Reactienota bijeenkomst gebiedsvisie Driegaarden 2 en 3 – 27 juni 2022

De gemeente heeft op 27 juni 2022 een bijeenkomst georganiseerd over de gebiedsvisie voor Driegaarden 2 en 3. Hiervoor zijn de direct omwonenden van het plangebied uitgenodigd. Daarnaast was de bijeenkomst open voor belangstellenden.

Tijdens en na deze bijeenkomst is iedereen de mogelijkheid gegeven om te reageren op de ideeën die tijdens de bijeenkomst en later op de website zijn gepresenteerd. In deze notitie wordt een overzicht gegeven van alle binnengekomen reacties en het antwoord/standpunt van de gemeente..

Leeswijzer

In het eerste deel gaan we in op de reacties die tijdens de bijeenkomst naar voren zijn gekomen. Deze zijn per thema geordend. In het tweede deel gaan we in op de reacties die middels een reactieformulier bij de gemeente binnen zijn gekomen. Deze zijn per reactie/indiener geordend. Als er verschillende thema's aan de orde komen worden deze bij deze reactie beantwoord. Sommige reacties zijn vergelijkbaar. In dat geval verwijzen we naar een eerder gegeven antwoord.

In onderstaande gaan we eerst nog even kort in op concrete ideeën en voorstellen en vragen en opmerkingen over de omgeving die we hebben ontvangen. Daarbij geven we een korte toelichting op de wijze van beantwoording van deze reacties en opmerkingen.

Concrete voorstellen

Tijdens de bijeenkomst en in de reacties is ook veel kennis en ideeën gedeeld. Bijvoorbeeld over de (concrete) inrichting van het gebied; zoals bijvoorbeeld het inpassen van parkeerplaatsen, aanleggen van fietspaden tot het aanleggen van collectieve moestuinen, het toepassen van beplanting en de herinrichting van straten. De Gebiedsvisie geeft de richting en de ruimtelijke kaders voor de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3; op hoofdlijnen. Denk hierbij aan het formuleren (en vaststellen) van ambities, opgaven en randvoorwaarden en uitgangspunten. Binnen de kaders van de richting en de kaders van de Gebiedsvisie zal het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan uitgewerkt. Dan zullen sommige keuzes ook concreter worden. Op sommige voorstellen zullen we in ons antwoord dan ook aangeven dat hier pas bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan naar zal worden gekeken omdat deze te gedetailleerd zijn om in een gebiedsvisie op te nemen.

Vragen en opmerkingen over de omgeving

We horen en zien ook veel vragen en zorgen over de omgeving van het plangebied Driegaarden 2 en 3. Soms gaat dit over de verwachtte (verkeers)effecten van de woningbouwontwikkeling in Driegaarden 2 en 3. Soms gaat het over een al bestaande als overlast of onveilig ervaren verkeerssituatie. Dit kunnen we niet met de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 oplossen. Omdat het onderwerp Driegaarden betreft, zullen we dan in ons antwoord aangeven dat bepaalde aspecten niet tot het plan(gebied)/de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 behoort. Voor deze vragen kunt u echter op de gebruikelijke wijze contact opnemen met de gemeente. Dan zullen we u vraag beantwoorden.

De post-it notes met opmerkingen - ingevuld tijdens de bijeenkomst

Mobiliteit en verbinden	
Reacties en opmerkingen:	Reactie gemeente:
1. Hoe komen de wandel ontsluitingen en het groen binnen kort wandelbereik? 2. Driegaarden 2 en 3 ontsluiten richting kassengebied en richting Elst ipv richting centrum Huissen. 3. Welke maat heeft zo'n parkeervoorziening? (buurt hub in een parkeerkas) 4. Hoe wordt verkeersdruk Hoeve vermeden? Snelheden zijn al veel te hoog! 5. Hoe komen minder validen / ouderen naar hun woning als parkeren zo ver weg van thuis is? 6. Aandacht voor loopafstanden parkeren vs. Seniorenwoning 7. Een karrenspoorstraat is voor fietsers of voetgangers niet veilig 8. Aandacht voor verkeersontsluiting via Hoeve → verkeersveiligheid en hinder (geluid, snelheid) 9. Verkeersdruk Hoeve wordt groter. Hoe wordt hiermee omgegaan? 10. Driegaardsestraat mag smaller, 30 km per uur aan weerszijden. Geen wegversmalling maar wel een optie smalle straat = beter want dan kun je de straat ook vergroenen	1. Er komen verschillende wandelpaden en zoveel mogelijk aansluitingen op de omringende straten en daar gelegen voetpaden. Een van de uitgangspunten is een zogenoemd 'doorwaardbaar gebied' voor voetgangers. Dit geeft korte verbindingen in het plan, maar ook de mogelijkheid van beleving. 2. Driegaarden 2 en 3 worden aangesloten op de bestaande wegen rond het plangebied. Er komen geen nieuwe verbindingen. Het verkeer zal buiten het plangebied dus gebruik maken van de bestaande wegen. 3. Het uitgangspunt is dat per gaard diverse geclusterde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. De omvang van een parkeerkoffer is onder ander afhankelijk van de locatie, de functie en eventuele functies die toegevoegd worden. Voor een acceptabele loopafstand gaan we uit van meerdere parkeerkoffers per gaard. De gedachte is dat het wellicht logisch is om bepaalde voorzieningen als (elektrische) deelauto's, laadpalen en/of pakketafhaalpunt, wasplaats te combineren met een parkeerkoffer. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan wordt dit verder uitgewerkt. 4. De ontsluiting van Gaard 3 is voorzien in de noord-west hoek van het plangebied. Hiermee wordt de Hoeve ook ontzien. De aansluiting op de Hoeve is 1 van de 4 aansluitingen voor het autoverkeer op het omliggende wegennet. De omvang van het bestemmingsverkeer zal dan ook relatief beperkt zijn. Uit het Verkeersonderzoek Plan Driegaarden (juni 2021) blijkt ook dat als gevolg van de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 er een relatief beperkte toename van autoverkeer op de Hoeve is te verwachten.

	5. Uitgangspunt is dat het parkeren geclusterd, maar gespreid in de woonbuurt wordt gesitueerd. Dit betekent dat voor de ene woning een parkeerplaats iets dichter bij zal zijn dan voor de andere woning. Er zal zeker niet bij alle woningen een parkeerplaats ‘voor de deur’ zijn, maar er is wel aandacht voor dat de woning makkelijk en veilig te bereiken is. Bekend voorbeeld zijn de autovrije straten in Loovelden, zoals het Trommelhof. 6. Zie het antwoord op punt 5. Daarbij zal de afstand van de parkeerplaats tot bijvoorbeeld specifieke seniorenwoningen bij voorkeur niet te groot moeten zijn. Deze kanttekening zullen we in de Gebiedsvisie opnemen. 7. Een ‘karrenspoor’ bestaat altijd uit één of twee verharde stroken waar de bestrating zodanig is aangelegd dat het veilig is voor fietsers. 8. Zie antwoord onder punt 4. 9. Volgens het verkeersonderzoek Plan Driegaarden (juni 2021) gaat het autoverkeer op de Hoeve inderdaad toenemen. Een deel hiervan als gevolg van de realisatie van Driegaarden 2 en 3. De capaciteit van de Hoeve is in principe voldoende om het toekomstig verkeersaanbod af te wikkelen. De afweging of verkeersmaatregelen nodig zijn als gevolg van de ontwikkeling van het autoverkeer en op welk moment eventuele maatregelen nodig zijn, wordt binnen de kaders van het mobiliteitsplan gemaakt. Zie ook de antwoorden 10.1 en 12.3. 10. Uitgangspunt is dat de Driegaardsestraat wordt heringericht. Deze suggestie nemen we mee bij de uitwerking van de herinrichting. Voor de herinrichting van de Driegaardsestraat wordt een eigen proces doorlopen.

	De relatie tussen (geclusterd) parkeren en seniorenwoningen zullen we als kanttekening in de Gebiedsvisie opnemen
Landschap en natuur inclusief	
Opmerking	Reactie gemeente
1. 't Zand weinig groen om bijv. hond uit te laten. 2. Onderhoud groen? 3. Behouden bestaande bomen (opnemen in stukjes openbaar groen) 4. Deelbaar groen zoals stadsmoestuinen 5. Walnotenbomen. Geen uniforme beplanting zoals nu in Loovelden	1. Zie antwoord Mobiliteit en verbinden 1. In de Gebiedsvisie is het uitgangspunt van een groene wijk opgenomen; wonen aan en in het groen. De groenvoorzieningen in Driegaarden kunnen ook gebruikt worden door de omliggende wijken. In Driegaarden 2 en 3 wordt ruimte gereserveerd voor hondenuitlaatstroken en -plekken. Voor Driegaarden 2 en 3 willen we een groene inrichting die voor verschillende activiteiten en functies kan worden, zoals spelen, wandelen, ontmoeten, uit laten van honden, sporten, het opvangen en berging van regenwater, het vergroten van de biodiversiteit en het zorgen voor verkoeling. Deze ambities hebben we ook zo in de Gebiedsvisie opgenomen. 2. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan zal ook aandacht zijn voor het eigendom en het onderhoud van het groen. Het openbaar groen zal door de gemeente onderhouden worden. 3. Het behouden van behoudenswaardige bestaande bomen is zeker een uitgangspunt/ambitie. In het vervolgtraject worden de bomen exact ingemeten en beoordeeld op kwaliteit. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan zal dan bekeken worden hoe deze ingepast kunnen worden. 4. Deze suggestie nemen we in overweging bij de uitwerking van het inrichtingsplan. Vooropgesteld dat er voldoende belangstelling is voor een dergelijke voorziening en deze te beheren. 5. Deze suggestie nemen we in overweging bij de uitwerking van het inrichtingsplan.

	De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast.

Wonen en Identiteit	
Opmerking:	Reactie gemeente:
1. Knarrenhof en starters 2. Kleinschalig woon/zorg complex van 18-24 appartementen en groepswonen voor ouderen of gemengd (het Andere Wonen) 3. Woonwijk voor ouderen 4. Collectieve WKO voor nieuw en bestaande bouw 5. Betaalbaarheid woningen 6. Tiny houses	1. In Driegaarden 2 en 3 zal ruimte zijn voor 3 generaties. In de wijk zullen zowel woningen voor senioren als voor starters worden gerealiseerd. Op welke manier de woningen in het plan worden ingepast zal in het stedenbouwkundig plan nader uitgewerkt worden. Zie ook antwoorden 5.1, 7.9 en 6.1, 16.1, 16.2. 2. In de Gebiedsvisie zijn de kaders en de richting van het woningbouwprogramma opgenomen. Tijdens het proces zal dit nog verder ingevuld worden, waarbij ook gekeken wordt naar de behoefte en zogenoemde product-markt-combinaties. In de latere fase zal bekeken worden of dit product wenselijk en haalbaar is. Zie ook antwoord 16.1 3. Zie antwoord onder 1. In Driegaarden 2 en 3 zal ruimte zijn voor 3 generaties. Naast gezinnen met kinderen en startende huishoudens zonder kinderen dus ook voor ouderen. . 4. Naar de mogelijkheden van een collectief WKO systeem voor nieuwe woningen / Driegaarden 2 en 3 zal nog onderzoek uitgevoerd worden. 5. .Betaalbare woningen voor starters (jongeren) zijn zeker onderdeel van het woningbouwprogramma. Het programma voor Driegaarden 2 en 3 zal voor 50% uit betaalbare woningen bestaan verdeeld over /huur- en koopwoningen. Zie ook antwoord 6.1. 6. In de Gebiedsvisie worden de kaders voor het woningbouwprogramma en de ruimtelijke randvoorwaarden en uitgangspunten gegeven. De

	exacte vorm waarin dit programma wordt gerealiseerd zal onder andere bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan bekeken worden. Of dit ook in de vorm van tiny houses wordt is nog niet bekend. **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast**

Binnengekomen reactieformulieren:

Indiener	Binnengekomen reactie	Reactie gemeente
1.	1.1. Uitgangspunt is dat de percelen van de nieuwbouw aansluiten aan de tuinen van de bestaande woningen. In sommige gevallen is dit niet mogelijk door bijvoorbeeld vreemde vormen en uitstekende stukjes/hoekjes grond. Daarom zou het wenselijk zijn om achter de bestaande achtertuinen eerst een groene bufferzone aan te leggen die onder andere ook gebruikt kan worden voor waterberging. In het verleden liep achter de woningen een watergang. Is het een idee om deze te herstellen en aan te laten sluiten op de huidige watergangen 1.2. Aansluiting van gaard 3 op de Driegaardsestraat op de voorgestelde plek is niet wenselijk; dit is te krap en onveilig. Naar mening van de indiener zijn er alternatieve plekken aan de Driegaardsestraat 1.3. Het verkeer op de Driegaardsestraat zal toenemen. Het is wenselijk om de Driegaardsestraat anders in te richten. Indiener doet een aantal suggesties	1.1. De overgang van de bestaande naar de nieuwe achtertuinen zal zorgvuldig worden vormgegeven. Voor het gebruik en beleving van groen heeft het de voorkeur om de groene ruimtes centraal in de wijk de situeren. Ook hier is ruimte voor waterberging. Het beheer en onderhoud van groenstroken aan de achterkanten van de woningen is vaak lastig. In de Gebiedsvisie is daarom het uitgangspunt opgenomen dat een ‘nieuwe rand’ wordt gemaakt die aansluit op de bestaande lintbebouwing, waardoor er ook geen achterkanten naar de nieuwe wijk gericht zijn. 1.2. Voor een wijk van deze omvang zijn twee auto-ontsluitingen per gaard wenselijk. Naast een goede bereikbaarheid van de buurt zal het autoverkeer ook meer gespreid worden over het netwerk. Deze aansluiting is nodig het autoverkeer (deels) snel naar de Huismanstraat te leiden. Als de aansluitingen te dicht bij elkaar liggen zal de spreiding van het verkeer ook minder vanzelfsprekend zijn. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan gaan we het ontwerp van de aansluiting verder onderzoeken en uitwerken. Het ontwerp zal uiteraard moeten voldoen aan verkeerskundige eisen en eisen voor de verkeersveiligheid. 1.3. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het autoverkeer op de Driegaardsestraat inderdaad gaat toenemen. Uitgangspunt is dat de Driegaardsestraat wordt

		heringericht waarbij rekening wordt gehouden met de (verwachte) verkeersintensiteit en de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3. De herinrichting van de Driegaardsestraat zal een eigen proces doorlopen. **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast te worden**
2.	2.1. Er wordt herhaaldelijk gesproken over het tienpunten-programma mobiliteit. Wat zijn die tien punten? 2.2. Er is een vaag voornemen om de omgeving van de Rietkamp op de schop te nemen. Hier werd ook vagelijk aan gerefereerd in het begin van de presentatie. Kan de stand van zaken m.b.t. dat voornemen worden weergegeven? Is er al een zekere tijdsplanning voor de ontwikkeling van dat gebied? 2.3. Het is goed om het zielloze "aangeharkte" karakter van 't Zand te doorbreken, hou daar in ieder geval aan vast.	2.1. In het Maatregelenprogramma Gemeentelijk Mobiliteitsplan Plus (GMP+) staat een lijst met maatregelen van alle verkeersknelpunten van gemeente Lingewaard (2021). De Raad heeft prioriteit gegeven aan de top 10 van deze lijst. Het maatregelenrapport GMP+ is te vinden via https://lingewaard.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/ff8fd6e0-e2b1-4840-b8ab-012d49a38b54?documentId=47aec123-749f-4461-a2cd-b74cb5879ffc&agendaItemId=00348ec1-4393-4ce6-b17b-dd2b374b5ec4 2.2. De ontwikkeling van de Rietkamp heeft op dit moment geen status. Voorlopig gaan we bij de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 uit van de bestaande situatie. Als in de toekomst (concrete) plannen voor de Rietkamp worden ontwikkeld zullen de plannen zo nodig op elkaar afgestemd worden, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3. 2.3. In de gebiedsvisie is opgenomen dat elke gaard en eigen identiteit met een groen karakter krijgt. Dit is het uitgangspunt voor de verdere uitwerking; in het stedenbouwkundig plan (opzet van de wijk/buurten), het beeldkwaliteit (architectuur) en de het inrichtingsplan (inrichting openbare ruimte). **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast te worden**
3.	Indiener geeft een aantal suggesties mee voor de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3: 3.1. Appartementen maximaal 4 bouwlagen hoog 3.2. Een karrenspoor is onhandig voor fietsers en ouderen, dat vraagt om ongevallen.	3.1. Er is een eerste verkenning gedaan naar de mogelijkheden voor gestapelde bouw. Bij het plan voor Driegaarden 2 en 3 gaan we in principe uit van een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen voor appartementsgebouwen. 3.2. Een karrenspoor zoals bedoeld bestaat altijd uit één of twee stroken waar de bestrating zodanig is aangelegd dat het veilig is voor fietsers. Het toepassen van een ‘karrespoor’ is te overwegen vanuit klimaatdoelstellingen, beeldkwaliteit en

	3.3. Denk bij infrastructuur ook aan slechtzienden 3.4. Huizen aan rand aan het groen maximaal 2 bouwlagen (diepe achtertuin i.v.m. zon en inkijk) 3.5. Huizen in het groen maximaal 3 bouwlagen, passend bij de huidige bebouwing. 3.6. Seniorwoningen 1 bouwlaag. 3.7. Wilde bloemen in de wadi's	verkeerskundige overwegingen. De visie geeft als uitgangspunt mee dat de oppervlakte verharding beperkt moet worden en waar mogelijk open verhardingen toegepast worden. Een karrespoor draagt hier aan bij. 3.3. Bij de inrichting van de openbare ruimte hanteert de gemeente het Handboek Openbare Ruimte. Bij de inrichting van de openbare ruimte zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met verschillende gebruikers, waaronder slechtzienden. 3.4. Voor grondgebonden woningen is het uitgangspunt drie bouwlagen inclusief de kap. Dit geldt zowel voor de randen als voor de woningen in het groen. 3.5. Zie antwoord 3.4. Voor appartementengebouwen (in het groen) gaan we in principe uit van maximaal 5 bouwlagen. 3.6. Grondgebonden seniorenwoningen hebben over het algemeen 2 bouwlagen inclusief de kap. Deze woningen hebben in ieder geval alle woonfuncties op de begane grond. 3.7. Natuurinclusiviteit en biodiversiteit zijn uitgangspunt bij de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3. De inrichting van de openbare ruimte (beplanting) gaan we in het inrichtingsplan verder uitwerken. Het toevoegen van wilde bloemen en kruiden in wadi's is een goede suggestie. Bij het opstellen van het inrichtingsplan bekijken wat hier de mogelijkheden voor zijn. **De genoemde bouwhoogtes worden als uitgangspunt opgenomen in de Gebiedsvisie. In de Gebiedsvisie wordt opgenomen dat de aansluiting op de bestaande lintbebouwing bestaat uit bebouwing in maximaal 2 lagen en een kap.**
4.	4.1. Kan tijdens de bouw van fase 2 ook het Laaksevoetpad vanaf nummer 6A richting Huismanstraat meegenomen worden in de ontwikkeling? Op dit moment voldoet deze aan geen enkele norm.	4.1. Wij begrijpen uw vraag, echter de herinrichting van het Laaksevoetpad is geen onderdeel van de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 . **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast**
5.	5.1. Wens voor een Knarrenhof: een appartementen complex of een hofje, waarin mensen vanaf een bepaalde leeftijd	5.1. In Driegaarden 2 en 3 zal ruimte zijn voor 3 generaties. In de wijk worden ook woningen voor senioren gerealiseerd. Dit kunnen appartementen of grondgebonden

	zelfstandig wonen maar wel voor elkaar klaar willen staan als dit nodig is. Dit bevordert de doorstroom waardoor er huizen vrij komen voor gezinnen.	woningen zijn. Op welke wijze deze woningen worden ingepast zal in het stedenbouwkundig plan nader uitgewerkt worden. Woningen voor senioren kunnen inderdaad de doorstroming bevorderen. **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast**
6.	6.1. Echte betaalbare woningen voor jongeren, bijvoorbeeld tiny houses 6.2. Rekening houden met vleermuizen op hoek Driegaardsestraat /Klaphek/van Wijkstraat 6.3. Centrale parkeerplaatsen zoveel mogelijk in groen (onopvallend) 6.4. Hoogbouw zover mogelijk vandaan van bestaande woningen (bestaande ring) 6.5. Toegangsweg zoveel mogelijk in het groen	6.1. Betaalbare woningen voor starters (jongeren) zijn zeker onderdeel van het woningbouwprogramma. In de Gebiedsvisie worden de kaders voor het woningbouwprogramma en de ruimtelijke randvoorwaarden en uitgangspunten gegeven. De exacte vorm waarin dit programma wordt gerealiseerd zal onder andere bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan bekeken worden. Of dit ook in de vorm van tiny houses wordt is nog niet bekend. 6.2. Bij de voorbereiding van het Omgevingsplan hoort ook het uitvoeren van verschillende onderzoeken, waar onder onderzoek naar de flora en fauna in het gebied. De aanwezigheid van vleermuizen zal ook onderdeel zijn van dit onderzoek. Wij nemen dit als aandachtspunt alvast mee. 6.3. Dit is een goede suggestie, dit is opgenomen in de visie. De parkeerplaatsen (parkeerkoffers) worden zo veel mogelijk aan het zicht onttrokken en omzoomd met groen. Dit is uitgangspunt bij het uitwerken van het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan. 6.4. In het stedenbouwkundig ontwerp worden de appartementsgebouwen zorgvuldig ingepast waarbij ook rekening gehouden wordt met de bestaande omgeving. In de rand aansluitend aan de bestaande woningen gaan we uit van aansluiting met grondgebonden woningen (3 lagen inclusief de kap). 6.5. In de gebiedsvisie zijn groene verbindingen met de omliggende straten (voor zowel fietsers, voetgangers als auto’s) als uitgangspunt opgenomen. Dit is uitgangspunt bij het uitwerken van het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan.

		De genoemde bouwhoogtes worden als uitgangspunt opgenomen in de Gebiedsvisie (3.3). In de Gebiedsvisie wordt opgenomen dat de aansluiting op de bestaande lintbebouwing bestaat uit bebouwing in maximaal 2 lagen en een kap (3.2). Het groen inpassen parkeerplaatsen wordt als uitgangspunt in de Gebiedsvisie opgenomen (3.5)
7.	Indiener geeft een aantal suggesties mee voor de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3: 7.1. Aandacht voor de aanplant van eetbaar groen (planten, struiken en bomen) voor mens en dier. Denk hierbij aan noten, bessen maar ook eetbare bloemen. 7.2. Delen van plantsoen, die worden ingezaaid met streekeigen bloemen en meerjarig planten die maar 1x per jaar worden gemaaid, dit heeft een hoge ecologische waarde. 7.3. Plaatsen van insectenhotel(s), vogelhuisjes, vleermuiskasten en gebruik dakpannen voor gierzwaluwen etc. 7.4. Aanplanten van hagen die kunnen dienen als broedplaats voor vogels. 7.5. Plek maken voor de aanleg van moestuinen voor zowel jong als oud, heeft een hoge educatieve waarde en is een aanvulling op de sociale cohesie. 7.6. Aanleggen van waterplaatsen/singels e.d. die gevoed worden door het regenwater van de bebouwing. 7.7. Denk aan Permacultuur/ voedselbosjes in openbaar groen.	7.1 – 7.8. Natuurinclusiviteit en biodiversiteit is een belangrijk thema in de visie voor Driegaarden 2 en 3. Veel goede ideeën en voorstellen die passen in de ambitie van natuurinclusief plan. We zullen deze suggesties te zijner tijd in overweging nemen bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan (het reserveren van ruimte en groenstructuren) en het inrichtingsplan (inrichting van de groene ruimte). 7.5. De gebiedsvisie heeft de ambitie om gemeenschap in de wijk te bevorderen en te faciliteren en ontmoetingsplekken te creëren. Een collectieve moestuin past bij deze ambitie. Deze suggestie nemen we in overweging bij de uitwerking van het inrichtingsplan. Vooropgesteld dat er voldoende belangstelling is voor een dergelijke voorziening en deze te beheren. 7.8. In Driegaarden 2 en 3 wordt ruimte gereserveerd voor hondenuitlaatstroken en –plekken. Voor het overige is het reguliere beleid van de gemeente Lingewaard van toepassing. 7.9. Zie antwoord 5.1 **De Gebiedsvisie wordt hier niet op aangepast**

	7.8. Hondenvrij groen en speciale uitlaatplekken voor honden. 7.9. Aandacht voor de doelgroep senioren. Ook zou een bebouwing in een hofje voor zowel senioren als starters een voorkeur hebben, een soort Knarrenhof idee, voor zowel huur als koop.	
8.	8.1. Behouden van huidige grote inheemse bomen en heesters die in het plangebied staan. Nieuwe bomen hebben 10-15 jaar nodig om een beetje boom te worden. Door de bestaande bomen te behouden kunnen kinderen klimmen en klauteren en spelen in de bosschages. Tip: plan daar de stukjes toekomstig openbaar groen. 8.2. er komt een autoluwe wijk (prachtig!) daarom extra aandacht voor het bestaande situatie Laakse Eind/Laaksevoetpad. • Het smalle stukje is momenteel al niet veilig (smalle stukje wordt in winter niet gestrooid, gladheid, er vallen iedere winter mensen). • Het is te smal om alle fietsers en voetgangers door te laten. Er kan 1 persoon tegelijk door het smalle stuk. • De uitgang Laakse Eind/Bredestraat naar Rietkamp. Vele schoolgaande kinderen en volwassenen steken iedere dag hier over. Daar komen dus honderden mensen bij. Er wordt heel hard gereden op de Bredestraat. Welke oplossing is hiervoor te bedenken?	8.1. Het behouden en inpassen van bestaand groen is zeker een uitgangspunt/ambitie. In het vervolgtraject wordt het groen precies ingemeten en beoordeeld op kwaliteit en mogelijkheden. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan zal dan bekeken worden hoe deze ingepast kunnen worden. Het plangebied is een voormalig kassengebied. We constateren ook dat op dit moment weinig opgaand groen aanwezig is. Bij de uitwerking van het plan is aandacht voor het toevoegen van nieuwe groenstructuren. 8.2. Zie antwoord 4.1. De aanpak van de aansluiting van het Laakse Eind op de Bredestraat wordt meegenomen in de reconstructie van de Bredestraat. 8.3. Goede ideeën die passen in de ambitie van natuurinclusief plan. Zie antwoorden 71. t/m 7.8 **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast**

	8.3. Biodiversiteit: om te zorgen dat de wilde dieren zich kunnen verplaatsen zijn verbindingen nodig: • Struinpaadjes zijn een mogelijkheid om de nieuwe wijken fase 1, 2 en 3 te verbinden. De Bredestraat en Driegaardsestraat kunnen enkel via de straat overgelopen worden. Dat het straks allemaal 30 km wordt is prettig, hopelijk worden er dan minder dieren doodgereden. • De vele schuttingen zijn een groot probleem voor onder andere egels. Wellicht is daar ook een oplossing voor. • Verlichting, een groot probleem voor de aanwezige vleermuizen en steenuilen in het gebied. De keuze voor amberverlichting is wellicht mogelijk? • Aanplant van struiklagen/ kruidenrijke bermen helpt de wilde bijen en vlinders.	
9.	9.1. Met de voorgestelde aansluitingen komt er grote verkeersdruk op de Driegaardsestraat, Klaphek, Huismanstraat en Gochsestraat. Bepaal de plekken voor aansluitingen voor auto's pas als het grotere regionale wegenplan is vastgesteld en door alle partijen akkoord bevonden is. Het is dan mogelijk om de aansluitingen hierop af te stemmen. De exacte locatie van de aansluiting van Driegaarden 3 op Driegaardsestraat is niet goed af te lezen. 9.2. Driegaarden pas ontwikkelen als maatregelen in omgeving in uitvoering zijn. 9.3. De loopafstand woning – parkeren is maximaal 100 m. Zijn adressen wel bereikbaar voor aflevering van bestellingen? Anders is dit erg onhandig voor aflevering	9.1. In het verkeersonderzoek Plan Driegaarden (2021) zijn de gevolgen van de ontwikkeling van Driegaarden in beeld gebracht. Er zijn een aantal knelpunten op de bestaande infrastructuur. Een deel van deze knelpunten staan in de top 10 van de GMP+ en gaan we de komende jaren aanpakken. Zie ook antwoord 2.1. De exacte locaties en het ontwerp van de aansluitingen van Driegaarden 2 en 3 op de bestaande wegen wordt nader uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan en inrichtingsplan. Zie ook antwoord 1.2. 9.2. De verkeersmaatregelen worden zo goed mogelijk afgestemd op het ontwikkeltempo van Driegaarden 2 en 3. Driegaarden 2 en 3 zal niet in één keer gebouwd worden. De verkeersmaatregelen hoeven dan ook niet klaar te zijn voordat de bouw wordt gestart. Op dit moment is het wel van belang dat er zicht is op uitvoering van de verkeersmaatregelen. 9.3. Niet alle woningen zullen tot aan de voordeur bereikbaar zijn met de auto of bestelbusjes, maar bezorgen van pakketten en spullen is altijd mogelijk, soms met

	van pakketten van zware en/of grote spullen (tuintegels, wasmachine, meubilair). 9.4. Parkeren zo veel mogelijk uit zicht. Optie: ondergrondse parkeerruimtes voor eigen auto's, deelauto's en deelfietsen. Ook oplaadpunten ondergronds.	iets verder lopen. Bekend voorbeeld zijn de autovrije straten in Loovelden, zoals het Trommelhof. 9.4. Zie antwoord 6.3. Ondergrondsparkeren is een dure oplossing die in dit plan financieel lastig zal zijn. In de Gebiedsvisie wordt, vanuit haalbaarheidsperspectief, uitgegaan van het goed inpassen van maaiveldparkeren. Dit betekent dat het aannemelijk is dat het beoogde woningbouwprogramma met maaiveld parkeren met een groene omgeving gerealiseerd kan worden. Dit sluit oplossingen met andere parkeeroplossingen niet uit. Maar we gaan bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan onderzoeken of bijvoorbeeld verdiept parkeren wel mogelijk/wenselijk is. Uitgangspunt is een goede inpassing van de parkeerplaatsen. **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast**
10.	10.1. Verkeersveiligheid van de Hoeve. Er komen >2.000 vervoersbewegingen per etmaal bij. Huidige situatie is al bijzonder onveilig: geen fiets en voetpad, 30 km/h waar structureel te hard wordt gereden (handhaving is onvoldoende / wordt niet uitgevoerd) en vrachtverkeer. 10.2. Er wordt gesproken over appartementen. Dit past niet bij de bestaande uitstraling van de Hoeve. 10.3. Zorg voor voldoende parkeerplaatsen → geen geparkeerde auto's in de Hoeve. 10.4. Ontwikkelen van een nieuwsbrief over het project om omwonenden geïnformeerd te houden. 10.5. Ov-verbinding juist naar station Elst, dit is interessant i.v.m. goede parkeermogelijkheden daar. 10.6. Bestaande uitvalswegen zijn nu al overbelast	10.1. De beschreven verkeerssituatie op de Hoeve is herkenbaar. De aanpak is ook opgenomen in het Maatregelenprogramma GMP+ (zie antwoord 2.1). Er zijn nog op dit moment nog geen concrete plannen om deze straat her in te richten. De aanpak van de gehele Hoeve is echter geen onderdeel van de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3. De aansluiting van Driegaarden op de Hoeve uiteraard wel. 10.2. Zie antwoord 3.1 en 6.4. 10.3. Het parkeren van de nieuwe wijk moet binnen het plangebied opgevangen worden op basis van de vastgestelde parkeernormen. 10.4. Voor het vervolg van het project wordt nagedacht over op welke wijze betrokkenen en belangstellenden geïnformeerd blijven en betrokken worden bij deze ontwikkeling. Deze suggestie nemen we zeker in de overwegingen mee. Voor nu kunt u ook informatie vinden op: https://www.lingewaard.nl/driegaarden 10.5. Een goed idee, maar de provincie beslist hier uiteindelijk over. Het busstation Kronenburg in Arnhem Zuid gaat een belangrijk OV-knooppunt worden, dus we verwachten dat de buslijnen in de toekomst zoveel mogelijk daar naartoe gaan.

	10.7. Meer aandacht voor fietspaden betekent ook dus aandacht voor de huidige fietspaden/aansluitingen. Hetzelfde geldt voor voetpaden. 10.8. Aanwezigheid van een bepaalde miersoort (Draaigatje) 10.9. Hoeve valt buiten de scope van de gebiedsvisie. Hoe kan dat? Juist via de Hoeve zal verkeer afgewikkeld gaan worden. 10.10. Duurzame ontwikkeling + zonne-energie vraagt om 'zwaardere' infrastructuur van ondergrondse bekabeling. Dus ook aanpassen van de huidige infrastructuur K+L	10.6. De wegen in de directe omgeving van plan Driegaarden zijn niet zozeer overbelast, maar de weginrichting en vormgeving van de kruispunten zijn voor verbetering vatbaar. In het Maatregelenprogramma GMP+ (zie antwoord 2.1) is een aantal verkeersmaatregelen opgenomen om dit aan te pakken. Als de maatregelen uit het GMP+ worden uitgevoerd, wordt ook rekening gehouden met de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3. 10.7. Zie antwoord 10.6. Bij de weginrichting is veel aandacht voor fietser en voetganger. 10.8. Bij de verdere uitwerking en voorbereiding van de plannen bekijken welke maatregelen nodig en mogelijk zijn. 10.9. Zie antwoord 10.1 10.10. Voor de nieuwe buurt zal eigen infrastructuur voor elektriciteit worden aangelegd. Dit staat los van de bestaande infrastructuur. **De genoemde bouwhoogtes worden als uitgangspunt opgenomen in de Gebiedsvisie (3.3). In de Gebiedsvisie wordt opgenomen dat de aansluiting op de bestaande lintbebouwing bestaat uit bebouwing in maximaal 2 lagen en een kap (3.2). Het groen inpassen parkeerplaatsen wordt als uitgangspunt in de Gebiedsvisie opgenomen (3.5). Op de overige punten wordt de Gebiedsvisie niet aangepast.**
11.	11.1. Ontsluitingsweg Driegaarden 3? En de wegen Hoeve-Rietkamp-Driegaardsestraat-Bredestraat wordt erg druk knooppunt!	11.1. Als gevolg van de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 zal het autoverkeer op deze straten iets toenemen. Bij de reconstructie van de Bredestraat gaan we het kruispunt herinrichten waarbij we rekening houden met de ontwikkeling van Diergaarden 2 en 3. Zie ook antwoord 10.6 **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast**

12.	12.1. Fijn veel groen voor fietser / voetganger. 12.2. Waarom ov-verbinding Arnhem Zuid? Logischer zou zijn verbinding met Elst. 12.3. Ernstige zorgen verkeersveiligheid Hoeve. Is nu al dramatisch, er komen bijzonder veel verkeersbewegingen bij 12.4. Wat is precies hoogbouw? 12.5. Veel betaalbare woningen en sociale huur, past dat in uitstraling van huidige straten zoals Hoeve? Of juist verschil Driegaarden 2 en 3, meer naar natuur verder naar buiten en luxere woningen. 12.6. Hoe zit het met de invasieve mier draaigatje?	12.1. Bij de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 gaan we uit van een groene omgeving en aandacht voor natuur en biodiversiteit. Een groene omgeving draagt bij aan een fijne woonomgeving en een prettige omgeving om te verblijven. 12.2. Zie antwoord 10.5. Er is geen directe busverbinding tussen Huissen en Elst voorzien. 12.3. Zie antwoord 10.1 12.4. Zie antwoord 3.1 (we gaan in principe uit van een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen voor appartementsgebouwen) 12.5. Driegaarden 3 wordt gebouwd achter de bestaande bebouwing van de Hoeve. Het karakter en de uitstraling van de Hoeve zal hierdoor niet veranderen. De stedenbouwkundige aansluiting op de bestaande bebouwing is een aandachtspunt bij de ontwikkeling van gaard 3. Zie antwoord 6.4. 12.6. Zie antwoord 10.8 **De genoemde bouwhoogtes worden als uitgangspunt opgenomen in de Gebiedsvisie (3.3). In de Gebiedsvisie wordt opgenomen dat de aansluiting op de bestaande lintbebouwing bestaat uit bebouwing in maximaal 2 lagen en een kap (3.2). Het groen inpassen parkeerplaatsen wordt als uitgangspunt in de Gebiedsvisie opgenomen (3.5) Op de overige punten wordt de Gebiedsvisie niet aangepast.**
13.	13.1. Wat gebeurt er met de sloot in de Bredestraat?	13.1. Voorlopig geen aanvullende maatregelen. Deze ligt aan de westzijde van de straat. De afwatering van Driegaarden zal wel deels op deze sloot worden aangesloten. Het uitgangspunt is dat de waterhuishouding in de omgeving geen nadeel mag ondervinden door de planontwikkeling. **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast**

14.	14.1. Wat zijn de mobiliteitsknelpunten die opgelost moeten worden voordat de planontwikkeling mag starten? 14.2. Welke mobiliteitsoplossingen zijn er? 14.3. Hoe worden de OV-voorzieningen gerealiseerd? Komt er een buslijn langs deze wijk? En hoe gaat die lopen? Naar Arnhem-Zuid? 14.4. Komt er een auto verbinding met Arnhem-Zuid? 14.5. Past deze ontwikkeling binnen de netcongestie? (beschikbaarheid van elektriciteitaansluiting)	14.1. Zie antwoord 9.2 en 2.1 14.2. Zie antwoord 9.2 en 2.1. De oplossingen worden per verkeersproject uitgewerkt. 14.3. Het plan gaat uit van bestaande buslijnen en halteringen. De provincie gaat over het openbaar vervoer en de buslijnen. Zie verder antwoord 10.5 14.4. Nee, er komt geen nieuwe autoverbinding naar Arnhem-Zuid. 14.5. . De gemeente is hierover al in overleg met de netbeheerder. **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast**
15.	15.1. In de presentatie werd gezegd dat de huidige woningen met de achtertuinen grenzen aan Driegaarden 2. Echter, dit is niet overal het geval. Een buffer tussen bestaande bouw en nieuwbouw is wenselijk. 15.2. Wat betreft de presentatie op de informatieavond: wij snappen het enthousiasme voor een nieuwe wijk. Maar om aan te sluiten bij huidige bewoners was een meer ‘empathische’ start meer op z’n plaats geweest.	15.1. Zie antwoord 1.1 en 6.4. 15.2. Dank voor deze opmerking. Dit is voor de gemeente een belangrijk aandachtspunt bij nieuwe initiatieven. **De Gebiedsvisie hoeft hier niet op aangepast**
16.	16.1. Kleine seniorenwoningen zonder extra slaapkamer, met op een andere plek in de wijk een paar extra slaapkamers die je kunt reserveren. 16.2. Bijna één-derde van de huishoudens in Huissen is 1-persoons, dus veel aandacht voor die groep.	16.1. In de Gebiedsvisie zijn de kaders en de richting van het woningbouwprogramma opgenomen. Tijdens het proces zal dit nog verder ingevuld worden, waarbij ook gekeken wordt naar de behoefte en zogenoemde product-markt-combinaties. In de latere fase zal bekeken worden of dit product wenselijk en haalbaar is. 16.2. In Driegaarden 2 en 3 is ruimte voor verschillende doelgroepen. Uitgangspunt is een gedifferentieerd en gemengd woningbouwprogramma. Niet alleen woningen in verschillende prijsklassen en huur- en koopwoningen, maar ook verschillende

	16.3. Groen is heel mooi. Is het mogelijk om bewoners te verplichten om de tuin groen te houden en niet helemaal te bestraten?	woningtypen. Daarmee wordt ook aanbod voor alleenstaanden in alle leeftijdscategorieën onderzocht. 16.3. Het is een mogelijkheid om groene erfgrenzen tussen privé- en openbaar gebied vast te leggen in het beeldkwaliteitsplan en in koopovereenkomsten. Het is niet mogelijk om geheel groene tuinen te verplichten. Wel kunnen we extra aandacht hiervoor vragen in het vervolgtraject.