door die plekken waar elektrische auto's geladen kunnen worden.	Wij begrijpen uw constatering en de zorgen over de huidige parkeersituatie. Voor dit plan geldt dat wij de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling volledig binnen het plangebied oplossen, op basis van de geldende parkeernormen.
Hoeveel parkeerplaatsen worden er gerealiseerd en hoe is de onderbouwing daarvan?	Op dit moment gaan we uit van circa 33 parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dit aantal is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormen en wordt verder onderbouwd in het omgevingsplan.
Parkeerplaatsen op korte afstand van onze woningen Volgens de gepresenteerde plannen worden parkeerplaatsen aangelegd op korte afstand van onze woningen. Dat betekent niet alleen geparkeerde auto's in het straatbeeld, maar ook koplampen, manoeuvrerende voertuigen, gesprekken op de parkeerplaats (ook 's avondsen 's nachts), dichtslaande portieren, uitlaatgassen en extra verkeersbewegingen. Welke onderzoeken zijn uitgevoerd naar de gevolgen van deze parkeerplaatsen voor het woon- en leefklimaat van de direct tegenovergelegen woningen? Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat koplampen van in- en uitparkerende voertuigen rechtstreeks onze woningen beschijnen? Is onderzocht welke effecten deze inrichting heeft op geluidhinder, fijnstof en luchtkwaliteit direct voor onze woningen? Kunt u onderbouwen waarom volgens u na realisatie nog steeds sprake is van een goed	We begrijpen dat de situering van parkeerplaatsen dicht bij woningen vragen oproept over het woon- en leefklimaat. Een specifieke, op zichzelf staande studie naar alleen deze parkeerplaatsen is niet uitgevoerd. Het plan is wel integraal stedenbouwkundig beoordeeld, inclusief de relatie met de omgeving, en positief beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). Daarnaast worden aspecten zoals verkeer, geluid, luchtkwaliteit en fijnstof in samenhang onderzocht en onderbouwd in het omgevingsplan. De bijbehorende onderzoeken zijn inzichtelijk bij de terinzagelegging. Bij de inrichting van het terrein wordt ingezet op een zorgvuldige inpassing, onder andere door groen, hagen en positionering van parkeerplaatsen, om hinder zoals lichtinstraling van koplampen zoveel mogelijk te beperken. Wij doen er alles aan om het woon- en leefklimaat zo goed mogelijk te borgen. Daarbij wordt het gebied ook opnieuw ingericht met meer groen en een kwaliteitsimpuls, zodat per saldo een zorgvuldige en evenwichtige ontwikkeling ontstaat.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

woon- en leefklimaat voor de drie direct tegenovergelegen woningen?	
Optie Parkeerplaatsen: aan de achterkant van de Repel op het nu nog grasveld, is genoeg ruimte voor parkeren.	De mogelijkheid om op deze locatie extra parkeerplaatsen te realiseren is in de planvorming onderzocht. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dit echter niet wenselijk bevonden en verkeerskundig ook niet noodzakelijk. Daarom is ervoor gekozen om het parkeren binnen het plangebied op een zorgvuldige manier op te lossen.
Parkeerdruk en Mobiliteit • De formele Parkeerbalans-berekening: Op welk specifiek onderzoeksrapport is de verlaagde parkeernorm gebaseerd? Wij willen en eisen inzicht te verkrijgen in de feitelijke onderbouwing van het verwachte autobezit van de gezonde partners en de bezoekerspieken, dagelijks, avonden en in weekenden van de 11 grote koop(?)appartementen. • De Haalbaarheidsstudie Deelmobiliteit: Welk mobiliteitsrapport bewijst dat een mogelijke inzet van twee deelauto's de parkeerdruk in de wijk De Struyten daadwerkelijk met tientallen parkeerplaatsen compenseert?	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging. Voor deelmobiliteit, zoals deelauto's, is op dit moment geen concreet onderdeel opgenomen in het plan.
CATEGORIE 4: Parkeernormen, Compensatie en Openbare Ruimte • 4.1 Het project voorziet in het laten verdwijnen van een belangrijke bestaande openbare parkeerplaats die fungeert als vitale overloop, keermogelijkheid voor groot vrachtverkeer en recreatie parkeren (surfers, wandelaars, bootcampers bij de Zeedijk). Hoe gaat u ervoor zorgen dat de leefbaarheid en de openbare functies op dit specifieke gebied worden gewaarborgd? • 4.2 Op welke wijze en op welke exacte locatie wordt het verdwijnen van deze huidige openbare parkeerplaatsen 100% gecompenseerd binnen de wijk? • 4.3 Wat is de exact berekende totale parkeerbehoefte van dit tweeledige project en valt deze behoefte volledig binnen de grenzen van de eigen project locatie? • 4.4 Welke rekenmethode en welke specifieke parkeernormen (CROW) zijn er gehanteerd voor de berekening van deze parkeerbehoefte? • 4.5 Welke alternatieve parkeeroplossingen (zoals een ondergrondse of inpandige parkeervoorziening) zijn onderzocht alvorens dit ontwerp werd gepresenteerd? • 4.6 Waarom is er uiteindelijk gekozen voor de voorgestelde privatisering van de	4.1 "De bestaande parkeerfunctie blijft in aangepaste vorm onderdeel van het plan. Er wordt ingezet op een zorgvuldige inrichting van het gebied, waarbij leefbaarheid en gebruikswaarde belangrijke uitgangspunten zijn. Daarnaast wordt momenteel nog afgestemd met de gemeente in hoeverre (een deel van) het terrein openbaar toegankelijk blijft. De mogelijke (positieve) gevolgen op de leefbaarheid in het gebied worden integraal omschreven in de toelichting op het omgevingsplan en door de gemeente in het kader van evenwichtige toedeling van functies aan locaties beoordeeld" 4.2 "Binnen het plangebied worden circa 33 parkeerplaatsen gerealiseerd op basis van het huidige parkeernormenbeleid van de gemeente. Hiermee wordt voorzien in de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling." 4.3 "De totale parkeerbehoefte komt uit op circa 33 parkeerplaatsen en wordt volledig binnen het plangebied opgelost. Het parkeeronderzoek (waarin de exacte parkeerbehoefte wordt berekend) wordt gepubliceerd bij de ter inzage legging van het omgevingsplan"

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

openbare ruimte ten behoeve van een privé-parkeeroplossing binnen het project? • 4.7 Is er een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de huidige, feitelijke parkeerdruk in de omliggende wijken, en zo ja, wilt u deze rapportage aan ons en de kerngroep toesturen? • 4.8 Op welke wijze en door welke onafhankelijke instantie wordt er na oplevering gemonitord of de gehanteerde parkeernormen in de praktijk daadwerkelijk toereikend blijken te zijn? • 4.9 Welke dwingende en contractueel vastgelegde maatregelen worden er genomen als na oplevering van Zeegat 2 blijkt dat de parkeerdruk vanuit het project de omliggende openbare ruimte overbelast? • 4.10 Hoe verhoudt het principe van 'parkeren op eigen terrein' zich tot de vereiste en gewenste doorwaadbaarheid en sociale verbinding tussen de twee aangrenzende wijken in dit stedenbouwkundige plan?	4.4 "De parkeerbehoefte is bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormen." 4.5 "In samenwerking met de gemeente is ervoor gekozen de parkeerplaats binnen het plangebied op het maaiveld te realiseren. Dit is door de CRK beoordeeld en stedenbouwkundig verantwoord bevonden. Daarnaast blijkt ondergrondse parkeervoorziening in de huidige marktomstandigheden financieel niet haalbaar. " 4.6 "Het is op dit moment nog niet definitief of (een deel van) het parkeerterrein openbaar of niet-openbaar wordt. Dit besluit ligt bij de gemeente." 4.7 "De aspecten verkeer en parkeren worden momenteel onderzocht door een onafhankelijk verkeerskundig bureau, waarbij ook de situatie in de omgeving wordt meegenomen. De uitkomsten worden opgenomen in het omgevingsplan en zijn inzichtelijk bij de terinzagelegging. Bestaande parkeerproblematiek in de wijk valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente." 4.8 "De parkeerbehoefte wordt vooraf bepaald op basis van geldende normen (CROW), kengetallen en ervaringscijfers. Dit vormt de basis voor de inrichting van het plan. Het CROW doet bij verschillende ontwikkelingen nametingen om hun parkeerkencijfers te toetsen en waar nodig te actualiseren." 4.9 "De ontwikkeling voorziet in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, onderbouwd door een onafhankelijk onderzoek." 4.10 "'Parkeren op eigen terrein' betekent dat de parkeerbehoefte binnen het plangebied wordt opgelost, maar dit staat los van de openbare toegankelijkheid van het gebied. Het plan blijft doorwaadbaar en toegankelijk, zoals ook in de presentatie is toegelicht. Het parkeren en de toegang tot het plangebied zal de doorwaadbaarheid van het gebied niet belemmeren"
Dan verdwijnt ook de huidige parkeerplaats, op de tekening is te zien dat er een minimaal stukje is gereserveerd voor parkeermogelijkheden, iedereen ziet dat dit	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

niet genoeg is dus gaat de parkeeroverlast in onze straat ook toenemen, het is nu al overvol hoe dit op te lossen?	onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging.
De wijk waarin wij wonen is in de jaren '70 ontworpen. De uitgangspunten van toen komen niet overeen met de normen die tegenwoordig gelden. Het autobezit per huishouden is in de afgelopen decennia aanzienlijk toegenomen. Veel wijken uit de jaren '70 in Hellevoetsluis, zoals delen van De Struyten, Den Bonsen Hoek en de oudere gedeelten van De Kooistee, zouden naar huidige maatstaven waarschijnlijk niet meer voldoen aan de parkeernormen die voor nieuwbouw worden gehanteerd. Wij maken ons daarom zorgen dat de bouw van een nieuw woonzorgcomplex de parkeerdruk verder zal vergroten, waardoor de huidige bewoners minder parkeermogelijkheden krijgen.	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging. Wij begrijpen dat de parkeerdruk in de wijk als hoog wordt ervaren en dat dit in de loop der jaren is toegenomen. Tegelijkertijd zien wij dit als een bestaande situatie die buiten de scope van deze ontwikkeling valt en onder de verantwoordelijkheid van de gemeente ligt. Voor dit plan geldt dat wij de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de ontwikkeling volledig binnen het plangebied oplossen, conform de geldende parkeernormen.
Parkeerterrein Zeegat 2 Het parkeerterrein bij Zeegat 2 wordt momenteel gebruikt als overloopparkeerplaats voor de buurt en daarnaast, met name in weekenden en bij mooi weer, door surfers, recreanten en dagjesmensen. Wanneer deze parkeerplaats verdwijnt, is onduidelijk waar deze bezoekers kunnen parkeren. Daarnaast vinden wij het belangrijk dat de bestaande ontsluitingen voor fietsers behouden blijven. Langs het appartementencomplex aan het Zeegat ligt wel een voetpad, maar geen apart fietspad. Wanneer de huidige fietsroute verdwijnt, bestaat het risico dat fietsers gebruik gaan maken van het voetpad, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging. De fietsroutes worden nader bekeken op basis van de gemaakte opmerkingen op de avond en daarna.
Er wordt aanzienlijk meer parkeerdruk verwacht door het complex.	De parkeerbehoefte voor dit plan wordt bepaald op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt onderbouwd in een parkeerbalans die onderdeel is van het omgevingsplan. Deze onderbouwing wordt opgesteld door een onafhankelijk verkeerskundig bureau en is inzichtelijk bij de terinzagelegging.

ZORGCONCEPT

Wel interesse, maar nog geen zorg indicatie.	Wat fijn om te horen! In de nultredenappartementen heeft u geen zorgindicatie nodig wel dient u dan 55 jaar of ouder te zijn.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

Waarom zorgwoningen? We hebben al jaren een zorg infarct door een groot tekort aan personeel. Nu gaan we wel een tehuis bouwen maar we hebben geen personeel. Daarbij hebben de zorghuizen in Hellevoetsluis Geen wachtlijsten! Daarbij is het een aanname dat ouders in de buurt van hun kinderen willen komen wonen.	Het idee van een dergelijke clustering van zorg is dat de zorg efficiënter vormgegeven kan worden en we meer zorg kunnen leveren met hetzelfde aantal personeel. Wat betreft de wachtlijsten: bouwen doe je niet voor nu, maar voor de toekomst. In 2040 zullen er in Hellevoetsluis tweemaal zoveel ouderen zijn blijkt uit demografische cijfers.
U stelt dat het belangrijk is dat de ouderen in hun eigen wijk passende zorg moeten krijgen. Ik kan zo'n duur appartement niet betalen. Wat bedoelt u hier dan mee?	Bij voorkeur in eigen wijk en anders in eigen dorp. Dit initiatief richt zich op het middensegment omdat wij zien dat voor dat segment momenteel nog weinig aanbod is in Hellevoetsluis. In Hellevoetsluis zijn er ook initiatieven die zich richten op lagere segmenten, zoals bijvoorbeeld Dagelijks Leven.
In Hellevoetsluis bestaan prima thuiszorgorganisaties, wat voegt uw plan hier daadwerkelijk aan toe?	Dit plan zorgt door het tekort aan zorgpersoneel voor efficiëntie van de zorg, zodat zorg in de toekomst ook meer beschikbaar blijft. De auto's rijden daardoor niet van wijk naar wijk maar de zorgverlener loopt in de gangen van het zorggebouw van deur naar deur. Dit is ook gunstig voor het aantal verkeersbewegingen in Hellevoetsluis.
Komen echt alleen demente mensen met zorgindicatie in aanmerking voor een woning in het complex of is dit uitbreidbaar naar mensen die tijdelijk opvang zoeken, ex-tbs-ers, ex-verslaafden? Wat staat hierover opgenomen in de vergunning-aanvraag c.q. vergunning?	Het initiatief is gericht op mensen met dementie. Het is uiteindelijk aan de zorgorganisatie om binnen de gestelde kaders vanuit het omgevingsplan zorg te verlenen.
Moeten de 55ers van de koopappartementen ook een indicatie hebben? Zo ja, hoe denkt met dit te kunnen bewaken?	Deze mensen hoeven geen zorgindicatie te hebben. De nultredenappartementen zijn gericht op mensen van 55 jaar en ouder en/of met een zorgindicatie. Dit wordt geborgd middels een kettingbeding.
Tijdens de meeting kwam er een vraag of bewoners Zeegatflat ook gebruik kunnen maken van ondersteuning vanuit toekomstige Zeegat 2 verzorgingshuis. Hierop werd direct bevestigend geantwoord door projectontwikkelaar. Graag antwoord hoe dit mogelijk gemaakt gaat worden met alle personeelskrapte in de zorg . Überhaupt de invulling van personeel.	Het voornemen is om dit zoveel mogelijk beschikbaar te maken. Zorgorganisaties staan daar ook voor open, aangezien dit een goede manier is om de zorg efficiënt in te richten
Er werd gesteld dat dit gebouwd moest worden om te zorgen voor de stijgende vraag IN Hellevoetsluis. Ik weet echter uit ervaring dat het bij dementie zo is dat als er hulp nodig is en er ergens plek is, of dat nu in Groningen of Maastricht is, wordt verwacht dat je die plek neemt. En zo zullen deze plekken dus niet de vraag in hellevoetsluis oplossen die jullie schetsen. Hoe rijmt dit met jullie verkoop verhaal en hoe gaan jullie daar mee om?	Het voornemen van zorgorganisaties en zorgkantoren is om een plek zo dicht mogelijk bij de wens van de klant te vinden. Door druk op zorgplekken is dit momenteel helaas niet altijd mogelijk. Een nieuw initiatief zoals Zeegat 2, kan daar juist verandering in brengen

Is er wel genoeg personeel te vinden hiervoor?	Dat is aan de zorgorganisatie en wordt nog nader onderzocht in het vervolg.
Dementerende mensen hebben het recht op vrije bewegingsruimte, komt er een gesloten tuin of wordt het hele terrein afgesloten?	De woonzorglocatie is in de basis open (wet van zorg en dwang), maar aan de hand van iemands zorgindicatie wordt bepaald of deze persoon wel of niet zonder begeleiding mag rondlopen buiten het initiatief.
Hoe wordt de veiligheid gegarandeerd, juist voor de beoogde doelgroep met het haringvliet in de omgeving?	Door (technische) hulpmiddelen en het zorgpersoneel
Zorglogistiek en Medische Doelmatigheid • De Zorg logistieke Haalbaarheidsstudie: Welk onafhankelijk rapport toont aan dat het voor zorgmedewerkers (met name tijdens de nachtdienst, 24/7) fysiek en operationeel verantwoord is om te pendelen tussen 36 compacte studio's en 11 verspreide mega-appartementen variërend van 85 m^2 tot 115 m^2? Is er überhaupt voldoende bekwaam personeel voorhanden dat dit project vereist, gezien het tekort aan zorgpersoneel nu en het oplopende tekort in de komende tijd. Bij onvoldoende (bekwaam) personeel ontstaat ook onrust onder de bewoners en mogelijkerwijs leegstand. Zijn er al contacten of intenties met zorgorganisaties voor de uitgebreide intensieve zorg en de overige dienstverlening? • De Medisch-Psychologische Toetsing: Is er een adviesrapport van een onafhankelijke zorgexpert (of het CIZ) dat bevestigt dat een (te) groot appartement een veilige en prikkelarme omgeving biedt voor een bewoner met gevorderde dementie?	Dat is aan de zorgorganisatie en wordt nog nader onderzocht in het vervolg.
CATEGORIE 1: Zorgconcept, Woningbehoefte, Doorstroming en Planwijziging • 1.1 Wat is de exacte kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing van de behoefte aan de voorgestelde zorgwoningen en verkoopappartementen op deze specifieke locatie? • 1.2 Kunt u ons de specifieke onderzoeken, databestanden en rapportages die voor deze behoefteonderbouwing zijn gebruikt, onverwijld digitaal toesturen? • 1.3 Op welk specifiek behoefteonderzoek is het aantal van precies 47 eenheden gebaseerd? • 1.4 In uw presentatie stelt u dat ouderen de behoefte hebben om in hun eigen wijk te blijven wonen. Gezien het feit dat er in deze wijk reeds 5 appartementencomplexen staan: wat voegt een zesde, in het dure segment	1.1 demografisch onderzoek met als onderlegger het CBS; 1.2 data/tabellen hiervan zijn gedeeld in de presentatie van de omwonendenavond van 1 juni 2026; 1.3 dat is niet gebaseerd op het behoefteonderzoek, er is meer behoefte dan dit getal, maar voor een zorgorganisatie is dit een beheersbaar aantal; 1.4 een extra mogelijkheid, er wonen ook mensen uit de doelgroep in eengezinswoningen, die juist door doorstroming ten goede kunnen komen aan gezinnen; 1.5 doorstroming is een algemene trend. Zorgt het niet voor doorstroming in de wijk, dan wel in omliggende wijken en dorpen; 1.6 Daar is geen onderzoek gedaan voor deze locatie, maar is een algemene onderzochte trend; 1.7 het woonzorggebouw biedt een veilige omgeving met 24 uurs toezicht. Dat is in de meeste complexen/woningen in de wijk niet aanwezig; het

vallend complex concreet toe voor de lokale doelgroep? • 1.5 Uit diverse landelijke en lokale onderzoeken blijkt dat senioren met een verhuiswens niet willen doorstromen naar een significant duurdere woning. Hoe onderbouwt u de stelling dat dit specifieke project daadwerkelijk bijdraagt aan de woningdoorstroming binnen de gemeente Voorne aan de Zee? • 1.6 Is er specifiek markt- en doorstromingsonderzoek gedaan naar de financiële haalbaarheid van dit project voor de huidige inwoners van Hellevoetsluis, en zo ja, wilt u dit rapport aan ons en de kerngroep toesturen? • 1.7 De vigerende gemeentelijke Woonvisie stelt dat het prioriteit heeft dat mensen zo lang mogelijk thuiszorg ontvangen in hun eigen vertrouwde woning. Waarom zouden inwoners uit deze wijk, die hier al een passend huis of appartement bezitten, willen verhuizen naar dit complex? • 1.8 Is er onafhankelijk onderzoek gedaan naar de inkomens- en vermogensklassen voor wie de verkoopappartementen financieel haalbaar zijn? • 1.9 Kunt u uitsluiten dat deze verkoopappartementen, gelet op de verwachte prijsklasse, feitelijk buiten bereik vallen van de inwoners van Hellevoetsluis en primair kopers van buiten de regio zullen aantrekken? • 1.10 In een eerder plan werd gesproken over 22 verkoopappartementen. Nu spreekt u over 11 appartementen en één verdieping minder. De 11 geplande appartementen krijgen daarmee samen bijna net zoveel oppervlakte als de 22 appartementen in de eerdere plannen. Kunt u gedetailleerd uitleggen waarom er voor deze ingrijpende wijziging is gekozen? • 1.11 Worden de resterende 11 eenheden hiermee niet gewoon 11 zeer grote, exclusieve 'mega-appartementen' die onbereikbaar zijn voor de gemiddelde senior? • 1.12 Op welke concrete wijze komt de specifieke wijziging van 22 naar 11 (grotere) appartementen ten goede aan de huidige bewoners en senioren in de wijk?	beschut wonen geeft juist invulling aan de wens van de gemeente dat ouderen langer thuis kunnen blijven wonen in de nabijheid van zorg en heeft daarnaast nog als voordeel dat de doorstroming op gang wordt gebracht. 1.8 daar is geen onderzoek naar gedaan, maar de woningen verschillen in grootte en prijs, waardoor meerdere mensen in aanmerking zullen komen 1.9 Dat kunnen wij niet uitsluiten. Wel bieden wij appartementen in verschillende prijsklassen aan, waardoor het aanbod aantrekkelijk is voor een brede doelgroep. Wij verwachten dat een belangrijk deel van de belangstelling afkomstig zal zijn uit Hellevoetsluis en de directe regio. 1.10 In een eerdere planfase was sprake van 18 appartementen; het huidige plan omvat 11 appartementen. Daarnaast zijn zowel de bouwmassa als de footprint van het gebouw verkleind en is een bouwlaag vervallen. Hiermee is tegemoetgekomen aan wensen vanuit de omgeving. 1.11 Nee. Er is geen sprake van exclusieve 'mega-appartementen'. De appartementen zijn in verschillende oppervlaktes ontworpen voor senioren die op zoek zijn naar een comfortabele en levensloopbestendige woning en bedienen daarmee een brede doelgroep. 1.12 De appartementen sluiten qua omvang aan bij de bestaande appartementen aan het Zeegat en de woonwensen van senioren. Tegelijkertijd leidt de vermindering van het aantal appartementen tot een kleiner gebouw waarmee we tegemoetkomen aan de eerder gemaakte opmerkingen uit de omgeving op de participatieavond in 2024.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

CATEGORIE 2: Zorglogistiek en Personele Haalbaarheid • 2.1 De thuiszorg en intramurale zorg in de regio Voorne aan de Zee kampen met acute en structurele personeelstekorten. Hoe is het operationeel werkbaar voor zorgteams en de nachtdienst dat personeel straks moet pendelen tussen 36 compacte zorgstudio's en de verderop gelegen 11 mega-appartementen? • 2.2 Is er voorafgaand aan dit ontwerp overleg gevoerd met lokale zorgorganisaties over de logistieke en personele haalbaarheid van dit specifieke, gesplitste zorgconcept? • 2.3 Is er een operationeel-logistiek onderzoek uitgevoerd naar de werkbaarheid van dit zorgconcept voor het personeel, en zo ja, kunt u ons dit onderzoek digitaal toesturen?	2.1 De thuiszorg kan juist ontlast worden, door mensen met een zorgvraag te centreren op deze locatie; 2.2 Nee, hier is geen overleg over geweest. 2.3 Logistiek is dit wel afgestemd met zorgadviseurs.
• Tijdens de presentatie werd aangegeven dat de zorg mogelijk centraal geregeld kan worden. Voor bewoners van de beschut wonen-appartementen blijft echter de mogelijkheid bestaan dat meerdere zorgverleners op verschillende momenten aanwezig zullen zijn. • Er werd gesteld dat ouderen graag dicht bij hun kinderen willen wonen. Tegelijkertijd blijkt uit onderzoek dat minder dan de helft van de volwassen kinderen binnen vijf kilometer van hun ouders woont. Wij vragen ons daarom af in hoeverre dit argument de gekozen locatie onderbouwt. • Voor wie zijn de nieuw te bouwen woningen precies bestemd? Voor de 11 beschut wonen appartementen lijkt een zorgindicatie vereist. Tijdens de presentatie werd gesproken over "55+ en/of zorgindicatie". Dat roept vragen op. Kan bijvoorbeeld iemand van 30 jaar met een zorgindicatie in aanmerking komen? En kan iemand van 55 jaar zonder zorgindicatie dat ook? Wij ontvangen hierover graag duidelijkheid. • Indien een zorgindicatie verplicht is, betekent dit dan dat een eigenaar de woning bij verkoop uitsluitend kan overdragen aan een koper met een zorgindicatie? • Wordt het concept Beschermd Wonen uitsluitend opgezet voor inwoners van Hellevoetsluis of de gemeente Voorne aan Zee, of kunnen ook mensen van buiten de gemeente hiervoor in aanmerking komen?	Om mantelzorgers/familie te ontlasten is een korte reisafstand van belang. De tijd die je in de auto zit kun je niet besteden aan je dierbare; De nultredenappartementen zijn bestemd voor 55 jaar of ouder en/of met een zorgindicatie. Je bent dus of 55 jaar of ouder, 55 jaar of ouder met zorgindicatie of jonger dan 55 jaar, maar met een zorgindicatie. Dit geeft ook de kans aan hulpbehoevende jongere mensen om een geschikte woning voor zijn/haar zorgvraag te krijgen. Deze voorwaarden worden als kettingbeding opgenomen in de koop, waardoor bij toekomstige verkoop de doelgroep gehandhaafd blijft. Het beschermd wonen is niet uitsluitend voor mensen uit Voorne aan Zee/Hellevoetsluis. Algemene tendens is wel dat de populatie meer lokaal is dan uit andere gemeentes komt.

Wel interesse, maar nog geen zorg indicatie.	Wat fijn om te horen! In de nultredenappartementen heeft u geen zorgindicatie nodig wel dient u dan 55 jaar of ouder te zijn.
Waarom zorgwoningen? We hebben al jaren een zorg infarct door een groot tekort aan personeel. Nu gaan we wel een tehuis bouwen maar we hebben geen personeel. Daarbij hebben de zorghuizen in Hellevoetsluis Geen wachtlijsten! Daarbij is het een aanname dat ouders in de buurt van hun kinderen willen komen wonen.	Het idee van een dergelijke clustering van zorg is dat de zorg efficiënter vormgegeven kan worden en we meer zorg kunnen leveren met hetzelfde aantal personeel. Wat betreft de wachtlijsten: bouwen doe je niet voor nu, maar voor de toekomst. In 2040 zullen er in Hellevoetsluis tweemaal zoveel ouderen zijn blijkt uit demografische cijfers.
U stelt dat het belangrijk is dat de ouderen in hun eigen wijk passende zorg moeten krijgen. Ik kan zo'n duur appartement niet betalen. Wat bedoelt u hier dan mee?	Bij voorkeur in eigen wijk en anders in eigen dorp. Dit initiatief richt zich op het middensegment omdat wij zien dat voor dat segment momenteel nog weinig aanbod is in Hellevoetsluis. In Hellevoetsluis zijn er ook initiatieven die zich richten op lagere segmenten, zoals bijvoorbeeld Dagelijks Leven.
In Hellevoetsluis bestaan prima thuiszorgorganisaties, wat voegt uw plan hier daadwerkelijk aan toe?	Dit plan zorgt door het tekort aan zorgpersoneel voor efficiëntie van de zorg, zodat zorg in de toekomst ook meer beschikbaar blijft. De auto's rijden daardoor niet van wijk naar wijk maar de zorgverlener loopt in de gangen van het zorggebouw van deur naar deur. Dit is ook gunstig voor het aantal verkeersbewegingen in Hellevoetsluis.
Komen echt alleen demente mensen met zorgindicatie in aanmerking voor een woning in het complex of is dit uitbreidbaar naar mensen die tijdelijk opvang zoeken, ex-tbs-ers, ex-verslaafden? Wat staat hierover opgenomen in de vergunning-aanvraag c.q. vergunning?	Het initiatief is gericht op mensen met dementie. Het is uiteindelijk aan de zorgorganisatie om binnen de gestelde kaders vanuit het omgevingsplan zorg te verlenen.
Moeten de 55ers van de koopappartementen ook een indicatie hebben? Zo ja, hoe denkt met dit te kunnen bewaken?	Deze mensen hoeven geen zorgindicatie te hebben. De nultredenappartementen zijn gericht op mensen van 55 jaar en ouder en/of met een zorgindicatie. Dit wordt geborgd middels een kettingbeding.
Tijdens de meeting kwam er een vraag of bewoners Zeegatflat ook gebruik kunnen maken van ondersteuning vanuit toekomstige Zeegat 2 verzorgingshuis. Hierop werd direct bevestigend geantwoord door projectontwikkelaar. Graag antwoord hoe dit mogelijk gemaakt gaat worden met alle personeelskrapte in de zorg . Überhaupt de invulling van personeel.	Het voornemen is om dit zoveel mogelijk beschikbaar te maken. Zorgorganisaties staan daar ook voor open, aangezien dit een goede manier is om de zorg efficiënt in te richten
Er werd gesteld dat dit gebouwd moest worden om te zorgen voor de stijgende vraag IN Hellevoetsluis. Ik weet echter uit ervaring dat het bij dementie zo is dat als er hulp nodig is en er ergens plek is, of dat nu in Groningen of Maastricht is, wordt	Het voornemen van zorgorganisaties en zorgkantoren is om een plek zo dicht mogelijk bij de wens van de klant te vinden. Door druk op zorgplekken is dit momenteel helaas niet altijd mogelijk. Een nieuw initiatief zoals

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

verwacht dat je die plek neemt. En zo zullen deze plekken dus niet de vraag in Hellevoetsluis oplossen die jullie schetsen. Hoe rijmt dit met jullie verkoop verhaal en hoe gaan jullie daar mee om?	Zeegat 2, kan daar juist verandering in brengen
Is er wel genoeg personeel te vinden hiervoor?	Dat is aan de zorgorganisatie en wordt nog nader onderzocht in het vervolg.
Dementerende mensen hebben het recht op vrije bewegingsruimte, komt er een gesloten tuin of wordt het hele terrein afgesloten?	De woonzorglocatie is in de basis open (wet van zorg en dwang), maar aan de hand van iemands zorgindicatie wordt bepaald of deze persoon wel of niet zonder begeleiding mag rondlopen buiten het initiatief.
Hoe wordt de veiligheid gegarandeerd, juist voor de beoogde doelgroep met het haringvliet in de omgeving?	Door (technische) hulpmiddelen en het zorgpersoneel
Zorglogistiek en Medische Doelmatigheid • De Zorg logistieke Haalbaarheidsstudie: Welk onafhankelijk rapport toont aan dat het voor zorgmedewerkers (met name tijdens de nachtdienst, 24/7) fysiek en operationeel verantwoord is om te pendelen tussen 36 compacte studio's en 11 verspreide mega-appartementen variërend van 85 m^2 tot 115 m^2? Is er überhaupt voldoende bekwaam personeel voorhanden dat dit project vereist, gezien het tekort aan zorgpersoneel nu en het oplopende tekort in de komende tijd. Bij onvoldoende (bekwaam) personeel ontstaat ook onrust onder de bewoners en mogelijkerwijs leegstand. Zijn er al contacten of intenties met zorgorganisaties voor de uitgebreide intensieve zorg en de overige dienstverlening? • De Medisch-Psychologische Toetsing: Is er een adviesrapport van een onafhankelijke zorgexpert (of het CIZ) dat bevestigt dat een (te) groot appartement een veilige en prikkelarme omgeving biedt voor een bewoner met gevorderde dementie?	Dat is aan de zorgorganisatie en wordt nog nader onderzocht in het vervolg.

CATEGORIE 1: Zorgconcept, Woningbehoefte, Doorstroming en Planwijziging • 1.1 Wat is de exacte kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing van de behoefte aan de voorgestelde zorgwoningen en verkoopappartementen op deze specifieke locatie? • 1.2 Kunt u ons de specifieke onderzoeken, databestanden en rapportages die voor deze behoefteonderbouwing zijn gebruikt, onverwijld digitaal toesturen? • 1.3 Op welk specifiek behoefteonderzoek is het aantal van precies 47 eenheden gebaseerd? • 1.4 In uw presentatie stelt u dat ouderen de behoefte hebben om in hun eigen wijk te blijven wonen. Gezien het feit dat er in deze wijk reeds 5 appartementencomplexen staan: wat voegt een zesde, in het dure segment vallend complex concreet toe voor de lokale doelgroep? • 1.5 Uit diverse landelijke en lokale onderzoeken blijkt dat senioren met een verhuiswens niet willen doorstromen naar een significant duurdere woning. Hoe onderbouwt u de stelling dat dit specifieke project daadwerkelijk bijdraagt aan de woningdoorstroming binnen de gemeente Voorne aan de Zee? • 1.6 Is er specifiek markt- en doorstromingsonderzoek gedaan naar de financiële haalbaarheid van dit project voor de huidige inwoners van Hellevoetsluis, en zo ja, wilt u dit rapport aan ons en de kerngroep toesturen? • 1.7 De vigerende gemeentelijke Woonvisie stelt dat het prioriteit heeft dat mensen zo lang mogelijk thuiszorg ontvangen in hun eigen vertrouwde woning. Waarom zouden inwoners uit deze wijk, die hier al een passend huis of appartement bezitten, willen verhuizen naar dit complex? • 1.8 Is er onafhankelijk onderzoek gedaan naar de inkomens- en vermogensklassen voor wie de verkoopappartementen financieel haalbaar zijn? • 1.9 Kunt u uitsluiten dat deze verkoopappartementen, gelet op de verwachte prijsklasse, feitelijk buiten bereik vallen van de inwoners van Hellevoetsluis en primair kopers van buiten de regio zullen aantrekken? • 1.10 In een eerder plan werd gesproken over 22 verkoopappartementen. Nu spreekt u over 11 appartementen en één verdieping minder. De 11 geplande appartementen krijgen daarmee samen bijna net zoveel oppervlakte als de 22 appartementen in de eerdere plannen. Kunt u gedetailleerd uitleggen waarom er voor deze ingrijpende wijziging is gekozen? • 1.11 Worden de resterende 11 eenheden hiermee niet gewoon 11 zeer grote, exclusieve 'mega-	1.1 demografisch onderzoek met als onderlegger het CBS; 1.2 data/tabellen hiervan zijn gedeeld in de presentatie van de omwonendenavond van 1 juni 2026; 1.3 dat is niet gebaseerd op het behoefteonderzoek, er is meer behoefte dan dit getal, maar voor een zorgorganisatie is dit een beheersbaar aantal; 1.4 een extra mogelijkheid, er wonen ook mensen uit de doelgroep in eengezinswoningen, die juist door doorstroming ten goede kunnen komen aan gezinnen; 1.5 doorstroming is een algemene trend. Zorgt het niet voor doorstroming in de wijk, dan wel in omliggende wijken en dorpen; 1.6 Daar is geen onderzoek gedaan voor deze locatie, maar is een algemene onderzochte trend; 1.7 het woonzorggebouw biedt een veilige omgeving met 24 uurs toezicht. Dat is in de meeste complexen/woningen in de wijk niet aanwezig; het beschut wonen geeft juist invulling aan de wens van de gemeente dat ouderen langer thuis kunnen blijven wonen in de nabijheid van zorg en heeft daarnaast nog als voordeel dat de doorstroming op gang wordt gebracht. 1.8 daar is geen onderzoek naar gedaan, maar de woningen verschillen in grootte en prijs, waardoor meerdere mensen in aanmerking zullen komen 1.9 Dat kunnen wij niet uitsluiten. Wel bieden wij appartementen in verschillende prijsklassen aan, waardoor het aanbod aantrekkelijk is voor een brede doelgroep. Wij verwachten dat een belangrijk deel van de belangstelling afkomstig zal zijn uit Hellevoetsluis en de directe regio. 1.10 In een eerdere planfase was sprake van 18 appartementen; het huidige plan omvat 11 appartementen. Daarnaast zijn zowel de bouwmassa als de footprint van het gebouw verkleind en is een bouwlaag vervallen. Hiermee is tegemoetgekomen aan wensen vanuit de omgeving. 1.11 Nee. Er is geen sprake van exclusieve 'mega-appartementen'. De appartementen zijn in verschillende oppervlaktes ontworpen voor senioren die op zoek zijn naar een comfortabele en levensloopbestendige woning en bedienen daarmee een brede doelgroep.

appartementen' die onbereikbaar zijn voor de gemiddelde senior? • 1.12 Op welke concrete wijze komt de specifieke wijziging van 22 naar 11 (grotere) appartementen ten goede aan de huidige bewoners en senioren in de wijk?	1.12 De appartementen sluiten qua omvang aan bij de bestaande appartementen aan het Zeegat en de woonwensen van senioren. Tegelijkertijd leidt de vermindering van het aantal appartementen tot een kleiner gebouw waarmee we tegemoetkomen aan de eerder gemaakte opmerkingen uit de omgeving op de participatieavond in 2024.
CATEGORIE 2: Zorglogistiek en Personele Haalbaarheid • 2.1 De thuiszorg en intramurale zorg in de regio Voorne aan de Zee kampen met acute en structurele personeelstekorten. Hoe is het operationeel werkbaar voor zorgteams en de nachtdienst dat personeel straks moet pendelen tussen 36 compacte zorgstudio's en de verderop gelegen 11 mega-appartementen? • 2.2 Is er voorafgaand aan dit ontwerp overleg gevoerd met lokale zorgorganisaties over de logistieke en personele haalbaarheid van dit specifieke, gesplitste zorgconcept? • 2.3 Is er een operationeel-logistiek onderzoek uitgevoerd naar de werkbaarheid van dit zorgconcept voor het personeel, en zo ja, kunt u ons dit onderzoek digitaal toesturen?	2.1 De thuiszorg kan juist ontlast worden, door mensen met een zorgvraag te centreren op deze locatie; 2.2 Nee, hier is geen overleg over geweest. 2.3 Logistiek is dit wel afgestemd met zorgadviseurs.

• Tijdens de presentatie werd aangegeven dat de zorg mogelijk centraal geregeld kan worden. Voor bewoners van de beschut wonen-appartementen blijft echter de mogelijkheid bestaan dat meerdere zorgverleners op verschillende momenten aanwezig zullen zijn. • Er werd gesteld dat ouderen graag dicht bij hun kinderen willen wonen. Tegelijkertijd blijkt uit onderzoek dat minder dan de helft van de volwassen kinderen binnen vijf kilometer van hun ouders woont. Wij vragen ons daarom af in hoeverre dit argument de gekozen locatie onderbouwt. • Voor wie zijn de nieuw te bouwen woningen precies bestemd? Voor de 11 beschut wonen appartementen lijkt een zorgindicatie vereist. Tijdens de presentatie werd gesproken over "55+ en/of zorgindicatie". Dat roept vragen op. Kan bijvoorbeeld iemand van 30 jaar met een zorgindicatie in aanmerking komen? En kan iemand van 55 jaar zonder zorgindicatie dat ook? Wij ontvangen hierover graag duidelijkheid. • Indien een zorgindicatie verplicht is, betekent dit dan dat een eigenaar de woning bij verkoop uitsluitend kan overdragen aan een koper met een zorgindicatie? • Wordt het concept Beschermd Wonen uitsluitend opgezet voor inwoners van Hellevoetsluis of de gemeente Voorne aan Zee, of kunnen ook mensen van buiten de gemeente hiervoor in aanmerking komen?	Om mantelzorgers/familie te ontlasten is een korte reisafstand van belang. De tijd die je in de auto zit kun je niet besteden aan je dierbare; De nultredenappartementen zijn bestemd voor 55 jaar of ouder en/of met een zorgindicatie. Je bent dus of 55 jaar of ouder, 55 jaar of ouder met zorgindicatie of jonger dan 55 jaar, maar met een zorgindicatie. Dit geeft ook de kans aan hulpbehoevende jongere mensen om een geschikte woning voor zijn/haar zorgvraag te krijgen. Deze voorwaarden worden als kettingbeding opgenomen in de koop, waardoor bij toekomstige verkoop de doelgroep gehandhaafd blijft. Het beschermd wonen is niet uitsluitend voor mensen uit Voorne aan Zee/Hellevoetsluis. Algemene tendens is wel dat de populatie meer lokaal is dan uit andere gemeentes komt.

GEMEENTE

Dan nog een punt voor de wethouder!!! U bent verantwoordelijk voor het woongenot en de veiligheid van de huidige bewoners. Vergeet niet dat dit een prachtig stukje Hellevoetsluis is waar mensen bewust voor gekozen hebben om hier te wonen vanwege het groen, de ruimte en de rust! En dat dit nu allemaal moet wijken voor 11 luxe appartementen, wat voor de meeste mensen veel te duur is om te kopen. Bovendien is de manier van thuiszorg in Hellevoetsluis al zo goed geregeld door: Careyn, Curamare, Buurtzorg en inmiddels ook Happy Zorg. Waar Hellevoetsluis wel behoefte aan heeft is voor betaalbare woningen.	De gemeente begrijpt de zorgen van de wijkbewoners, maar zoekt naar de beste balans tussen de verschillende belangen. Er is behoefte aan woningen. Ook woningen in de categorieën die de ontwikkelaar voor ogen heeft. Op dit moment vinden nog onderzoeken plaats en daarna neemt de gemeente een besluit.

Kunt u mij documenten toesturen waarin; - de gemeente akkoord geeft voor de bouwplannen en locatie Zeegat 2 - een ontvangstbevestiging toezegging van (welke?) wethouder - onderzoeksdocumentatie van (welke?) deskundigen die akkoord hebben gegeven over deze plannen zoals Verkeer, Milieu, Infrastructuur, Schadebepalingen bij Verzakkingen/scheuren, Tekeningen van dempen van sloten, Waterafvoer omleiding en Grondwaterstanden, Heien binnen wettelijke afstandsnormen van bestaande woonhuizen en appartementsgebouw, verdwijnen van wettelijk toegekende parkeerplaatsen, verdwijnen van bestaande groenvoorziening, fiets- en wandelpad, in- en mindervaliden plus recreatie toegankelijkheid enz. - documentatie waarin de belangen van omwonenden meegewogen zijn bij de beoordeling van dit plan - documenten die onderzoek van ruimtelijke argumenten rechtvaardigen dat voor juist deze locatie is gekozen en waarom andere bestaande locaties welke aantoonbaar beter bereikbaar en dus kostenbesparend zijn, niet zijn overwogen - onderzoek/document waaruit blijkt wat de onderbouwing aan behoefte van huidige bewoners voor deze locatie is daar de huidige wooneigenaren een dusdanig gemiddelde hoge leeftijd hebben en er geen aanvraag voor zorg verandering of nieuwbouw hiervoor bekend is en waaruit criteria voor deze locatiekeuze blijkt	De gemeente hoeft op dit moment niet te bewijzen dat de ontwikkeling mogelijk is. Veel van de gevraagde onderbouwende documentatie is (nog) niet aanwezig.

GRONDAANKOOP EN BUSINESSCASE

Heeft Blokland de benodigde grond voor de bouw al in bezit?	Dit betreft privaatrechtelijke afspraken tussen partijen. Deze informatie is niet openbaar en wordt om die reden niet gedeeld. Daarnaast is dit in het kader van het participatieproces niet relevant.

Financiële Rechtvaardiging en Kruissubsidiëring • De Open-Begrotingsanalyse (Businesscase): Welke onafhankelijke accountantstoets bewijst dat het project financieel daadwerkelijk onhaalbaar is zonder de realisatie van de 11 koopappartementen in de hogere prijsklasse? Zou een stichtingsvorm zonder winstoogmerk op kleinere schaal kunnen overleven met als doelstelling een meer maatschappelijk belang dan financieel gewin? Wat wordt de prijsklasse van deze appartementen? Wordt hier feitelijk een hindernis opgeworpen die (zwaardere) zorg alleen toegankelijk maakt voor de financieel beter gesitueerden? Zijn er modellen van bedrijfswaarden van het initiatief beschikbaar en gedeeld met de gemeentelijke instantie en/of omwonenden waaruit de haalbaarheid of het break-even punt blijkt van het project en ook welke partij (ook rekening houdend met huur en overige kosten voor de bewoners van de 36 studio's) daar de vruchten van plukt in financieel opzicht afgewogen tegen het belang van de (extra in Hellevoetsluis te leveren) zorg en de (afname van) leefbaarheid in de bewuste wijk die uiteindelijk voor eenieder beschadigd wordt? • De Markt- en Doelgroepverkenning: Welk demografisch onderzoeksrapport bewijst dat er in Hellevoetsluis een acute, lokale behoefte is aan zorgwoningen in dit extreme prijssegment, in plaats van betaalbare (sociale) huurwoningen voor de doorsnee Hellevoeter?" • In Hellevoetsluis bevinden zich meer dan de ongeveer 5 tot 10 grotere zorginstellingen en woonzorglocaties (zoals verpleeg- en dementiehuizen), aangevuld met diverse wijkverplegingsteams en kleinschalige zorgorganisaties. Deze locaties zijn al behoorlijk goed verspreid over de belangrijkste woonwijken. • Gezien de compacte omvang van de stad is het opofferen van een groenpark voor nóg meer geografische spreiding stedenbouwkundig en maatschappelijk gezien niet logisch. • Bestaande spreiding van zorginstellingen • Zorglocaties in Hellevoetsluis liggen verspreid over verschillende wijken, vaak dicht bij winkelcentra of juist in rustige woonomgevingen: • Centrumgebied: Het moderne woonzorgcentrum Careyn De Eik (geopend in 2025) ligt direct tegenover winkelcentrum De Struytse Hoeck. (800 meter van het initiatief project en daar zijn medisch centrum en fysio aanwezig)! • De Kooistee: Hier bevindt zich onder andere Careyn Dierenriem, dat gericht is op kleinschalig wonen. • Ravense Hoek: Aan de rand van deze wijk biedt	Een deel van de door u gestelde vragen heeft betrekking op de financiële onderbouwing en de businesscase van het project. Dit betreft interne en privaatrechtelijke informatie die niet openbaar is en in het kader van het participatieproces niet wordt gedeeld. De prijsklasse van de koopappartementen wordt in een latere fase bepaald door de markt. De invulling en prijsstelling van de zorgwoningen worden bepaald door de zorgaanbieder. Ten aanzien van de behoefte geldt dat wij met dit plan inspelen op een toenemende vraag naar passende woon- en zorgvoorzieningen in Hellevoetsluis. Deze behoefte zal naar verwachting de komende jaren verder toenemen door demografische ontwikkelingen. De locatie is in de omgevingsvisie door de gemeente aangewezen als geschikte herontwikkellocatie, waarmee invulling wordt gegeven aan deze opgave. Hoewel Hellevoetsluis een relatief compacte stad is, speelt bij de keuze voor locaties niet alleen reistijd een rol, maar ook beschikbaarheid, inpassing in de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit. Het plan is stedenbouwkundig zorgvuldig opgezet en positief beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). Wij zetten in op behoud van groen waar mogelijk en compensatie waar nodig. Daarnaast wordt het gebied opnieuw ingericht met een kwaliteitsimpuls voor het groen en de langzaam verkeersstructuur.

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

Herbergier Hellevoetsluis een kleinschalige opvang in een woonboerderij voor mensen met dementie. • Overige wijken: Gespecialiseerde huizen zoals Het Kulckhuis en Het Haringvliethuis liggen eveneens direct ingebed in de reguliere woonwijken. • Waarom een groenpark opofferen niet logisch is De argumentatie dat de stad in 10 minuten te doorkruisen is, snijdt direct hout bij ruimtelijke planning. Er zijn drie hoofdredenen waarom extra spreiding ten koste van groen onverstandig is: • Reistijd is verwaarloosbaar: Hellevoetsluis heeft een beperkte oppervlakte. Of het nu gaat om aanrijtijden voor de thuiszorg of bezoekers die naar een zorginstelling rijden; de afstanden zijn met de auto of fiets binnen enkele minuten te overbruggen. Geografische spreiding is in grotere steden cruciaal, maar in een compacte stad als Hellevoetsluis is de bereikbaarheid qua afstand al optimaal. • Groen is essentieel voor (dezelfde) zorgbehoevenden: Een groenpark heeft een bewezen positief effect op de mentale en fysieke gezondheid van buurtbewoners én de ouderen of patiënten in zorginstellingen. Juist locaties zoals Herbergier benadrukken het belang van een groene, rustige omgeving om te wandelen. Het vernietigen van groen tast de leefbaarheid van de gehele wijk aan. • Efficiëntie van gecentraliseerde zorg: Het is voor zorgpersoneel en logistiek (zoals leveranciers en artsen) efficiënter als faciliteiten geclusterd zijn nabij centrale assen en winkelcentra (zoals bij De Struytse Hoeck), in plaats van te ver gefragmenteerd in diepe woonwijken. De huidige spreiding voorziet de wijken al van zorg dichtbij, en de reistijd vormt geen barrière. Het behoud van groen weegt in deze situatie vele malen zwaarder dan het winnen van een paar minuten reistijd.	

FLORA EN FAUNA

Pagina 15: Hierbij heb ik sterk de indruk dat dit niet volledig is en dat ik bewust op het verkeerde been wordt gezet. Het gaat tenslotte niet alleen om bomen. Natuur bevalt meer dan alleen bomen. Er staan ook veel stuiken die bescherming bieden aan flora en fauna. Is er een flora en fauna onderzoek gedaan? (niet aankomen met enkel dat bomenonderzoek. Ik heb het over een volledig flora en fauna onderzoek). En is dat openbaar? Kan ik dat inzien? Is er gekeken naar de groene corridor/verbinding van de dijk tot aan de kinderboerderij? Wat gaan de effecten zijn op deze groene	Er is een quickscan onderzoek flora- en fauna gedaan naar de locatie en de voorgenomen plannen. Hieruit is gebleken dat dit inititiatief aan dient te haken op het SMP (soorten management plan) van gemeente Voorne aan Zee. Hiervoor zullen de benodigde maatregelen als nestkasten e.d. gerealiseerd worden. Het uiteindelijke flora en fauna onderzoek is in te zien bij de ter inzage legging van het omgevingsplan.

corridor/verbinding? Wat gaat het effect van dit project zijn op vogels, vleermuizen, zoogdieren etc.? Wordt er gecompenseerd en hoe gaat dat die compensatie eruitzien? Is rekening gehouden met de broedende gierzwaluwen binnen een straal van 1 km? Waarom moet die die bomen aan de zuidzijde gerooid worden? Er komt ook nieuwe beplanting staat er. Beetje vreemd dat je beplanting/bomen gaat rooien en dan op dezelfde plaats weer nieuw beplanting en bomen? Die logica ontgaat mij volledig.	
Uw project is naar mijn overtuiging veel te groot en legt een steeds grotere druk op de schaarse en belangrijke groene ruimte in onze wijk en levert structurele problemen.	Het plan wordt juist ingebed op het huidige parkeerterrein en de huidige bebouwing. Verder worden nieuwe parkeergelegenheden met groen omgeven en waar mogelijk met half verharding toegepast. Verder biedt de nieuwe padenstructuur extra recreatiemogelijkheden om het groen te kunnen doorkruisen, waardoor het groen meer beleefbaar wordt. Daarnaast wordt groen dat weggehaald wordt gecompenseerd in het plan
Heb vragen over de Flora en Fauna op deze locatie. Het schets mijn verbazing dat ik daar niets over terug kan vinden hoe daar mee om wordt gegaan. Het gaat natuurlijk om een uniek en prachtig gebied wat er jaren over gedaan heeft om te worden wat het nu is. Er is heel veel diversiteit aan vogels, dieren en insecten in dit gebied waarvan velen beschermde soorten zijn, o.a. egels, Gier(zwaluwen), vleermuizen. Het gaat niet alleen om de bomen maar ook om de lagere begroeiing, wat belangrijk is voor tal van vogels, insecten e.d. in dit gebied voor nestgelegenheid en schuilplekken. Mij inziens wordt dit ernstig verstoord. Zie nergens iets van compensatie. Wat ik nu zie is een hoop beton en dan hebben we nog niet over de verkeersbewegingen die gaan plaatsvinden en de parkeerdruk. Een uniek stukje diversiteit van alles wat groeit, bloeit en leeft verdwijnt gewoon. Daarbij is het ook een gebied waar mensen genieten en tot rust komen. Het is ook een onderdeel van een mooie wandel en fietsroute. Zou beter gepast hebben om daar een rustpunt te creëren voor een kopje koffie e.d. als onderdeel van een mooie wandel	Er is een quickscan onderzoek flora- en fauna gedaan naar de locatie. Hieruit is gebleken dat dit initiatief aan dient te haken op het SMP (soorten management plan) van gemeente Voorne aan Zee. Hiervoor zullen de benodigde maatregelen als nestkasten e.d. gerealiseerd worden.; Het plan wordt juist ingebed op het huidige parkeerterrein en de huidige bebouwing. Verder worden nieuwe parkeergelegenheden met groen omgeven en waar mogelijk met half verharding toegepast. Verder biedt de nieuwe padenstructuur extra recreatiemogelijkheden om het groen te kunnen doorkruisen, waardoor het groen meer beleefbaar wordt. Daarnaast wordt groen dat weggehaald wordt gecompenseerd in het plan. Daarnaast verbeteren we de waterkwaliteit door de doorstroming van de sloten te verbeteren en maken we natuurvriendelijke oevers voor een bijdrage aan de biodiversiteit en de groenbeleving.

of fietstocht. Op deze plek wordt ook door surfers veelvuldig gebruik gemaakt. Let wel, ben niet tegen de zorglocatie op zich maar dan wel iets wat past in de bestaande omgeving.	
Natuur en leefomgeving De bestaande groenstrook heeft niet alleen waarde voor bewoners maar ook voor dieren. In de afgelopen jaren zijn hier meerdere malen fazanten, eenden en egels waargenomen en incidenteel zelfs reeën. Is onderzoek gedaan naar de ecologische waarde van deze groenstrook? Welke gevolgen heeft het verwijderen van groen voor aanwezige dieren en hun leefgebied? Kunt u de volledige ecologische rapportages openbaar maken?	Er is een quickscan onderzoek flora- en fauna gedaan naar de locatie. Hieruit is gebleken dat dit initiatief aan dient te haken op het SMP (soorten management plan) van gemeente Voorne aan Zee. Hiervoor zullen de benodigde maatregelen als nestkasten e.d. gerealiseerd worden.; Het rapport wordt onderdeel van de vergunningsaanvraag en kunt u inzien, wanneer deze aangevraagd wordt en ter inzage wordt gelegd.
Openbaar Groen en Klimaatadaptatie • De Quickscan Flora en Fauna: Welk ecologisch onderzoeksrapport ligt ten grondslag aan de onttrekking en kap van een significant deel van Wijkpark Het Zeegat? • De Watertoets en Hittestress-analyse: Wij eisen inzicht in het onafhankelijke rapport dat aantoont dat het aanleggen van parkeerplaatsen ten behoeve van het project pal naast bestaande achtertuinen en een flatgebouw niet leidt tot onacceptabele hittestress en wateroverlast voor de omliggende woningen? • Infrastructuur: De huidige woonwijk heeft naast het Zeegatpark geen noemenswaardig groen. Het Zeegatpark is de compensatie voor het gebrek (was, en is dat nu nog steeds alsmede voor het huidige verpieterde spul in de uitgedroogde en slecht onderhouden bloembakken in de krappe doorgangen van dezelfde wijk) aan openbaar groen en is bewust daarvoor tot stand gebracht, met daarnaast het weglaten van trottoirs en/of veilige wandelpaden, waardoor gedurende de afgelopen jaren de oorspronkelijke opzet van de woonwijk niet meer voldoet. Met dit initiatief project wordt de situatie nog beroerder. In naburige wijken is dat overigens niet anders. De enkele/enige auto-toegangsweg (die overigens veel te smal is) tot het Zeegat die op ongeveer 80 meter afstand vanaf het in/op rijden wordt gekruist door een fietspad- (mede gebruikt door scootmobielen, verhuiswagens en caravans) – waarbij het fietspad via/over een drempel ter bescherming tegen het van rechts en links komend verkeer met het "komende" project doodloopt en lijkt	1. Er is een quickscan onderzoek flora- en fauna gedaan naar de locatie en de voorgenomen plannen. Hieruit is gebleken dat dit initiatief aan dient te haken op het SMP (soorten management plan) van gemeente Voorne aan Zee. Hiervoor zullen de benodigde maatregelen als nestkasten e.d. gerealiseerd worden. 2. De watertoets behoort tot de ruimtelijke procedure en wordt nog uitgevoerd. Deze kan ingezien worden bij ter inzagelegging. 3. Het initiatief ziet toe op compensatie van bomen en haakt in op de beleefbaarheid van het wijkpark. Verkeersveiligheid wordt momenteel onderzocht ten behoeve van de ruimtelijke procedure. Calamiteitenroute wordt ook onderzocht. Deze locatie hebben wij in eigendom verkregen en getoetst op demografie, haalbaarheid, op het gebied van concept, maar ook bij gemeente Voorne aan Zee en CRK. De positieve uitkomsten uit deze gesprekken laten zien dat deze locatie zeer geschikt is voor de beoogde ontwikkeling.

over te gaan in een wandelpad nabij de "nieuwe" gebouwen - wordt thans gebruikt door al het (ook zeer zware) autoverkeer, voetgangers, de scootmobielgebruikers van de doorgaans oudere 80+ bewoners van de reeds bestaande senioren Zeegatflat en door een mix van de welbekende gebruikers van fat bikes (ook die met wheelyes) en door berijders van (al dan niet opgevoerde en soms zelfs niet voorzien van een kentekenplaat en/of uitlaat zijnde) overlast veroorzakende scooters. De parkeerdruk (fotomateriaal en opnames zijn aanwezig) en de vele verkeersbewegingen op veelal minder dan 2,5 meter van woningen (trillingen en geluid) door het gehele traject zijn nu al abnormaal en worden met het project met de bijkomende nachten en weekenden als toegift bij calamiteiten absurder en absoluut onhandelbaar en zijn niet meer te verdragen in de krappe omgeving en het gevaar ligt op de loer, qua veiligheid en noodsituaties voor brandweer, ambulances, artsen en politie, handhaving schiet tekort. De spoedzorg helikopter/ ambulance landt nu bij regelmaat al door gebrek aan ruimte op de smalle Zeedijk in geval van noodgevallen! • Graag uw reactie wat deze locatie zo geschikt maakt voor dit beoogde project, gelet op het bovenstaande, en geef ook aan welke andere (met name te noemen) locaties in uw mogelijke onderzoeken onvoldoendes scoorden en waarom, alsmede welke (''meer logische'') locaties nog niet zijn onderzocht.	
CATEGORIE 8: Ruimtelijke Afweging, Klimaatadaptatie, Waterhuishouding en Milieu • 8.1 Welke specifieke ruimtelijke en stedenbouwkundige argumenten rechtvaardigen de keuze voor exact déze kwetsbare locatie voor een dergelijk intensieve ontwikkeling? • 8.2 Waarom is deze grootschalige ontwikkeling volgens de ontwikkelaars en de gemeente ruimtelijk aanvaardbaar op deze specifieke plek, gelet op de omliggende kleinschalige woonstructuur? • 8.3 Op welke wijze zijn de conflicterende belangen van woningbouw, behoud van openbaar groen, verkeersveiligheid, leefbaarheid en het behoud van kwalitatieve openbare ruimte exact tegen elkaar afgewogen? Kunt u de wegingsmatrix hiervan overleggen? • 8.4 Het vigerende beleid van de gemeente Voorne aan de Zee verplicht tot klimaatadaptatie (o.a. verankerd in de Omgevingsvisie en het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie) om wateroverlast, hitte (hittestress), droogte, verzilting, bodemdaling en overstromingsrisico's tegen te gaan. Hoe strookt uw ingediende bouwplan met deze	8.1 Zie de beantwoording onder het kopje Stedenbouw. De locatie is door de gemeente aangewezen als ontwikkellocatie en passend bevonden voor woningbouw en woonzorgfuncties. 8.2 Zie de beantwoording onder het kopje Stedenbouw. De ruimtelijke aanvaardbaarheid is beoordeeld in samenhang met de omgeving, waarbij onder andere de bouwmassa, bouwhoogte, inrichting van de openbare ruimte en parkeervoorzieningen zijn meegewogen. 8.3 Bij de planvorming zijn verschillende belangen afgewogen, waaronder woningbouw, groen, verkeer, leefbaarheid, water en ruimtelijke kwaliteit. Deze afweging vindt plaats op basis van onderzoeken en de inbreng van deskundige adviseurs, de gemeente en het waterschap. Er is geen afzonderlijke wegingsmatrix opgesteld.

dwingende klimaatdoelstellingen, gelet op de grootschalige verstening en de kap van de openbare groenstrook? • 8.5 Gezien de grootschalige toename van verhard oppervlak: op welke specifieke wijze wordt hydrologische wateroverlast voor de bestaande, lager gelegen woningen in de directe omgeving voorkomen? • 8.6 Waarom laat de ontwerptekening zien dat de huidige openbare groenstrook grotendeels wordt opgeofferd voor parkeervakken, terwijl deze al meer dan 40 jaar een essentieel onderdeel vormt van de natuurlijke klimaat- en waterhuishouding in De Struyten? Het winkelcentrum De Struytse Hoeck ligt lager dan de Gorsingen Hoeck. Bij extra bebouwing in deze wijk en dus minder wateropvang bij heftige regen, zal de omgeving van het winkelcentrum mogelijk meer overlast krijgen. Is hier onderzoek naar gedaan? • 8.7 Het plangebied functioneert als een belangrijke ecologische corridor direct grenzend aan een beschermd Natura 2000-gebied. Welke specifieke effectbeoordelingen en ecologische onderzoeken zijn er uitgevoerd naar de impact van de bouw en de exploitatie (licht, geluid, stikstof) op dit beschermde natuurgebied? • 8.8 Kunt u ons de volledige ecologische onderzoek rapportages (inclusief de AERIUS-stikstofberekeningen) met betrekking tot het Natura 2000-gebied digitaal toesturen?	8.4 Bij de uitwerking van het plan is nadrukkelijk aandacht besteed aan klimaatadaptatie. In overleg met het waterschap is voorzien in voldoende waterberging. Daarnaast worden waar mogelijk onder andere groendaken toegepast, wordt waar mogelijk half verharding gebruikt en wordt ingezet op behoud en versterking van groen. 8.5 Het plan wordt zodanig ontworpen dat hemelwater op eigen terrein wordt opgevangen en verwerkt. Daarmee wordt voorkomen dat extra belasting ontstaat voor de omliggende omgeving. 8.6 De aanleg van parkeerplaatsen maakt onderdeel uit van een integrale herinrichting van het gebied. De effecten op waterhuishouding en waterberging zijn onderzocht en afgestemd met het waterschap. Regenwater wordt binnen het plangebied opgevangen en verwerkt. 8.7 Er is een quickscan onderzoek flora- en fauna gedaan naar de locatie. Hieruit is gebleken dat dit initiatief aan dient te haken op het SMP (soorten management plan) van gemeente Voorne aan Zee. Hiervoor zullen de benodigde maatregelen als nestkasten e.d. gerealiseerd worden.; Het rapport wordt onderdeel van de vergunningsaanvraag en kunt u inzien, wanneer deze aangevraagd wordt en ter inzage wordt gelegd. De onderzoeken die onderdeel uitmaken van de ruimtelijke procedure worden op de gebruikelijke wijze beschikbaar gesteld via de daarvoor bestemde procedurele stappen. 8.8 De onderzoeken die onderdeel uitmaken van de ruimtelijke procedure worden op de gebruikelijke wijze beschikbaar gesteld bij de ter inzage legging van het omgevingsplan.
Als de bouw van Zeegat 2 doorgaat zoals ze nu getoond zijn bij de laatste infoavond, word er een behoorlijke biodiversiteit en oud groen verwijderd. Deze bossages en oude enorme eiken geven in de warme dagen van het jaar de juiste verkoeling. De wind word dan flink gekoeld voor het de huizen bereikt.	

LEEFBAARHEID

VAN TOOR Communicatie chris connecting
met communicatie verbinden

In het begin van de presentatie wordt o.a. ingegaan op de zorgbehoefte waarbij vergelijkingen worden gemaakt met heel Nederland en Hellevoetsluis. De termen behoefte, beschut en beschermd wonen werden daarbij ook genoemd. Leeftijdscategorie 55+ en ouder. Maar uit het hele plan blijkt niet dat er rekening wordt gehouden met direct omwonende die ook beschermd en beschut willen wonen. Ik ben 45 jaar en voel me daarin wel gediscrimineerd. Omdat ik niet oud ben zou ik niet beschermd en beschut mogen wonen! Daarom mijn vraag aan jullie of ten aanzien van dat onderwerp specifieker kan worden toegelicht wat er in de directe omgeving wordt gedaan om ook de direct omwonende hetzelfde gevoel van beschut en beschermd wonen te geven? Door de directe omgeving te betrekken in de plannen wordt een groter draagvlak gecreëerd. Dat zou gemeente Voorne aan Zee sieren en bijdragen aan de 'zogenaamde participatie'.	55 jaar of ouder is een grens welke is bepaald door overheidsbeleid inzake geclusterde woonvormen voor ouderen. Beschermd wonen is gericht op mensen met een zware zorgvraag. De nultredenappartementen zijn voor mensen met zorgindicatie en/of 55 jaar en ouder. De relatie met de zorg en de directe omgeving moet nader onderzocht worden door de zorgorganisatie. De algemene tendens is dat zorgorganisaties graag deze verbinding aangaan als hier behoefte aan is.
De bewoners van de Zeegat appartementen van de West vleugel kunnen gedurende de gehele zomer periode niet meer genieten van de ondergaande zon, in verband met het voorstel voor de eventueel nieuw te bouwen appartementen.	De bezonningsstudie is uitgevoerd op vaste referentiedata die representatief zijn voor de seizoenen, namelijk: 21 maart (begin van de lente), 21 juni (langste dag / zomer), 21 september (begin van de herfst), 21 december (kortste dag / winter). Hieruit blijkt dat er geen extra schaduwwerking optreedt op de omliggende gebouwen. Alleen op 21 december is er ca. 2 uur in de ochtend beperkte schaduwwerking zichtbaar ter plaatse van de rij woningen aan de Repel, rechts van het parkeerterrein. De bomen en struiken in de omgeving zijn hierbij buiten beschouwing gelaten. Deze veroorzaken eveneens schaduw, ook in bladloze toestand. Er is dus sprake van een uiterst beperkte en seizoensgebonden schaduwwerking.
De bewoners van de West vleugel hebben last van inkijk in de tuinen en op de terrassen en zullen dit als overlast en niet prettig ervaren en is niet acceptabel. Dit is niet hetgeen wat zij voor ogen hadden bij de aankoop van hun appartement. Ook zal dit de waarde van hun appartement nadelig beïnvloeden.	Bij de uitwerking van het plan is rekening gehouden met de positionering van de bebouwing en het toepassen van groen om inkijk zoveel mogelijk te beperken. Indien belanghebbenden van mening zijn dat sprake is van schade of waardevermindering van hun woning als gevolg van een onherroepelijk ruimtelijk besluit, dan gelden hiervoor de wettelijke landelijke regelingen voor nadeelcompensatie. Daarbij wordt beoordeeld of de schade uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico en voor vergoeding in aanmerking komt.

Is er onderzoek gedaan naar de vraag om "Beschut wonen" . Is er behoefte aan senioren koopappartementen in het hoge segment? Zo ja dan onderzoek graag doorsturen.	Voor dit project is geen afzonderlijk behoefteonderzoek uitgevoerd naar seniorenkoopappartementen binnen een specifiek prijssegment. Wel sluit het programma aan bij de landelijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van wonen en zorg. In diverse beleidsstukken, waaronder woonzorgvisies, wordt gewezen op de groeiende behoefte aan levensloopbestendige woningen, geclusterde woonvormen voor ouderen en nultredenappartementen. Daarbij is ook aandacht voor woonvormen waarbij ontmoeting, sociale contacten en eventuele zorgondersteuning dichtbij georganiseerd kunnen worden. Met de combinatie van zorgwoningen en seniorenappartementen wordt aangesloten bij deze ontwikkeling en wordt voorzien in doorstromingsmogelijkheden voor ouderen die gelijkvloers en toekomstbestendig willen wonen.
CATEGORIE 7: Leefbaarheid, Privacy, Zichtlijnen en Omgevingshinder (8 Meter-Grens) • 7.1 Voor omwonenden in de laagbouw langs de primaire aanrijroute naar het project: in hoeverre is de achteruitgang in verkeersveiligheid en leefbaarheid voor deze specifieke sub-groep bewoners onafhankelijk onderzocht? • 7.2 De betreffende wijk is ingericht als een 30 km/u-zone. Hoe past de realisatie van een dergelijk grootschalig project — met de daaraan gekoppelde zware intensivering van logistieke verkeersbewegingen — binnen de wettelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten van een verblijfsgebied (30 km/u)? Is hier specifiek onderzoek gedaan en zo ja, wilt u ons dit toesturen? • 7.3 De slaapkamers van de bestaande laagbouw grenzen direct aan de smalle toegangsweg, vaak op een minimale afstand van slechts 2,5 tot 3 meter van de rijbaan. Hoe gaat u garanderen dat de nachtrust en het woongenot van deze bewoners tijdens de intensieve bouwfase én later tijdens de exploitatie (24-uurs zorgbewegingen) niet ernstig worden verstoord? • 7.4 Op welke wijze en via welke regeling worden omwonenden financieel of materieel gecompenseerd voor de structurele geluids- en trillinghinder en de daarmee samenhangende slaapverstoring? • 7.5 Na exacte nameting blijkt dat de geplande parkeerplaatsen op slechts 8 meter vanaf de voortuinen van omwonenden komen te liggen. Waarom is er gekozen voor deze minimale afstand?	7.1 t/m 7.15 De onderwerpen die in deze vragen aan de orde komen, maken onderdeel uit van de verdere planuitwerking en de ruimtelijke procedure. Daarbij geldt dat de ontwikkeling moet voldoen aan alle geldende wet- en regelgeving en de daarvoor geldende normen en toetsingskaders. Het plan wordt integraal beoordeeld door de betrokken bevoegde instanties, waaronder de gemeente, het waterschap en omgevingsdiensten. Waar noodzakelijk worden onderzoeken uitgevoerd om aan te tonen dat wordt voldaan aan een Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties (ETFAL) en aan de overige wettelijke eisen die gelden voor een goede ruimtelijke ordening. De uiteindelijke afweging van alle betrokken belangen vindt plaats binnen de daarvoor geldende procedures en besluitvorming.

• 7.6 Welke specifieke maatregelen neemt de ontwikkelaar om de directe uitstoot van fijnstof en uitlaatgassen (vlak onder de ramen van omwonenden op 8 meter afstand) tegen te gaan? • 7.7 Hoe wordt de lichtvervuiling van koplampen van parkerende en wegrijdende auto's in de woonkamers van de overburen fysiek geblokkeerd? • 7.8 Komt er vaste (gevel- of terrein)verlichting aan het complex of het parkeerterrein die rechtstreeks in de bestaande woningen en slaapkamers van omwonenden schijnt? • 7.9 Welke geluidsproductie (in dB) brengt het dichtslaan van autoportieren, starten van motoren en laden/lossen op 8 meter van de erfgrens met zich mee in de avond- en nachturen? • 7.10 Hoewel er net genoeg groen direct voor de deuren van de buurman en buurvrouw lijkt over te blijven, raakt dit restant ingesloten door geparkeerde auto's en het doodlopende fietspad. Hoe wordt voorkomen dat dit misbruikt wordt als laad- en los zone? • 7.11 Welke fysieke barrière (bijvoorbeeld een geluidsscherm of dichte haag) wordt er geplaatst tussen de nieuwe parkeervakken en de bestaande voortuinen op deze 8 meter afstand? • 7.12 Welke exacte mate van inkijk (visuele schending van de privacy) ontstaat er vanuit de nieuwe appartementen en zorgstudio's richting de bestaande woningen en tuinen van omwonenden? • 7.13 Zijn de specifieke zichtlijnen vanaf de galerijen, balkons en raampartijen van het nieuwe complex richting de omliggende woningen onafhankelijk onderzocht? • 7.14 Zijn de beoogde privacy maatregelen (zoals privacy schermen of ondoorzichtig glas) juridisch en contractueel vastgelegd in de plannen, of betreft dit louter een vrijblijvende intentie van de ontwikkelaar? • 7.15 Welke impact heeft het verlies van het vrije, groene uitzicht op de mentale gezondheid en het woongenot van de direct omwonenden?	
Tijdens de presentatie werd aangegeven dat de zorg mogelijk centraal geregeld kan worden. Voor bewoners van de beschut wonen-appartementen blijft echter de mogelijkheid bestaan dat meerdere zorgverleners op verschillende momenten aanwezig zullen zijn.	Bewoners van de nultredenappartement hebben bij wet vrije keuze welke zorgorganisatie zij gebruik van willen maken. Logisch zou zijn om gebruik te maken van de in het Beschermd wonen aanwezige zorgorganisatie.

OVERIG

Ik vind het een prachtig plan! Zeker het 2e. Jammer dat er 7 appartementen verloren gaan. Het plan is veel mooier dan de huidige situatie. Dank voor de presentatie!	Dat vinden we heel fijn om te horen!
Waarom wordt er geen rekening gehouden met de huidige bewoners?	Er is juist rekening gehouden met de omgeving door middel van het participatietraject, waarin omwonenden hun input hebben kunnen geven. Deze inbreng is waar mogelijk meegenomen bij de verdere uitwerking van het plan
Uw plan staat haaks op het idee van de regering dat mensen langer thuis moeten blijven wonen. De meeste ouderen willen thuis blijven wonen in hun huidige woning. En als zij al willen verhuizen naar bijvoorbeeld een appartement, dan moet deze wel betaalbaar zijn. Hoe verhoudt uw plan zich met dit gegeven?	We begrijpen dat veel ouderen graag zo lang mogelijk zelfstandig willen blijven wonen. Juist met dit plan maken we dat mogelijk, door appartementen te realiseren die beter aansluiten bij een veranderende woon- en zorgvraag. Daarmee kunnen mensen langer 'thuis' blijven wonen, maar dan in een passende en toekomstbestendige woning. Daarnaast zien we, wat ook bevestigd wordt in de wonen welzijn zorgvisie 2024-2030 van de gemeente Voorne aan Zee, dat er in Hellevoetsluis behoefte is aan woningen voor verschillende doelgroepen en prijsklassen. Met dit plan geven we invulling aan die brede behoefte.
Hoe gaat u de waardevermindering van mijn huis compenseren?	Indien belanghebbenden van mening zijn dat sprake is van schade of waardevermindering van hun woning als gevolg van een onherroepelijk ruimtelijk besluit, dan gelden hiervoor de wettelijke landelijke regelingen voor nadeelcompensatie. Daarbij wordt beoordeeld of de schade uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico en voor vergoeding in aanmerking komt.
U stelt dat u zoveel affiniteit heeft met ouderen, maar deze wijk bestaat voornamelijk uit ouderen. Die worden in deze plannen volledig vergeten. En dit alleen maar om zelf heel veel geld te verdienen. Hoe strookt dit met ÚW affiniteit? Graag enige zelfreflectie van u?	We herkennen ons niet in het beeld dat u schetst. Met dit plan richten we ons juist op ouderen in de wijk, door woningen te realiseren die beter aansluiten bij een veranderende woon- en zorgvraag. De wijk vergrijsd en er is momenteel in De Struyten geen zorgvoorziening aanwezig. Met deze ontwikkeling maken we het mogelijk dat mensen in hun eigen vertrouwde omgeving kunnen blijven wonen, ook wanneer hun zorgbehoefte toeneemt.

Projectontwikkelaar Wim de Jong geeft via Linq media aan dat hij de zorgen van bewoners begrijpt. Hij zegt letterlijk: mensen zijn natuurlijk bezorgd als er iets in hun achtertuin gebeurt. Kan de heer De Jong mij uitleggen hoe hij er zelf over denkt als dit in zijn achtertuin is?	Wij begrijpen dat een ontwikkeling in de directe woonomgeving gevoelens van zorg of weerstand kan oproepen. Dat is begrijpelijk en komt bij veel ruimtelijke ontwikkelingen voor. Tegelijkertijd staan we in Nederland voor een grote maatschappelijke opgave op het gebied van wonen en zorg. Op een beperkte ruimte moeten verschillende belangen een plek krijgen. Dat betekent dat ontwikkelingen die maatschappelijk gewenst zijn, zoals woningen en woonzorgvoorzieningen, niet altijd kunnen plaatsvinden zonder impact op de directe omgeving. Juist daarom worden tijdens participatietrajecten zorgen, wensen en aandachtspunten uit de omgeving opgehaald. Deze input wordt betrokken bij de verdere planvorming. Uiteindelijk is het aan de gemeente om alle belangen zorgvuldig tegen elkaar af te wegen en te beoordelen of een ontwikkeling in het algemeen belang aanvaardbaar is. Wij geloven daarbij dat de beste oplossingen ontstaan wanneer alle betrokkenen vanuit een constructieve houding meedenken over mogelijkheden en verbeteringen. Niet iedere ontwikkeling zal door iedereen als positief worden ervaren, maar door samen te zoeken naar wat wél kan, ontstaat vaak een beter plan dan wanneer standpunten tegenover elkaar komen te staan. Dat betekent niet dat iedereen tevreden zal zijn met de uitkomst. Wel betekent het dat de belangen van omwonenden, toekomstige bewoners, zorgvragers en de samenleving als geheel op een zorgvuldige en evenwichtige manier worden meegewogen.
Tenslotte wil ik nog kwijt dat ik al jaren hier heel fijn kan wonen. Het is rustig, mooie natuur en fijne omgeving. Door deze plannen wordt dit volledig vernietigd!! Dat maakt mij boos en heel verdrietig. Door de manier waarop jullie nu alles aanpakken blijkt dat hier totaal geen rekening mee wordt gehouden. Dat betreur ik ten zeerste.	Wij begrijpen uw zorg dat verandering in uw directe leefomgeving als ingrijpend kan worden ervaren. Tegelijkertijd proberen wij bij het maken van het plan juist zorgvuldig rekening te houden met de omgeving en de belangen van omwonenden. We zetten in op een kwalitatieve en groene inrichting van het gebied. Uw zorgen nemen wij daarbij serieus en hebben we, waar mogelijk, meegenomen in de verdere uitwerking van het plan.
Waar kan ik de presentatie vinden, mag ik de link ontvangen?	https://www.gebroedersblokland.nl/projecten/zeegat-2
Wilt u mij a.u.b. Op de hoogte houden van uw project , ik ben met name geïnteresseerd in de locatie en het concept.	Wat fijn om te horen! We zullen u zeker op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

U koos ervoor beide groepen tegelijkertijd van informatie te voorzien gedurende 2/3 deel van de beschikbare tijd, waardoor er een zeer beperkte ruimte – van circa 15 minuten - resteerde voor de beantwoording van vragen. 1. De doelgroep voor beschut/beschermd wonen was aanwezig, maar u slaagde er niet in die te bereiken door voor hun onleesbare sheets (met te klein lettertype en/of te veel info op één dia) van de power-point-presentatie te vertonen, terwijl u nalatig bent geweest in het niet beschikbaar stellen van hand-outs. Daarnaast bleek, dat de inleiders niet duidelijk in de vergaderruimte overkwamen. Zelfs zichtbare wrevel bij één van de inleiders, toen een vraag herhaald werd, terwijl de vraagsteller gewoon het antwoord niet gehoord had!! Een geluidsinstallatie werd dus node gemist. Ook werden cruciale vragen tot groot ongenoegen niet beantwoord worden, waardoor wellicht potentiële kopers afhaakten. 2. De groep omwonenden uit het gebied Repel / Zeegat reeds bekend met de uitgangspunten en de eerste ontwikkelplannen waren vooral geïnteresseerd naar hoe hun input verwerkt was in de nieuwe plannen. Een voorstel van één van de deelnemers de inleiding over te slaan / in te korten om meteen over te gaan tot vraag en antwoord werd jammer genoeg niet gehonoreerd. 3. Teleurstellend was vooral het debiteren van algemene vaagheden en dat minder relevante zaken vanuit de inleiders de volle aandacht kregen, vooral ook gelet de korte sessie-tijd. 4. Wat resteerde was een onbevredigend gevoel na afloop. In ieder geval niet het gevoel te hebben mogen participeren in dit project en niet het gevoel dat eerder verstrekte input en de tijdens de sessie gegeven suggesties op enigerlei wijze bijdroegen tot resultaten van een haalbaarheidsonderzoek. U kunt aan geloofwaardigheid winnen door een derde serie bijeenkomsten uit te schrijven, opdat deelnemers zich gehoord voelen en zich serieus genomen voelen en opdat u de gemeente duidelijk kan maken de participatiegedachte wel gerealiseerd te hebben.	Wij betreuren dat u de opzet van de bijeenkomst als onbevredigend heeft ervaren. De avond was echter bedoeld om u te informeren over de voorgang, waarin wij zowel omwonenden als geïnteresseerden wilden informeren over de aangepaste plannen en de wijze waarop eerdere opmerkingen daarin zijn verwerkt. Om die reden hebben wij ervoor gekozen de presentatie in groepsverband toe te lichten. De presentatie is na afloop via de website beschikbaar gesteld, zodat u deze ook thuis rustig kon nalezen. Daarnaast heeft u na de bijeenkomst nog een week de gelegenheid gehad om schriftelijk vragen in te dienen. Dat de verstaanbaarheid in de zaal niet overal goed was, betreuren wij; een geluidsinstallatie was wel gevraagd, maar bleek op de locatie helaas niet beschikbaar. Wij herkennen ons daarom niet in het beeld dat er geen ruimte is geweest voor participatie. In 2024 heeft u uitgebreid de gelegenheid gehad om input te leveren op de eerste plannen. Tijdens de bijeenkomst in 2026 hebben wij juist toegelicht wat we met die inbreng hebben gedaan en u geïnformeerd over het aangepaste ontwerp. Om die reden zien wij dat als een zorgvuldig doorlopen participatietraject, waarin ruimte is geweest om mee te denken én terugkoppeling is gegeven op hoe de input is verwerkt.

Kunt u inzage geven in de door u gebruikte bronnen met concrete verwijzing naar de vindplaats van de door u gepresenteerde cijfers (in de staaf/lijn diagrammen onder 'behoefte in cijfers' in uw presentatie)? Zo ja, dan graag overlegging van deze bronnen met concrete verwijzing naar de vindplaats van de door u gebuikte cijfers. Zo nee, hoe betrouwbaar en onafhankelijk zijn dan de door u gepresenteerde en weergegeven cijfers?	De gepresenteerde cijfers zijn gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), een onafhankelijk en openbaar toegankelijk instituut.
In de bijeenkomst heb ik vooral veel cijfers gezien over het aantal stijgende ouderen en dat dit in Hellevoetsluis met name nog meer is, waar hebben jullie deze cijfers vandaan?	De gepresenteerde cijfers zijn gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), een onafhankelijk en openbaar toegankelijk instituut.
Een veel logischere locatie voor een Zorgcentrum is aan het eind van de binnendijk, kruising Vlasakkerlaan.	De locatie van deze ontwikkeling is door de gemeente in de omgevingsvisie aangewezen als geschikte herontwikkellocatie. De afweging waar een woonzorgontwikkeling wel of niet wenselijk is, ligt bij de gemeente.
Het te bouwen project wordt genoemd "zorg voor ouderen", personeel is er nauwelijks nog te vinden en dan de absurd hoge huur-koopprijzen het gaat erop lijken dat het in de toekomst geen bestaansrecht heeft gaan de appartementen dan de particuliere verkoop in, is dit misschien de strategie die erachter ligt???	"Dit is nadrukkelijk niet de strategie achter het plan. De ontwikkeling is gericht op het toevoegen van passende woon- en zorgvoorzieningen, waarbij we inspelen op een duidelijke behoefte in de markt die we op dit moment samen met zorgaanbieders zien. Of de prijzen als hoog worden ervaren, kan pas worden beoordeeld wanneer deze daadwerkelijk zijn vastgesteld; op dit moment is daar nog geen definitieve invulling aan gegeven. De clustering van wonen en zorg resulteert juist in een efficiëntere zorgverlening met daaropvolgend lagere zorgkosten.
Wij vinden het een positief initiatief om extra zorgwoningen te realiseren. Tegelijkertijd zijn wij van mening dat een dergelijke ontwikkeling beter past op een locatie die goed bereikbaar is en waar voorzieningen reeds aanwezig zijn. Een locatie nabij het Woordbouwerplein zou naar onze mening beter aansluiten bij deze uitgangspunten. Daar bevinden zich onder andere een huisarts, fysiotherapeut en diverse andere voorzieningen op loopafstand. Wij zijn van mening dat relatief weinig mensen direct voordeel zullen hebben van een woonzorgcomplex op de locatie Zeegat 2, terwijl relatief veel omwonenden de nadelige gevolgen zullen ervaren. De huidige bewoners leveren in op hun woon- en leefkwaliteit door verlies van groen, toenemende parkeerdruk, extra verkeersbewegingen en een afname van de verkeersveiligheid. Wij zijn niet tegen ontwikkeling van de locatie Zeegat 2. Wel vragen wij nadrukkelijk om te kiezen voor een kleinschaliger invulling die beter aansluit bij de	Dank voor uw positieve houding ten opzichte van het toevoegen van zorgwoningen en uw suggestie voor een alternatieve locatie. De afweging welke locaties geschikt zijn voor een woonzorgontwikkeling ligt bij de gemeente; deze locatie is in de omgevingsvisie aangewezen als herontwikkellocatie. Wij werken het plan binnen die kaders uit. Daarbij hebben we nadrukkelijk samen met de CRK gekeken naar een zorgvuldige inpassing in de omgeving en het beperken van de impact op de leefomgeving, zodat een goede balans ontstaat tussen nieuwe functies en de kwaliteit van de bestaande wijk.

omgeving en die minder impact heeft op groen, veiligheid en leefbaarheid.	

4. Terugkoppeling
Het verslag en de getoonde presentatie worden gedeeld op de website: https://www.gebroedersblokland.nl/projecten/zeegat-2.Vragen of opmerkingen op dit verslag kunnen, **binnen twee weken (uiterlijk maandag 9 november 2026)** per mail worden gestuurd naar: info@zeegat-hellevoetsluis.nl.