Behoort bij besluit van de raad
d.d. 30 september 2021,
Mij bekend de griffier,

P.J. Peters

Reactienota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen
Ontwerpbestemmingsplan “Huissen, Driegaarden 1e fase”

Gemeente Lingewaard

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan “Huissen, Driegaarden 1e fase” heeft op grond van het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 6 februari 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Dit bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van de eerste fase van woningbouw in het gebied Driegaarden in Huissen. Het gaat om maximaal 114 woningen waarvan minimaal 36% in het betaalbare segment wordt gerealiseerd en maximaal 64% in de vrije sector. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn elf zienswijzen ingediend.

In hoofdstuk 2 zijn de ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord. De namen en adresgegevens van particuliere insprekers mogen vanwege de AVG niet digitaal publiek worden gemaakt. In de digitale publicatie zijn deze daarom anoniem verwerkt. In de analoge versie zijn de namen van reclamanten in bijlage 1 terug te vinden.

2. Zienswijzen en beantwoording

De volgende zienswijzen zijn ingediend. De zienswijzen zijn tijdig ingediend. Per zienswijze wordt een samenvatting en beantwoording gegeven.

Inhoud zienswijze 1
Reclamant heeft op 10 februari 2020 (ontvangen 11 februari 2020) een schriftelijke zienswijze ingediend. Deze zienswijze wordt hieronder samengevat en vervolgens beantwoord.

Samenvatting ingediende zienswijze d.d. 26 september 2019
In de zienswijze wordt aangegeven dat er geen berekening is gemaakt van de stikstofdepositie. Reclamant is van mening dat er een uitgebreid onderzoek moet komen naar stikstofemissies en stikstofdepositie en de mogelijke significatie effecten op Natura 2000 gebieden.

Beantwoording zienswijze 1
Zoals aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan is er separaat aan de bestemmingsplanprocedure een voortoets stikstofdepositie uitgevoerd. Uit deze voortoets blijkt dat de bijdrage aan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden door deze ontwikkeling zowel in de gebruiksfase als in de aanlegfase niet boven de 0,0 mol/ha/j uit komt. De voortoets stikstofdepositie is toegevoegd als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan. Gelet op de uitkomsten is geen vergunning aangevraagd in het kader van de Wet natuurbescherming.

Conclusie
De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan. Paragraaf 4.3 van de toelichting zal worden aangepast en het onderzoek zal als separate bijlage worden toegevoegd (zie ambtshalve wijzigingen). Uit het onderzoek blijkt dat geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is.

Inhoud zienswijze 2 d.d. 2 maart 2020 (ontvangen 12 maart 2020)

1. Reclamant en andere belanghebbenden geven aan dat zij bezwaar hebben tegen de verkeersdrukte en de geluidhinder die het plan met zich meebrengt.
2. Het kruispunt Muntstraat/Huismanstraat is een onoverzichtelijk kruispunt met hachelijke situaties in het verleden.

3. Er ontbreekt een duidelijk verkeersplan.
4. De nieuwe situatie levert een gevaar op voor schoolgaande kinderen.
5. Het geluid, dat het plan met zich meebrengt inclusief de installaties van de supermarkt, is boven de toegestane norm.
6. Als bewoners van de Muntstraat zijn zij tegen een parkeerverbod.
7. Kan de gemeente garanderen dat de bestaande huizen niet beschadigd worden door bijvoorbeeld trillingen?

Beantwoording zienswijze 2

1. Elk nieuw woningbouwplan leidt tot een toename van verkeer en geluid op de wegen van en naar het plangebied. Voor plan Driegaarden fase 1 zijn de effecten hiervan onderzocht in een verkeersstudie (bijlage 14 van de toelichting) en een akoestisch onderzoek door wegverkeerslawaai (bijlage 8 van de toelichting). Uit de verkeersstudie blijkt dat de verkeersintensiteiten gaan toenemen op de Bredestraat, Muntstraat, Huismanstraat en Van Voorststraat door de realisatie van Plan Driegaarden fase 1. Deze wegen zijn in staat om deze intensiteiten af te wikkelen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting van het wegverkeer op alle woningen onder de voorkeursgrenswaarde blijft van 48 dB, met uitzondering van één woning aan de Bredestraat. Hiervoor is een hogere grenswaarde verleend.
2. Het kruispunt Muntstraat-Huismanstraat is vormgegeven als een kruispuntplateau met voorrang voor het verkeer op de Huismanstraat. Dit zal niet veranderen door de komst van Plan Driegaarden fase 1. Er zal alleen meer verkeer de Muntstraat in en uit willen rijden, waaronder het bevoorradingsverkeer van de supermarkt. Het kruispunt kan deze verkeersstromen verwerken. Op dit kruispunt zijn de afgelopen 5 jaar weinig verkeersongevallen geregistreerd. Bij de planvoorbereiding van de reconstructie van de Huismanstraat wordt dit kruispunt meegenomen.
3. Het bestemmingsplan ‘Huissen, Driegaarden 1e fase’ bevat een stedenbouwkundige visie (bijlage 1 van de toelichting) en een beeldkwaliteitsplan (bijlage 2 van de toelichting) met schetsontwerpen hoe de wijk er op hoofdlijnen uit moet komen te zien. Hierin zijn ook de wegenstructuur, de fietsdoorsteken en parkeerplaatsen van het plan opgenomen. In een verkeersstudie (bijlage 14 van de toelichting) zijn de consequenties van de komst van een nieuwe woonwijk en een supermarkt op de omgeving in beeld gebracht. Hiermee is sprake van een goed onderbouwd verkeersplan en een verkeersstudie. Ook is er een aanvullend verkeersonderzoek gedaan ter uitvoering van de motie Verkeersstromen Driegaarden van 23 september 2020. In dit verkeersonderzoek zijn de effecten van plan Driegaarden (fase 1, 2 en 3) in beeld gebracht en is gekeken naar de weginrichting van een tiental wegen in de omgeving. Het rapport bevestigt de conclusie dat de wegen in de omgeving de toename aan verkeersbewegingen ten gevolge van het plan kunnen afwikkelen en geeft aan dat het nodig is om de vormgeving van een aantal wegen aan te gaan passen aan de functie en het gebruik. Dit mede in verband met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Het rapport is als bijlage 15 toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting van voorliggend bestemmingsplan.
4. Het is bekend dat er relatief veel schoolgaande jeugd via de Muntstraat en de Jongstraat naar het OBC Huissen en de (sport)voorzieningen fietsen. Beide wegen vallen binnen een 30 km/uur-zone en het kruispunt Muntstraat-de Jongstraat is een gelijkwaardig kruispunt binnen een 30 km/uur-zone. Hier heeft verkeer van rechts voorrang en hier wordt relatief langzaam gereden. Dat zal niet veranderen door de komst van plan Driegaarden fase 1. Het zal wel drukker worden op de Muntstraat, maar dat betekent niet per definitie dat het onveilig wordt voor schoolgaande kinderen.
5. In het akoestisch onderzoek van supermarkt Muntstraat Huissen van 14 oktober 2019 (bijlage 9 van de toelichting) wordt in hoofdstuk 4 beschreven welke alternatieven er zijn om het geluid terug te brengen naar een aanvaardbaar niveau. Deze maatregelen worden ook verplicht gesteld aan de initiatiefnemer van de supermarkt. In het uitgevoerde akoestisch onderzoek worden overschrijdingen aangegeven, maar ook hoe hier mee om te gaan. Vaak wordt een scherm (rondom) de installatie worden geplaatst. Nu is vooralsnog uitgegaan van een positie en geluidemissie waarbij de normen niet worden overschreden.

6. De gemeente is vooralsnog niet voornemens een parkeerverbod in te stellen op de Muntstraat tussen de Huismanstraat en de Wilhelminastraat. De rijbaan is voldoende breed dat er aan een zijde van de weg geparkeerd kan worden.
7. De gemeente kan niet garanderen dat de woningen door bijvoorbeeld trillingen schade oplopen. De gemeente weet op dit moment niet op welke wijze gebouwd wordt. Met de bouwer zijn geen afspraken hierover gemaakt. De bouwer blijft hiervoor verantwoordelijk. Een verzekering is hiervoor afgesloten.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Inhoud zienswijze 3 d.d. 10 maart 2020 (ontvangen 11 maart 2020)

1. Reclamant maakt zich zorgen over de hoogte van de nieuw te bouwen woningen in het plan Driegaarden. Zij vrezen voor schaduw van deze woningen in hun achtertuin.
2. Reclamant geeft aan dat geluidsoverlast berekend is binnen het plangebied. Het effect van verkeer bij de woningen aan de Bredestraat is niet meegenomen. Daarnaast voorziet reclamant geluidsoverlast door dichtslaande autodeuren en toekomstige werkzaamheden.
3. Reclamant voorziet lichtoverlast door de lantaarnpalen, koplampen van auto's en ander gemotoriseerd verkeer. Dit werkt storend op de aanvliegroute van steenuilen en de aanwezigheid van vleermuizen.
4. Reclamant heeft zorg voor de verkeersveiligheid op de Bredestraat.
5. Reclamant is van mening dat de gemeente een inspanningsverplichting heeft tussen het behoud van de bestaande groenstrook aan de achterzijde van de kavel.
6. Om bovenstaande problemen te beperken, is reclamant van mening dat de aanleg van een dichte erfafscheiding noodzakelijk is.
7. Reclamant vraagt of de C-watergang gedempt kan worden.
8. Reclamant voorziet in een waardedaling van de woning.

Beantwoording zienswijze 3.

1. De nieuw te bouwen woningen hebben een gangbare bouwhoogte voor woningen in woonbuurten binnen de kern. De bouwhoogte sluit aan bij het 'nieuwe' Bouwbesluit. Het gaat om een maximale bouwhoogte. De bouwhoogte binnen het plangebied zal in hoofdzaak variëren van 1 tot 2 bouwlagen met kap. Dit sluit ook aan bij de bebouwing langs de randen van het plangebied. Door het 'nieuwe' Bouwbesluit zullen de woningen iets hoger zijn.
   Binnen het bestemmingsplan is sprake normale achtertuinen. Schaduw van de woning blijft binnen deze tuinen. De nieuwbouw grenst met achtertuinen aan de bestaande percelen. Dit vormt een buffer. Voor alle duidelijk is er een schaduwtekening gemaakt. Hieruit blijkt dat er geen overlast te verwachten is.
2. In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is berekend dat de nieuwe woningen gerealiseerd kunnen worden. In het onderzoek is de verkeersaantrekkende werking berekend. Daaruit blijkt dat binnen de invloedssfeer van de inrichting de woningen geen geluidbelasting zullen ondervinden > 50 dB(A). Piekniveaus worden daarin nooit meegenomen.
   Enige overlast is niet uit te sluiten, afspraken worden gemaakt met de aannemers. In de vergunning worden passende voorwaarden opgenomen ten aanzien van heien.
3. Binnen plangebied is naar aanleiding van flora en fauna onderzoeken rekening gehouden met aanvliegroutes voor de steenuil en vleermuizen. De groenzone langs de centrale watergang draagt hieraan bij, evenals de groenzone langs de zuidelijke rand van het plangebied. Naar aanleiding hiervan worden de benodigde maatregelen getroffen bij het nader uit te werken inrichtingsplan, zodat voldaan kan worden aan de Wet natuurbescherming.
4. De hoeveelheid verkeer op de Bredestraat zal toenemen door de komst van plan Driegaarden fase 1. Dat betekent niet per definitie dat de situatie op de Bredestraat verkeersonveiliger wordt. De aansluiting van plan Driegaarden op de Bredestraat wordt met voorrang geregeld. Waarschijnlijk met een uitritconstructie, waarbij het verkeer uit plan Driegaarden voorrang moet geven aan het verkeer

op de Bredestraat. In 2022 gaat de gemeente starten met de planvoorbereiding voor de reconstructie van de Bredestraat, zodat de weginrichting overeenkomt met het toekomstige gebruik en de functie van de weg. Met het oog op de toekomst en andere mogelijke woningbouwplannen is het wenselijk om de inrichting van verschillende wegen en kruispunten de komende jaren te optimaliseren. Het doel hierbij is de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

5. Door de gemeente wordt de openbare ruimte die na oplevering bij de openbare ruimte gaat behoren vanaf dan onderhouden.
6. De overgang tussen het plangebied en de omliggende percelen wordt nader uitgewerkt. In het beeldkwaliteitsplan zijn hiervoor uitgangspunten opgesteld. In het nog uit te werken inrichtingsplan zal hier de nodige aandacht voor zijn.
7. Deze opmerking valt buiten de plangebied van dit bestemmingsplan. Wel is met reclamant overleg gevoerd over het eventueel dempen of verplaatsen van de C-watergang.
8. Naar aanleiding van de gesloten overeenkomsten is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er bij de woning van reclamant geen noemenswaardige waardedaling optreedt. Het staat reclamant echter vrij een verzoek tot planschade in te dienen bij de gemeente.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan

Inhoud zienswijze 4 d.d. 7 maart 2020 (ontvangen 10 maart 2020)

1. Reclamant maakt zich zorgen over de hoogte van de nieuw te bouwen woningen in het plan Driegaarden.
2. Reclamant is van mening dat alleen in het plangebied is gekeken naar de effecten middels de Quickscan flora en fauna. Gelet op de bijzondere waarde van het achtererf dient een groenstrook een dichte erfafscheiding geplaatst te worden.
3. Reclamant vraagt aandacht voor de geluidshinder van verkeer.
4. Reclamant heeft zorg voor de verkeersveiligheid.
5. Het nieuwe parkeerterrein grenst aan het erf van reclamant. Reclamant voorziet problemen voor de aanwezige dieren.
6. Reclamant verwacht overlast tijdens de bouwperiode.
7. Reclamant verwacht lichtverontreiniging voor de aanwezige steenuilen en vleermuizen. Men vraagt wat de gemeente hieraan doet.
8. Reclamant vraagt een alternatief voor de toegangsweg tot het achtererf.
9. Reclamant voorziet in een waardedaling van de woning.

Beantwoording zienswijze 4

1. De nieuw te bouwen woningen hebben een gangbare bouwhoogte voor woningen in woonbuurten binnen de kern. De bouwhoogte sluit aan bij het ‘nieuwe’ Bouwbesluit. Het gaat om een maximale bouwhoogte. De bouwhoogte binnen het plangebied zal in hoofdzaak gaan variëren van 1 tot 2 bouwlagen met kap. Dit sluit ook aan bij de bebouwing langs de randen van het plangebied.
2. Er is in de flora en fauna onderzoeken bekeken of de ontwikkeling ten koste gaat van (leefgebieden van) beschermde soorten. Daarbij wordt altijd de directe omgeving betrokken. Echter, wanneer er hier geen veranderingen zijn voorzien, treedt er ook geen effect op. Naar aanleiding van het onderzoek worden de benodigde maatregelen getroffen bij het nader uit te werken inrichtingsplan, zodat voldaan kan worden aan de Wet natuurbescherming.
3. In 2018 is een verkeersstudie Driegaarden uitgevoerd om de effecten in beeld te brengen van de ontwikkeling van het woningbouwplan Driegaarden fase 1 voor de verkeersafwikkeling in en rondom het plangebied (bijlage 14 van de toelichting). In deze studie is uitgegaan van de realisatie van maximaal 130 woningen en een supermarkt, waarbij het woongebied via één ontsluiting op de Bredestraat wordt ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer. Het langzaam verkeer heeft meerdere mogelijkheden om het plangebied te bereiken.

In de verkeersstudie is aangegeven dat er een behoorlijke toename is te verwachten van het verkeer op de Bredestraat en de Van Voorststraat, maar dat er geen doorstromings- of capaciteitsproblemen zijn te verwachten bij de ontwikkeling van de eerste fase van Driegaarden. De uitkomsten van het verkeersonderzoek hebben de basis gevormd voor het akoestisch onderzoek en zijn meegenomen in het Wegencategoriseringsplan. Ook is er een aanvullend verkeersonderzoek gedaan ter uitvoering van de motie Verkeersstromen Driegaarden van 23 september 2020. In dit verkeersonderzoek zijn de effecten van plan Driegaarden (fase 1, 2 en 3) in beeld gebracht en is gekeken naar de weginrichting van een tiental wegen in de omgeving. Het rapport bevestigt de conclusie dat de wegen in de omgeving de toename aan verkeersbewegingen ten gevolge van het plan kunnen afwikkelen en geeft aan dat het nodig is om de vormgeving van een aantal wegen aan te gaan passen aan de functie en het gebruik. Dit mede in verband met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Het rapport is als bijlage 15 toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting van voorliggend bestemmingsplan. In 2018 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting door het wegverkeer (bijlage 8 van de toelichting). Hierbij is getoetst op basis van de regels van de Wet geluidhinder. Daarom zijn niet alle woningen van de Bredestraat meegenomen in dit onderzoek, maar alleen de woningen in de directe omgeving van het plan. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in het geval van één gevel van één woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Hiervoor is een hogere grenswaarde aangevraagd. In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is berekend dat de nieuwe woningen gerealiseerd kunnen worden o.b.v. de Wet geluidhinder. In het onderzoek is de verkeersaantrekkende werking berekend. Daaruit blijkt dat binnen de invloedssfeer van de inrichting de woningen geen geluidbelasting zullen ondervinden groter dan 50 dB(A). Piekniveaus worden daarin nooit meegenomen. In het voorliggende bestemmingsplan wordt uitgegaan van de realisatie van maximaal 114 woningen, waarbij het woongebied via meerdere ontsluitingen wordt ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer aan de Bredestraat en de Muntstraat. Hierdoor is de totale verkeersaantrekkende werking van het plan lager dan berekend en wordt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer verdeeld op meerdere aansluitingen. Dit is gunstig voor de verkeersdrukte en de geluidsbelasting op de Bredestraat.

4. Het plangebied wordt ingericht als een 30 km/uur-zone. Aan de zijde van de Bredestraat dient de aansluiting van het plangebied met voorrang te worden geregeld, omdat de Bredestraat een voorrangsweg betreft. Hier is een uitritconstructie voorzien. Aan de zijde van de Muntstraat worden de aansluitingen gelijkwaardig vormgegeven, omdat zowel de wegen binnen het plangebied als op de Muntstraat onderdeel gaan uitmaken van een 30 km/uur-zone. Aan de zijde van het Laaksevoetpad takken de fiets/voetdoorsteken vanuit plan Driegaarden ook op een gelijkwaardige wijze aan. Door alle aansluitingen van plan Driegaarden duidelijk vorm te geven, kan al het (fiets)verkeer veilig de wijk in- en uit rijden. Daarnaast wordt in 2022 gestart met de planvoorbereiding voor de reconstructie van de Bredestraat en Huismanstraat. Met het oog op de toekomst en andere mogelijke woningbouwplannen is het wenselijk om de inrichting van verschillende wegen en kruispunten de komende jaren te optimaliseren. Hierbij zullen beide wegen op een verkeersveilige wijze worden ingericht.
5. Naar aanleiding van het onderzoek worden de benodigde maatregelen getroffen bij het nader uit te werken inrichtingsplan, zodat voldaan kan worden aan de Wet natuurbescherming. Hierbij zal ook aandacht besteed worden aan geluid.
6. Deze zienswijze brengen wij onder de aandacht van de initiatiefnemers.
7. Naar aanleiding van het onderzoek worden de benodigde maatregelen getroffen bij het nader uit te werken inrichtingsplan, zodat voldaan kan worden aan de Wet natuurbescherming. Hierbij zal ook aandacht besteed worden aan de verlichting.
8. Er wordt door de ontwikkelende partij zorg gedragen dat het achtererf bereikbaar blijft vanaf het Laakse Eind.
9. Naar aanleiding van de gesloten overeenkomsten is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd. Het staat reclamant echter vrij een verzoek tot planschade in te dienen bij de gemeente.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Inhoud zienswijze 5 d.d. 7 maart 2020 (ontvangen 13 maart 2020)
Reclamant vraagt om de parkeervoorzieningen voor het muziekgebouw te waarborgen en of te verbeteren. In de plannen is geen rekening gehouden met parkeren.

Beantwoording zienswijze 5
Het bestemmingsplan 'Huissen, Driegaarden 1e fase' voorziet niet in het verwijderen van bestaande parkeerplaatsen buiten het plangebied. In de toekomstige situatie kan er dus nog steeds worden geparkeerd op de bestaande parkeerruimte aan de Kardinaal de Jongstraat en op de Muntstraat. In het plan is via de regels geborgd dat er bij de verschillende woningtypes voldaan wordt aan de parkeernormen die in de gemeente worden gehanteerd. Hierdoor zijn er binnen de grenzen van het plangebied zoveel parkeerplaatsen beschikbaar dat het niet de verwachting is dat er parkeeroverlast zou kunnen ontstaan op de Muntstraat.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Inhoud zienswijzen 6 en 7 d.d. ongedateerd
Zienswijze 6 en 7 zijn gelijkluidend en worden daarom gelijktijdig behandeld.

1. Reclamanten geven aan dat de Bredestraat niet geschikt en ook niet ingericht is voor afhandeling van het verkeer.
2. Door de toename van het verkeer vrezen reclamanten toename van geluidsoverlast.
3. Reclamanten vrezen hierdoor dat de verkeersveiligheid in gevaar komt
4. Reclamanten vrezen dat de luchtkwaliteit en daarmee het leefklimaat verslechterd wordt.
5. Reclamanten vragen aandacht voor de ontsluiting van Driegaarden 2e en 3e fase.

Beantwoording zienswijze 6 en 7

1. In 2018 is een verkeersstudie Driegaarden uitgevoerd om de effecten in beeld te brengen van de ontwikkeling van het woningbouwplan Driegaarden fase 1 voor de verkeersafwikkeling in en rondom het plangebied (bijlage 14 van de toelichting). In deze studie is uitgegaan van de realisatie van maximaal 130 woningen en een supermarkt, waarbij het woongebied via één ontsluiting op de Bredestraat wordt ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer. In het voorliggende bestemmingsplan wordt uitgegaan van de realisatie van maximaal 114 woningen, waarbij het woongebied via meerdere ontsluitingen wordt ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer aan de Bredestraat en de Muntstraat. Hierdoor is de totale verkeersaantrekkende werking van het plan lager dan berekend en wordt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer verdeeld op meerdere aansluitingen. Dit is gunstig voor de verkeersdrukte en de geluidsbelasting op de Bredestraat. Het langzaam verkeer heeft meerdere mogelijkheden om het plangebied te bereiken.
   In de verkeersstudie is aangegeven dat er een behoorlijke toename is te verwachten van het verkeer op de Bredestraat en de Van Voorststraat, maar dat er geen doorstromings- of capaciteitsproblemen zijn te verwachten bij de ontwikkeling van de eerste fase van Driegaarden. Ook is er een aanvullend verkeersonderzoek gedaan ter uitvoering van de motie Verkeersstromen Driegaarden van 23 september 2020. In dit verkeersonderzoek zijn de effecten van plan Driegaarden (fase 1, 2 en 3) in beeld gebracht en is gekeken naar de weginrichting van een tiental wegen in de omgeving. Het rapport bevestigt de conclusie dat de wegen in de omgeving de toename aan verkeersbewegingen ten gevolge van het plan kunnen afwikkelen en geeft aan dat het nodig is om de vormgeving van een aantal wegen aan te gaan passen aan de functie en het gebruik. Dit mede in verband met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Het rapport is als bijlage 15 toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting van voorliggend bestemmingsplan. In 2022 gaat de gemeente starten met de planvoorbereiding voor de herinrichting van de Bredestraat. Met het oog op de toekomst en andere mogelijke

woningbouwplannen is het wenselijk om de inrichting van verschillende wegen en kruispunten de komende jaren te optimaliseren.

2. In 2018 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting door het wegverkeer (bijlage 8 van de toelichting). Hierbij is getoetst op basis van de regels van de Wet geluidhinder. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in het geval van één gevel van één woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Hiervoor is een hogere grenswaarde aangevraagd. In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is berekend dat de nieuwe woningen gerealiseerd kunnen worden o.b.v. de Wet geluidhinder. In het onderzoek is de verkeersaantrekkende werking berekend. Daaruit blijkt dat binnen de invloedssfeer van de inrichting de woningen geen geluidbelasting zullen ondervinden groter dan 50 dB(A). Piekniveaus worden daarin nooit meegenomen
3. Het plangebied wordt ingericht als een 30 km/uur-zone.. Aan de zijde van de Bredestraat dient de aansluiting van het plangebied met voorrang te worden geregeld, omdat de Bredestraat een voorrangsweg betreft. Hier is een uitritconstructie voorzien. Aan de zijde van de Muntstraat worden de aansluitingen gelijkwaardig vormgegeven, omdat zowel de wegen binnen het plangebied als op de Muntstraat onderdeel gaan uitmaken van een 30 km/uur-zone. Aan de zijde van het Laaksevoetpad takken de fiets/voetdoorsteken vanuit Plan Driegaarden ook op een gelijkwaardige wijze aan. Door alle aansluitingen van Plan Driegaarden duidelijk vorm te geven, kan al het (fiets)verkeer veilig de wijk in- en uit rijden. Daarnaast wordt in 2022 gestart met de planvoorbereiding voor de reconstructie van de Bredestraat en Huismanstraat. Hierbij zullen beide wegen op een zo verkeersveilig mogelijke wijze worden ingericht.
4. In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 4.1.2 beschreven dat huidige luchtkwaliteit aan de normen voldoet. De nieuwe woningen zorgen niet voor een dermate verslechtering van het leefklimaat dat dit niet acceptabel is
5. Voor dit aspect is bij de gemeente aandacht. In de verkeersstudie Plan Driegaarden (bijlage 15 van de toelichting) wordt reeds een doorkijk gemaakt naar de ontsluiting van deze toekomstige woongebieden. Dit valt echter buiten de scope van het bestemmingsplan 'Huissen, Driegaarden 1e fase'. Bij de ontwikkeling van Driegaarden fase 2 en 3 moet goed worden onderzocht hoe het verkeer van en naar deze nieuwbouwplannen kan worden afgewikkeld.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Inhoud zienswijze 8 d.d. 17 maart 2020 (ontvangen 17 maart 2020)
Reclamant vraagt, gelet op de ontwikkelingen in het verleden, de Huismanstraat in het plan te betrekken. Reclamant is van mening dat de straat aangepast moet worden.

Beantwoording zienswijze 8
De Huismanstraat wordt niet in het plangebied van het bestemmingsplan betrokken. In het aanvullende Verkeersonderzoek Plan Driegaarden van juni 2021 (bijlage 15 van de toelichting) is onder andere naar de weginrichting van de Huismanstraat gekeken. Het adviesbureau adviseert de Huismanstraat te gaan herinrichten. Hierbij wordt voorgesteld de wegcategorie van de Huismanstraat te wijzigen van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg type I. Door met name de aanwezige grote bomen is het niet mogelijk de Huismanstraat volledig in te richten als een 50 km/uur-gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden of brede rode fietsstroken. Daarom is het voornemen om de Huismanstraat te benoemen en in te richten als een erftoegangsweg type I met een maximumsnelheid van 30 km/uur en rode fietsstroken. In 2022 gaat de gemeente starten met de planvoorbereiding voor deze reconstructie. Met het oog op de toekomst en andere mogelijke woningbouwplannen is het wenselijk om de inrichting van verschillende wegen en kruispunten de komende jaren te optimaliseren.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan

Inhoud zienswijze 9 en 10 d.d. 16 maart 2020 (ontvangen 18 maart 2020)

Zienswijze 9 en 10 zijn gelijkluidend en worden daarom gelijktijdig behandeld.

1. Reclamant vraagt aandacht voor de weginrichting van het noordelijke deel van de Bredestraat die bijdraagt aan de verkeersveiligheid.
2. Reclamant geeft aan dat de Muntstraat niet geschikt is om te dienen als een belangrijke ontsluitingsweg gelet op het (school)verkeer.
3. Reclamant vraagt aandacht voor de toe- en afvoer van het zware vrachtverkeer.

Beantwoording zienswijze 9 en 10

1. In het aanvullende Verkeersonderzoek Plan Driegaarden van juni 2021 (bijlage 15 van de toelichting) is onder andere naar de weginrichting van de Bredestraat gekeken. Het adviesbureau adviseert de Bredestraat te gaan herinrichten, conform de kenmerken van een erftoegangsweg type I. Dat betekent onder andere een maximum snelheid van 30 km/uur en rode fietsstroken. Dit zal bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. In 2022 gaat de gemeente starten met de planvoorbereiding voor deze reconstructie. Met het oog op de toekomst en andere mogelijke woningbouwplannen is het wenselijk om de inrichting van verschillende wegen en kruispunten de komende jaren te optimaliseren.
2. De Muntstraat zal in de toekomst worden gebruikt door vrachtverkeer om de supermarkt te bevoorraden. Hierbij dient het vrachtverkeer via de Huismanstraat naar de supermarkt te rijden en de wijk weer via de Huismanstraat te verlaten. Het eerste deel van de Muntstraat is hier qua wegbreedte voor geschikt. Dit zijn geen tientallen vrachtauto's per dag. Bovendien vindt de bevoorrading meestal niet plaats gedurende schooltijden. Indien nodig zijn daar afspraken over te maken met de supermarkteigenaar.
3. Tijdens de bouw van de woonwijk en de supermarkt is het onvermijdelijk dat er zwaar bouwverkeer van en naar het plangebied moet rijden. Bij de vergunningverlening voor het bouwen zal hieraan aandacht worden besteed.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Inhoud zienswijze 11 d.d. 14 maart 2020 (ontvangen 17 maart 2020)

1. Reclamant is van mening dat de projectontwikkelaars een zorgplicht hebben voor de aanleg van de fietspaden in Driegaarden 1e, 2e en 3e fase.
2. Reclamant ziet graag de hoogte van de woningen in plangebied B dezelfde hoogte wordt als de oude bestaande tuinderswoningen.
3. Reclamant geeft aan dat de detailhandel op het perceel niet is opgenomen in het bestemmingsplan.
4. Reclamant is van mening dat er op grond van de VNG brochure 10 meter afstand tussen de woningen en detailhandel moet zitten.
5. Reclamant vraagt zich af waarom de A-watergang aan het noordelijk deel van de Muntstraat verbreed moet worden.
6. Reclamant dringt erop aan dat de grond in Driegaarden 1e fase niet hoger komt te liggen dan de huidige aanwezige huizen.
7. In het rapport "Ruimte en advies" wordt alleen melding gemaakt van de steenuil en steenmarter. Volgens reclamant worden de vleermuis en de Vlaamse gaai niet vermeld. Daarnaast merkt reclamant op dat er regelmatig ooievaars in het maisveld lopen.
8. Reclamant geeft aan dat in de plannen niet wordt vermeld dat de Muntstraat een eenrichtingsweg zou worden. Ontsluiting van het vrachtverkeer via de Muntstraat zal inhouden dat de fundatie van de winkel en schuur door trillingen schade zal oplopen.
9. Reclamant vraagt of de inwoners beschermd worden door de gesloten overeenkomsten.
10. De verbeelding klopt niet aangezien de woning met detailhandel van reclamant niet is meegenomen.

Beantwoording zienswijze 11

1. Binnen en tussen de verschillende fase is aandacht voor verbindingen voor langzaam verkeer. Dit in noord-zuid en in oost-west richting. Er is aandacht voor dat voorzieningen, zoals scholen, supermarkt en sportterrein goed bereikbaar zijn voor langzaam verkeer. Aangezien er in de woonbuurten een 30 km/uur regime geldt, wordt er geen los doorgaand fietspad aangelegd. Per deelgebied, dat in ontwikkeling is, dragen de projectontwikkelaars bij aan de noodzakelijke aanpassingen in de omgeving middels een bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is vastgelegd in anterieure overeenkomst met de gemeente.
2. De nieuw te bouwen woningen hebben een gangbare bouwhoogte voor woningen in woonbuurten binnen de kern. De bouwhoogte sluit aan bij het 'nieuwe' Bouwbesluit. Het gaat om een maximale bouwhoogte. De bouwhoogte binnen het plangebied zal in hoofdzaak gaan variëren van 1 tot 2 bouwlagen met kap. Dit sluit ook aan bij de bebouwing langs de randen van het plangebied. Door het 'nieuwe' Bouwbesluit zullen de woningen iets hoger zijn
3. De detailhandel op het perceel is inderdaad niet opgenomen in dit bestemmingsplan, omdat dit buiten het plangebied valt en geen onderdeel is van de planvorming. Wel is met reclamant afgesproken dat het herstel van de detailhandel separaat wordt geregeld.
4. Het klopt dat er volgens de VNG geadviseerd wordt om 10 meter afstand te bewaren tot gevoelige functies. Het betreft hier echter een relatief kleine winkel, met een gesloten zijde richting de meest dichtstbijzijnde woningen. Bovendien zijn de achtertuinen in het stedenbouwkundig plan op deze locatie relatief diep. Hiermee wordt het plan uitvoerbaar geacht ten aanzien van deze specifieke milieuzonering.
5. In paragraaf 4.2 van de toelichting wordt het aspect water nader uitgewerkt. Hierin is aangegeven dat de watergang naast de Muntstraat wordt verbreed om te voorzien in een buffer voor de hemelwaterberging. In het civieltechnisch plan wordt dit verder uitgewerkt.
6. Het is de insteek om het plan aan te sluiten op de omliggende woonbuurten. Dit betekent ook dat de peilhoogtes vergelijkbaar zullen zijn. Er is in het plangebied voldoende in waterberging voorzien, zodat dit geen problemen oplevert voor omliggende percelen. In het civieltechnisch plan wordt dit verder uitgewerkt.
7. Het klopt niet dat er in het onderzoek naar flora en fauna alleen melding wordt gemaakt van de steenmarter en de steenuil. De door reclamant genoemde Vlaamse Gaai en ooievaar zijn in de onderzoeksperiode door de ecoloog niet aangetroffen. Dit betekent niet dat deze vogel hier nooit zou kunnen komen. Er zijn echter geen nestlocaties aangetroffen. Het gebied wordt hiervoor niet aantrekkelijk genoeg bevonden. De bescherming van vogels is met de algemene beschermingsvoorwaarden ondervangen. Er wordt in het onderzoek wel degelijk melding gemaakt dat het gebied geschikt zou kunnen zijn voor enkele vleermuissoorten. Er zijn echter in de omgeving van het plangebied aantrekkelijkere verblijfplaatsen. Nestlocaties zijn in het plangebied niet aangetroffen. Met deze uitkomsten wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming.
8. De gemeente is niet van plan om eenrichtingsverkeer in te stellen op de Muntstraat. Dit is niet aan de orde. Het bevoorradingsverkeer van de supermarkt zal worden verzocht de supermarkt aan de Muntstraat te benaderen vanaf de Huismanstraat en via dezelfde route weer te verlaten. Hierover zijn aanvullende afspraken gemaakt met de supermarkteigenaar.
9. De overeenkomst geldt alleen tussen de gemeente en de ontwikkelaars. Huidige bewoners zijn geen partij in deze overeenkomsten. Voor dit project is een overeenkomst gesloten over grondexploitatie (anterieure overeenkomst). In een overeenkomst over grondexploitatie worden afspraken gemaakt over de grondexploitatie en niet over de bouwwerkzaamheden. De overeenkomst beperkt zich alleen tot kostenverhaal, eisen voor werken en werkzaamheden, bouwrijp maken, nutsvoorzieningen en openbare ruimte, fasering, het woningbouwprogramma en de planning.
10. Het perceel van reclamant valt buiten het plangebied en is geen onderdeel is van de planvorming. Met de reclamant zijn separate afspraken gemaakt.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

3. Ambtshalve wijzigingen

Het is wenselijk de toelichting en planregels op een aantal hierna genoemde onderdelen ambtshalve aan te passen.

1. Paragraaf 4.3 van de toelichting is gewijzigd naar aanleiding van de laatste stand van zaken ten aanzien van de uitgevoerde voortoets stikstofdepositie. Ook is de voortoets stikstofdepositie toegevoegd als bijlage 12 bij de toelichting van het bestemmingsplan (zie ook beantwoording zienswijze 1).
2. In het artikel 5.2.4 sub d onder 2 is abusievelijk in plaats van de bedoelde ‘twee-aaneen gebouwde woningen’ vermeld ‘twee-aangebouwde woningen’. De regel heeft betrekking op de minimale afstand die tot aan de zijdelingse perceelsgrens moet worden gehanteerd. Door de typefout ontstaat er verwarring: de regel geldt niet voor aaneengebouwde woningen (rijwoningen). In het vastgestelde bestemmingsplan is dit gecorrigeerd.
3. In de artikelen 4.2.5, 5.2.5 en 6.2.5 is een lid toegevoegd dat het bouwen van een erker vóór de voorgevelrooilijn mogelijk maakt. Dit werd door de regels van het ontwerpbestemmingsplan niet mogelijk gemaakt, maar het is wel gewenst om deze mogelijkheid te bieden.
4. In de artikelen 4.3, 5.3 en 6.3 is een afwijkingsmogelijkheid toegevoegd voor het onder voorwaarden kunnen afwijken van het te hanteren maximale bebouwingspercentage. Hierdoor wordt het bestemmingsplan flexibeler en kan optimaal worden ingespeeld op de woningbehoefte op het moment van realisatie. Omdat het een afwijkingsmogelijkheid betreft, vindt er altijd nog een toets op de afwijking door de gemeente plaats.
5. In de artikelen 5.3 en 6.3 is een afwijkingsmogelijkheid toegevoegd voor het onder voorwaarden kunnen afwijken van de minimaal te hanteren afstand van het hoofdgebouw tot aan de zijdelingse perceelsgrens. Hierdoor wordt het bestemmingsplan flexibeler en kan optimaal worden ingespeeld op de woningbehoefte op het moment van realisatie. Omdat het een afwijkingsmogelijkheid betreft, vindt er altijd nog een toets op de afwijking door de gemeente plaats.
6. Ter uitvoering van de motie Verkeersstromen Driegaarden d.d. 23 september 2020 is een aanvullend Verkeersonderzoek Plan Driegaarden uitgevoerd. In dit verkeersonderzoek zijn de effecten van plan Driegaarden (fase 1, 2 en 3) in beeld gebracht en is gekeken naar de weginrichting van een tiental wegen in de omgeving. Het rapport bevestigt de conclusie dat de wegen in de omgeving de toename aan verkeersbewegingen ten gevolge van het plan kunnen afwikkelen en geeft aan dat het nodig is om de vormgeving van een aantal wegen aan te gaan passen aan de functie en het gebruik. Dit mede in verband met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Het rapport is als bijlage 15 toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting van voorliggend bestemmingsplan. Tevens zijn de relevante resultaten van het onderzoek verwerkt in paragraaf 4.4 ‘Verkeer’ van de toelichting van het bestemmingsplan.

4. Conclusie

Voor het bestemmingsplan ‘Huissen, Driegaarden 1e fase’ is in 2018 een verkeersonderzoek verricht. Hierin zijn de effecten van het plan onderzocht. De verkeersstudie is toegevoegd als bijlage 14 bij de toelichting en het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai zit als bijlage 8 bij de toelichting. Uit de verkeersstudie blijkt dat de verkeersintensiteiten gaan toenemen op de Bredestraat, Muntstraat, Huismanstraat en Van Voorststraat door de realisatie van de eerste fase. Ter uitvoering van de motie Verkeersstromen Driegaarden d.d. 23 september 2020 is in 2021 een aanvullend Verkeersonderzoek Plan Driegaarden uitgevoerd. In dit verkeersonderzoek zijn de effecten van plan Driegaarden (fase 1, 2 en 3) in beeld gebracht en is gekeken naar de weginrichting van een tiental wegen in de omgeving. Het rapport bevestigt de conclusie dat de wegen in de omgeving de toename aan verkeersbewegingen ten gevolge van het plan kunnen afwikkelen en geeft aan dat het nodig is om de vormgeving van een aantal wegen aan te gaan passen aan de functie en het gebruik. Dit mede in verband met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Dit rapport is als bijlage 15 toegevoegd als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Met het oog op de toekomst en andere mogelijke woningbouwplannen is het wenselijk om de inrichting van verschillende wegen en kruispunten de komende jaren te optimaliseren.

Alles overwegende kan het bestemmingsplan door de gemeenteraad worden vastgesteld met inbegrip van de ambtshalve wijzigingen, zoals onder punt 3 verwoord.

Bijlage 1: namen en adressen van reclamanten

1. .
2. .
3. .
4. .
5. Stichting Bevordering Stedelijke Muziekvereniging Huissen, p/a Dokter Bosmanshof 38, 6851 MJ Huissen.
6. .
7. .
8. Bezorgde bewoners Huismanstraat, p/a Huismanstraat 20, 6851 GT Huissen.
9. .
10. .
11. .