adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling

Nota zienswijzen

Bestemmingsplan Portier

Gemeente Druten

Datum: 28 september 2023

Projectnummer: 210432

INHOUD

1	**Inleiding**	**3**
2	**Procedure**	**4**
3	**Zienswijzen**	**5**
3.1	**Zienswijze 1**	**5**
3.2	**Zienswijze 2**	**10**
3.3	**Zienswijze 3**	**14**
3.4	**Zienswijze 4**	**17**
3.5	**Zienswijze 5**	**18**
3.6	**Zienswijze 6**	**21**
4	**Ambtshalve wijzigingen**	**24**
5	**Overzicht van de wijzigingen**	**25**

1 Inleiding

Deze nota bevat de volgende onderdelen:
- een weergave van de gevolgde procedure
- een samenvatting van de reactie (‘zienswijze’) op het ontwerpbestemmingsplan en ons besluit over de zienswijze
- een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het bestemmingsplan

Deze nota behoort bij het voorstel van burgemeester en wethouders aan onze raad en bij ons besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Volgens de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) die sinds 28 mei 2018 van toepassing is mogen wij naw-gegevens (naam, adres en woonplaats) en enkele andere persoonsgegevens niet digitaal aanbieden. Een uitzondering geldt voor gegevens van:
- ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (zoals een B.V. of een v.o.f.)
- personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure, bijvoorbeeld advocaten en gemachtigden

Als het voor de uitoefening van een publieke taak moet, mogen wij persoonsgegevens wel digitaal aanbieden. Wij bieden deze nota digitaal aan. Daarom noemen wij geen naw-gegevens, behalve waar de wet dat toelaat. In een apart overzicht staat wie de zienswijze heeft ingediend. Dat overzicht is op papier beschikbaar, dus niet digitaal.

2 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Portier’ heeft op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 13 april 2023 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende de periode van terinzagelegging zijn 6 schriftelijke zienswijzen ingediend. De zienswijzen worden in deze nota samengevat en beantwoord. Ook is aangegeven welke gevolgen de beantwoording van de zienswijze voor het bestemmingsplan heeft. De samenvatting van de zienswijzen kan inhouden dat niet alle aspecten expliciet in die samenvatting zijn genoemd. Er heeft echter wel een integrale beoordeling van de zienswijze plaatsgevonden.

Als wij vinden dat de indiener van een (ontvankelijke) zienswijze gelijk heeft, verklaren wij de zienswijze gegrond. Als wij vinden dat de indiener geen gelijk heeft, verklaren wij de zienswijze ongegrond. Wij kunnen een zienswijze ook gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond verklaren.

3 Zienswijzen

3.1 Zienswijze 1

	Zienswijzen	Beoordeling
1.1	Indieners geven aan dat de smalle Dijkgraafstraat (breedte 4,90 meter) nu al wordt benut als toegangs- en ontsluitingsweg van Druten-West en dat dit nu al verkeers- en geluidsoverlast geeft voor de bewoners van de Dijkgraafstraat. Indieners geven aan dat voor de bewoners van de Dijkgraafstraat, door het plan, de volgende punten een niet aanvaardbare toename van verkeers- en geluidsoverlast gaan opleveren: a In tegenstelling wat tijdens de informatiebijeenkomst is gezegd, wordt de Dijkgraafstraat een tweerichtingsweg voor gemotoriseerd verkeer. b Voor de Klokkenslagstraat wordt éénrichtingsverkeer voor auto's in westelijke richting ingesteld. c De Dijkgraafstraat wordt recht en rechtstreeks aangesloten op de Van Heemstraweg, waardoor autoverkeer nog gemakkelijker dan voorheen Druten-West in en uit kan rijden via de Dijkgraafstraat. d In Druten-West worden 250 woningen (Hooiwal, 't Erf en Portier) toegevoegd en deze 250 huurders/eigenaren bezitten minimaal één motorvoertuig. e Op de huidige parkeerplaats van 'de Bogerd' wordt een openbaar parkeerhuis voor 200 auto's gebouwd. De in- en uitrit van dit parkeerhuis wordt gesitueerd aan de Dijkgraafstraat. In het bestemmingsplan staat de verwachting genoemd dat de bezoekers van de Bogerd de Dijkgraafstraat slechts vanuit en in de richting van de Van Heemstraweg dit parkeerhuis zullen benaderen, maar dit is onjuist. Waarnemingen laten zien dat bezoekers van de Bo-	Het betreft hier constateringen, geen antwoord nodig.

	gerd, woonachtig in Druten-Noord, met hun auto de Dijkgraafstraat benutten om het parkeerterrein (straks het parkeerhuis) van de Bogerd te bereiken/verlaten.	
1.2	Indieners geven aan dat voor de aansluiting (T-kruising) Van Heemstraweg-Buurmeesterstraat reeds eerder een verbod is ingesteld om linksaf te slaan. De gemeente Druten heeft hiertoe besloten, omdat: *"Een volledige ontsluiting (wel links- en rechtsaf slaan toestaan) een zeer aantrekkelijk alternatief zou zijn om Druten-West in oostelijke richting te verlaten, niet alleen voor bewoners van Druten-West, maar ook voor de wijken ten noorden van de Heuvel".* Indieners geven aan dat deze T-kruising en de nog te realiseren T-kruising Van Heemstraweg-Dijkgraafstraat 180 meter van elkaar liggen. Indieners vragen zich af wat de kruising Van Heemstraweg-Dijkgraafstraat dan zo bijzonder en afwijkend maakt ten opzichte van de Buurmeesterstaat dat hier zonder rotonde of linksaf verbod toch links- en rechtsaf geslagen mag gaan worden?	Uit de studie 'Aanvullende verkeersanalyse Portier' (kenmerk: 010462.20230202.N1.02, d.d. 3 februari 2023) blijkt dat er op het toekomstige kruispunt Van Heemstraweg - Dijkgraafstraat sprake is van een goede doorstroming in zowel het drukste ochtend- als avondspitsuur. Vanuit de mate van doorstroming op het toekomstige kruispunt is er geen aanleiding om verplichte rijrichtingen in te voeren, zoals bij de Buurmeesterstraat wel het geval is. Zie de beantwoording bij 1.4 over de ontsluiting Buurmeesterstraat - Van Heemstraweg.
1.3	Indieners geven aan het verbazingwekkend te vinden dat in de Mobiliteitsstudie van Goudappel geen of nauwelijks onderzoek is ingesteld naar het effect van de nieuwbouwwijk Portier en andere bouwactiviteiten (Hooiwal en 't Erf) en andere verkeersmaatregelen in Druten-West (linksaf verbod Buurmeesterstraat) voor de verkeersafwikkeling in en via de Dijkgraafstraat. De Dijkgraafstraat ligt namelijk in het plangebied. Goudappel noemt slechts "de sluiproute naar het centrum" als aanbeveling voor het instellen van eenrichting gemotoriseerd verkeer van de Dijkgraafstraat. Indieners geven echter aan (zie eerder punt) dat er veel meer argumenten zijn om eenrichtingsverkeer voor auto's in te stellen in de Dijkgraafstraat.	Gemotiveerd moet worden dat het onderhavige bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt beoordeeld moet worden. Daarbij moeten uiteraard ontwikkelingen die reeds vergund zijn en autonome ontwikkelingen meegenomen worden. De Mobiliteitsstudie voor Portier van 5 december 2022 en de Aanvullende verkeersanalyse van 3 februari 2023 -allebei opgesteld door verkeerskundig adviesbureau Goudappel- zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de Groene Metropoolregio. Hierin zijn naast het linksaf verbod komende uit de Buurmeesterstraat ook de bouwplannen 't Erf en Hooiwal meegenomen, allebei als ontwikkeling met 50 woningen. In het kader van de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid is met deze ontwikkelingen dus wel degelijk rekening gehouden.
1.4	Indieners halen het advies van de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid aan. Indieners hebben de indruk dat dit advies enkel is ingegeven vanuit het perspectief van de brandweer en dat er niet is gekeken	In de Mobiliteitsstudie is voor de Dijkgraafstraat uitgegaan van een éénrichtingsweg de wijk Druten-West in. Dit om te voorkomen dat verkeer uit deze wijk deze route richting de Van Heemstraweg verkiest boven de route Heuvel - Raadhuisstraat. Naar aanleiding van het advies van de

	naar de verkeersveiligheid. Indieners kunnen zich dan ook niet voorstellen dat dit advies de doorslag heeft gegeven om de smalle Dijkgraafstraat voor autoverkeer in twee richtingen open te stellen. Indieners vragen zich af waarom er niet voor de bredere Buurmeesterstraat als ontsluitingsweg is gekozen?	Veiligheidsregio is in de Aanvullende verkeersanalyse onderzocht of de Dijkgraafstraat twee-richtingenverkeer kan blijven. Geconcludeerd wordt dat, indien de Dijkgraafstraat in de eindsituatie een twee-richtingen route blijft, er sprake is van een goede doorstroming op de kruising Van Heemstraweg-Dijkgraafstraat en dat overwogen kan worden om de verkeerscirculatie op de Dijkgraafstraat te wijzigen ten opzichte van de Mobiliteitsstudie. Naar aanleiding van de conclusie en het advies in de Aanvullende verkeersanalyse is het advies van de Veiligheidsregio om op de Dijkgraafstraat twee-richtingenverkeer te handhaven overgenomen, zodat het verkeer uit Druten-West ook bij de Dijkgraafstraat de wijk uit kan (in oostelijke en westelijke richting). De ontsluiting Buurmeesterstraat - Van Heemstraweg (rechts in en rechts uit) staat los van de ontwikkeling van Portier. Het verkeerskundig onderzoek, de afweging van de opties en de besluitvorming daarover heeft plaatsgevonden in het kader van de procedure van het bestemmingsplan voor het ontwikkelingsgebied de Hooiwal. De opties waren destijds een volledige ontsluiting voor een klein gebied of een halve aansluiting voor de volledige wijk. Dit heeft met de verwachte intensiteiten te maken. Een volledige ontsluiting bij de Buurmeesterstraat zou een op het eerste oog aantrekkelijk alternatief zijn voor niet alleen de wijk Druten-West, maar ook voor de wijken ten noorden van de Heuvel. Dan zou een inritconstructie ongeschikt zijn als aansluiting en een andere kruispuntoplossing nodig zijn. Bijvoorbeeld een aansluiting op de Van Heemstraweg met een extra rotonde. Omdat deze optie veel technische uitdagingen kent en een zeer grote financiële investering noodzakelijk maakt, is deze optie afgevallen en is er gekozen voor een halve aansluiting voor de volledige wijk. Deze keuze is verwerkt in het verkeersmodel van de Groene Metropoolregio, wat als uitgangspunt heeft gediend voor de Mobiliteitsstudie en de Aanvullende verkeersanalyse.

1.5	Indieners geven aan dat in het aanvullend verkeersadvies van Goudappel opnieuw niet ingegaan wordt op de effecten van twee richtingen autoverkeer in de Dijkgraafstraat. Indieners geven aan dat het aanvullend advies slechts tendeert naar wat de gemeente Druten het meest wenselijk acht.	Als gevolg van de gewijzigde verkeerscirculatie stijgt de verkeersgeneratie van Portier via de Dijkgraafstraat van 506 naar 580 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal. Het effect van het instellen van tweerichtings- in plaats van eenrichtingsverkeer is dus beperkt: 74 motorvoertuigbewegingen extra per werkdagetmaal. Het planeffect van Portier per spitsuur is: 53 motorvoertuigbewegingen per uur (minder dan 1 per minuut). Het profiel van de rijloper van de Dijkgraafstraat heeft een beoogde breedte van 5 meter. Vanuit de breedte van de weg zijn 3.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk om te kunnen spreken van een verkeersveilige verkeersdruk. Gebaseerd op de wegenstructuur maken in de huidige situatie 355 woningen gebruik van de Dijkgraafstraat. De verkeersgeneratie van deze woningen is (maximaal) 8 per woning. De verkeersgeneratie is daarmee: 355 x 8 = 2.840 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de 'worst case situatie' rijdt al dit verkeer via de Dijkgraafstraat, wat niet de verwachting is. Er zijn immers ook andere ontsluitingswegen, zoals de Heuvel/Raadhuisstraat en de Buurmeesterstraat. Wanneer toch gerekend wordt, dan ontstaat een totale verkeersdruk van (2.840 + 580 =) 3.420 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit ligt onder de waarde van 3.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Er is daarmee sprake van een verkeersveilige verkeersdruk in de Dijkgraafstraat in zowel de huidige als de toekomstige situatie. Opgemerkt wordt dat in de huidige situatie al sprake is van tweerichtingsverkeer op de Dijkgraafstraat. Dat verandert dus niet ten opzichte van de plansituatie. Wel verandert de aansluiting op het hoofdwegennet: in plaats van de aansluiting op de Raadhuisstraat wordt een aansluiting op de Van Heemstraweg gerealiseerd. De afstand tot de rotonde Raadhuisstraat – Van Heemstraweg blijft echter min of meer gelijk: van 135 meter in de huidige situatie tot 142 meter in de toekomstige situatie. De verwachting is dat dit niet leidt tot een gewijzigde verkeerssituatie in Druten – West, afgezien van het planeffect van Portier van 580 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal.

1.6	Indieners geven aan dat de gemeente in het Omgevingsdossier vol trots spreekt over de wijze waarop omwonenden en andere belanghebbenden zijn betrokken bij Portier en hoe zij over de planvorming zijn geïnformeerd. Indieners geven aan dat dit deels waar is, maar als het gaat over de twee richtingen autoverkeer in de Dijkgraafstraat dan is dit juist niet waar. Bij informatiebijeenkomsten is namelijk steeds gesproken over een eenrichting autoverkeer in de Dijkgraafstraat. Indieners geven aan pas begin maart 2023 via informele kanalen te hebben gehoord dat het college van B&W mogelijk voor een tweerichting autoverkeer zou kiezen. Indieners geven aan dat de gemeente hierover dus niet transparant is geweest en vragen zich af wat de reden is waarom de bewoners van de Dijkgraafstraat en de Heemradenstraat hierin niet betrokken zijn?	Het behouden van de twee richtingen autoverkeer in de Dijkgraafstraat is het gevolg van het advies van de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid van 12 oktober 2022 en het nadere advies daarover in de vorm van de Aanvullende verkeersanalyse van 3 februari 2023. Met de tweede ronde op 15 september 2022 is het participatietraject over het plan Portier afgesloten. Op dat moment waren bovengenoemde adviezen niet bekend, zodat daarover niet met de omwonenden kon worden gecommuniceerd. Nadien zijn bovengenoemde adviezen gedeeld met de bewoners van de Dijkgraafstraat en de Heemradenstraat en heeft er op 30 maart 2023, voordat het college van burgemeester en wethouders op 4 april 2023 instemde met het ontwerpbestemmingsplan waarin sprake is van (handhaving van) twee richtingen autoverkeer in de Dijkgraafstraat, bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen een vertegenwoordiger van deze bewoners en de wethouders Brink en Thoonen. In dit overleg zegde wethouder Brink toe dat er een half jaar nadat het project Portier afgerond is, dus na de bouw van de woningen en de herinrichting van de openbare ruimte, gemonitord wordt of de theoretische modellen in de praktijk werken. Als blijkt dat dat er bijvoorbeeld regelmatig te lange wachttijden ontstaan, dan zal de oorzaak geanalyseerd worden. Daarbij worden dan passende maatregelen bepaald, voorgesteld en na besluitvorming getroffen.
1.7	Indieners hopen met deze zienswijze dat voor de Dijkgraafstraat alsnog een permanent eenrichtingsgebod in noordelijke richting voor gemotoriseerd verkeer wordt ingesteld.	Vanwege het advies van de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid van 12 oktober 2022 en het daarover ingewonnen nadere advies in de vorm van de Aanvullende verkeersanalyse van 3 februari 2023 is dit niet wenselijk.

Conclusie

De ingediende zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.2 Zienswijze 2

	Zienswijzen	Beoordeling
2.1	Indieners maken bezwaar tegen de twee appartementengebouwen, waarbij indieners nog extra (dus dubbel) bezwaar maken tegen het gebouw met een hoogte van 37 meter. Indieners geven aan dat gebouwen met een dergelijke hoogte niet passen in het landschappelijke karakter van een plaats als Druten. Indieners geven aan dat zulke woontorens die zo hoog boven alles uitsteken de leefomgeving verstoren, de landschappelijke uitstraling aantasten, een gedrocht zijn en de aanblik van Druten schaden.	Het appartementengebouw op de hoek van de Van Heemstraweg en de Raadhuisstraat wordt het tweede gebouw in hoogte in het dorp Druten, maar blijft duidelijk lager dan de markante kerktoren. Bovendien is de afstand tot de kerktoren zodanig dat ze alleen vanaf grotere afstand tegelijk in beeld komen. Hiermee blijft de kerktoren beeldbepalend voor het silhouet van Druten. Het nieuwe appartementengebouw op deze hoek, mits van hoge kwaliteit, voegt wel iets toe aan het dorpssilhouet, waardoor dit boeiender en unieker wordt. Ze neemt als het ware het estafettestokje over van de verpleegstersflat, die tussen 1971 en 2000 het dorpssilhouet mede vorm gaf. Het nieuwe appartementengebouw markeert op treffende wijze de entree tot het dorpshart en het functionele zwaartepunt van de bebouwde kom en vormt zo een nieuw oriëntatiepunt. Zie ook de beantwoording bij 2.3.
2.2	Indieners geven aan dat met de uitvoering van een gebouw van 10 woonlagen er een precedent geschapen wordt. Indieners geven aan dat dit voorkomen moet worden. Indieners geven aan dat dit helaas al het geval is geweest met 6 woonlagen in de “Poort van Druten”, waardoor een appartementengebouw van 6 woonlagen nu ‘in het straatbeeld past’.	Met de realisatie van het appartementengebouw van 10 woonlagen wordt geen precedent geschapen. Voor elk bouwplan dat afwijkt van het bestemmingsplan dient getoetst te worden of dat passend is. Met onderhavig bouwplan wordt een uniek onderdeel aan het dorpssilhouet toegevoegd, zoals bij de beantwoording van 2.1 is aangegeven. Wanneer bij eventuele toekomstige plannen een soortgelijk bouwplan wordt gepresenteerd, moet voor dat plan een nieuwe afweging worden gemaakt op ruimtelijke gronden.
2.3	Indieners verwijzen naar een enquête (IMG20201009) uit 2020 waaruit blijkt dat Druten het landelijke en dorpse karakter wil behouden. Indieners geven aan dat de twee appartementengebouwen een flagrante inbreuk zijn op de uitkomst van deze enquête.	De gemeenteraad van Druten heeft specifiek voor het plangebied de “Ambitienotitie Ruimtelijke Kwaliteit” vastgesteld. Hierin staat: *“De hoofdambitie is om echt nieuwe kwaliteiten toe te voegen aan het hart van Druten. Dus niet meer van hetzelfde. We zijn op zoek naar woon- en leefmilieus, die nog niet aanwezig zijn in Druten, die uniek zijn in het Land van Maas en Waal en waaraan behoefte bestaat bij de inwoners van Druten. Inmiddels is het dorp zo groot geworden, dat in het*

		hart behoefte is aan een centrum-dorps woon- en leefmilieu. Een woonmilieu met centrum-dorpse kwaliteiten; relatief hoge dichtheden, een compacte, maar hoogwaardig en klimaatbestendig ingerichte openbare ruimte met veel groen en verblijfskwaliteit." *"De sfeer van het nieuwe dorpsdeel moet op een bepaalde manier Drutens zijn, geïnspireerd door het rijke verleden van het dorp, maar hier is ook ruimte om nieuwe sferen te creëren. Het nieuwe dorpsdeel vormt een schakel tussen de gebieden eromheen en krijgt een herkenbare uitstraling naar de Van Heemstraweg. Samen met de bestaande gebouwen zal de nieuwe bebouwing en inrichting in het plangebied richting Van Heemstraweg moeten uitstralen: Hier ligt het hart van Druten! Hier moet de passant het gevoel krijgen vlak langs (of bijna dóór) het centrum te rijden. Dit vraagt om een treffende stedenbouwkundige setting en een uniek bebouwingsbeeld, dat inspeelt op zichtlijnen over de Van Heemstraweg. Een hoger gebouw, dat het silhouet van Druten verrijkt, is hier denkbaar. De architectuur is hoogwaardig en voegt nieuwe identiteit toe aan Druten. De schaal van de bebouwing sluit aan bij de schaal van de Van Heemstraweg (inclusief de begeleidende groen- en waterstructuur) en de bebouwing bij de rotonde. De bouwhoogte sluit hierbij aan en is maximaal 5 bouwlagen. Een slank, hoger gebouw of bouwdeel, dat van grotere afstand als oriëntatiepunt functioneert voor de entree naar het centrum is hier denkbaar, mits de architectuur zodanig is dat hiermee het silhouet van Druten echt wordt verrijkt."* Deze ambities geven blijk van een gemeente die durft te kiezen. Het actuele woningtekort noopt tot bouwen. Op deze centrale locatie nabij het regionale busstation en het centrum wil de gemeente zoveel mogelijk woningen bouwen, maar dit moet wel hoogwaardig worden. Door woningen te stapelen en gebouwd parkeren toe te passen slaagt dit plan er in, ondanks de relatief hoge woningdichtheid, toch een aantrekkelijke, groene woonomgeving te scheppen. De twee nieuwe appartementengebouwen langs de Van Heemstraweg passen qua hoogte derhalve binnen de door de gemeenteraad geformuleerde ruimtelijke ambities. Dit

		wordt bevestigd door positieve adviezen van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit over het stedenbouwkundig plan en het Beeldkwaliteitsplan voor Portier, welke plannen de grondslag vormen voor deze ontwikkeling.
2.4	Indieners verwijzen naar het recent gelanceerde plan over de toekomst van het platteland (Toekomstvisie Druten2040). Indieners geven aan dat het dus om het platteland gaat en dat het dus geenszins de bedoeling is dat Druten verstedelijkt.	De gemeenteraad heeft specifiek voor het plangebied de “Ambitienotitie Ruimtelijke Kwaliteit” vastgesteld waaraan voldaan wordt met onderhavig plan. Zie ook de beantwoording bij 2.3. Het Strategisch Kompas Druten 2040 is in ontwikkeling en heeft dus nog geen status. Dit in tegenstelling tot de ‘Ambitienotitie Ruimtelijke Kwaliteit’. Deze notitie wordt verwerkt in het Strategisch Kompas Druten 2040.
2.5	Indieners geven aan dat tijdens de eerste bijeenkomst werd gezegd “dat men niet anders kon dan de hoogte in”. Indieners geven aan dit een drogreden te vinden en dat dit past in de stad Nijmegen en niet in een dorp zoals Druten. Indieners snappen wel dat er de hoogte in gegaan moet worden, maar dan tot 6 woonlagen (of lager). Indieners geven echter aan dat er daarvoor in Druten betere plekken zijn, zoals het stuk landgoedgrond, gelegen aan de Van Heemstraweg naast de gebouwen Waalstaete en Maasstaete.	Om bij te dragen aan het oplossen van de woningnood is het noodzakelijk om woningen te bouwen. Om daar binnen het plangebied aan bij te dragen is getoetst aan de door de gemeenteraad voor het plangebied vastgestelde “Ambitienotitie Ruimtelijke Kwaliteit”. Dit komt eveneens terug in de beantwoording bij 2.1 en 2.3.
2.6	Indieners maken bezwaar tegen de voorgenomen parkeergarage. Indieners geven aan dat dit tegen de verduurzamingstransitie indruist. Indieners geven aan dat dit tevens een argument is om het appartementengebouw te verlagen, want dan heb je minder parkeerplaatsen nodig.	Het klopt dat minder appartementen zorgt voor minder parkeerplaatsen. Er is echter eveneens een noodzaak om woningen te realiseren en in dit plan is een balans gezocht tussen de noodzakelijke woningen en de duurzaamheidsambities. In het plan is veel aandacht voor maatregelen die bijdragen aan duurzaamheid en het klimaat. Het plangebied wordt klimaatadaptief ingericht. Tussen de woningen en appartementengebouwen is veel ruimte voor groenzones. Naast verschillende duurzaamheidsmethoden, zoals bijvoorbeeld zonnepanelen, warmtepompen en circulair bouwen, worden de woningen gasloos gebouwd en zullen deze voldoen aan de eisen van BENG.

2.7	Indieners vragen zich af of er voldoende is onderzocht wat de parkeerbehoefte is. Is er gekeken naar de bezoekers voor de bewoners? Is er serieus gekeken naar de bezoekers van de Bogerd, theater of anderszins?	In de parkeerbehoefteberekening is rekening gehouden met de verschillende bestaande en nieuwe functies in het gebied: • de nieuwe bewoners; • de bezoekers van de nieuwe bewoners; • commerciële functies; • detailhandel; • horeca; • apotheek en gezondheidscentrum. Bij De Bogerd zijn momenteel 63 parkeerplaatsen aanwezig. Dit is een bestaande voorziening, zodat voor het gebruik van dit gebouw geen nieuwe berekening van de parkeerbehoefte gemaakt hoeft te worden. Op verzoek van de gemeente heeft de exploitant echter een maatwerkopgave overgelegd, die neerkomt op 125 benodigde parkeerplaatsen op piekmomenten. Deze piekmomenten vinden echter plaats op momenten dat andere functies in de omgeving tot een kleinere parkeervraag leiden, waardoor besloten is om voor De Bogerd 100 parkeerplaatsen op te nemen in de parkeerbalans. Dat is beduidend meer dan het huidige aantal. De totale parkeercapaciteit binnen Portier is 419 parkeerplaatsen en de parkeerbehoefte bedraagt maximaal 418 parkeerplaatsen, waarbij de parkeerbehoefte van bovengenoemde functies is meegenomen. Er is zodoende sprake van een acceptabele parkeersituatie binnen de eigen plangrenzen van Portier.
2.8	Indieners geven als suggestie om de parkeergarage bij het aan te leggen nieuwe busstation te bouwen en dan zo veel mogelijk onder de grond met op de bovenste verdieping de fietsenstalling.	De parkeerbehoefte van Portier moet binnen het eigen plangebied worden opgelost. Uit de Mobiliteitsstudie blijkt dat dat het geval is. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit bij het busstation is daarom niet nodig.
2.9	Indieners geven aan dat - in tegenstelling tot wat wordt gesteld en gedacht - op een enkeling na, de bewoners van het Hoogstuk niet hebben ingestemd met het voorgestelde plan.	Hiervan wordt kennis genomen.

Conclusie

De ingediende zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3 Zienswijze 3

	Zienswijzen	Beoordeling
3.1	Indieners geven aan dat hoogbouw van 10 verdiepingen afbreuk doet aan het dorpse karakter van Druten.	Zie de beantwoording bij 2.1 en 2.3.
3.2	Indieners geven aan dat d'n Bogerd uitbreidingsplannen heeft met een bioscoop. Hiermee zal het verkeer in de omgeving verder toenemen.	Er komt geen commerciële bioscoop in De Bogerd. Marktpartijen hebben eerder aangegeven hiervoor geen belangstelling te hebben.
3.3	Indieners geven aan dat door de hoogbouwplannen de lichtinval in de buurt aanzienlijk minder wordt, helemaal in de herfst en winter. Indieners geven aan dat dit het woongeluk zal beperken.	Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. De meeste gemeenten hanteren de TNO-norm. TNO kent een 'lichte' en een 'strenge' norm: – De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. – De 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari - 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. Ten westen van de woningen van de indieners worden appartementengebouwen van 6 en 10 bouwlagen gerealiseerd. Hierdoor zal er vanwege de draaiing van de zon enkel in de wintermaanden na 14.30 uur sprake kunnen zijn van een beperking van lichtinval. Buiten de wintermaanden is er geen beperking van lichtinval doordat de zon hoger staat en boven de bebouwing uit komt. Zodoende wordt voldaan aan de strenge TNO-norm, waarbij ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari - 22 november worden behaald.
3.4	Indieners geven aan dat dergelijke hoogbouw een verandering van wind kan veroorzaken en bij voldoende wind tot mogelijke overlast. Indieners geven aan dat dit het bewegingsgemak in de buurt kan beperken.	Om de haalbaarheid voor het aspect windhinder te kunnen toetsen is een windklimaatonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 10 bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat windhinder geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.
3.5	Indieners geven aan dat de ontsluiting van de parkeergarages direct op de Raadhuisstraat, de doorstroming op de Raadhuisstraat niet zal bevorderen.	Eén parkeergarage van Portier sluit aan op de Raadhuisstraat. Het betreft de parkeergarage onder het appartementengebouw op de hoek van

		de Van Heemstraweg en de Raadhuisstraat. Het betreft de verkeersgeneratie van 40 dure koopappartementen met een verkeersgeneratie van 325 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal. De verkeersdruk van deze parkeergarage is lager dan de verkeersdruk op de huidige aansluiting van de Dijkgraafstraat en de verkeersdruk op de Raadhuisstraat (respectievelijk 2.840 om 8.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal). De mate van doorstroming op de Raadhuisstraat wordt met name veroorzaakt door de vormgeving van de kruispunten. Een kruispunt of een rotonde zorgt voor vertraging en bij meer verkeer kan dit uiteindelijk leiden tot opstoppingen. Uit de Mobiliteitsstudie en de Aanvullende verkeersanalyse blijkt dat er na realisatie van het plan Portier sprake is van een goede doorstroming op de kruispunten Van Heemstraweg – Raadhuisstraat en Van Heemstraweg – Dijkgraafstraat. De gemiddelde wachttijd bij de kruispunten blijft voor alle wegvakken onder de 25 seconden, waarmee sprake is van een goede verkeersafwikkeling. Voor de kruispuntanalyses is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de Groene Metropoolregio. Uit de kruispuntanalyses blijkt dat er sprake is van een goede doorstroming op de Raadhuisstraat. Uit de Mobiliteitsstudie blijkt dat ondanks de toename van verkeer op de Raadhuisstraat, er nog steeds sprake zal zijn van een verkeersveilige verkeersdruk.
3.6	Indieners geven aan met de huidige inrichting van de Raadhuisstraat al regelmatig de grond te voelen trillen. Indieners geven aan dat dit zeker tijdens de werkzaamheden, maar ook daarna, niet minder zal worden. Indieners geven aan dat hun woningen daar schade van zullen lijden.	Voor de start van de bouw en de civiele werkzaamheden wordt een risicoanalyse gemaakt waar werkzaamheden hinder/schade kunnen veroorzaken. Daar waar dit mogelijk kan optreden zal uit voorzorg een vooropname (nulmeting) worden gemaakt door een onafhankelijk expertisebureau van onder andere woningen, tuinmuurtjes, e.d. Deze vooropname zal schriftelijk en met foto’s worden vastgelegd. Als er ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen toch schade ontstaat, dan zal de vooropname worden gebruikt om de omvang van deze schade vast te stellen.

		Uiteraard wordt geprobeerd om overlast tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk te voorkomen. Enige overlast is echter niet altijd uit te sluiten. De Raadhuisstraat zal met de herinrichting worden voorzien van een nieuw wegdek/fundering. Overlast door trillingen zal hierdoor eerder af- dan toenemen.
3.7	Indieners geven aan dat een autoluwe omgeving het gebruik van auto's niet zal ontmoedigen. Het parkeerprobleem zal zich alleen verplaatsen naar omliggende gebieden. Indieners geven aan dat de toekomstige bewoners gebruik zullen maken van de makkelijkst toegankelijke en dichtstbijzijnde parkeerplekken. Indieners verwachten dat dit de gratis gelijkvloerse omliggende parkeerplaatsen zullen zijn voor onbeperkte tijd i.p.v. de geplande parkeergarage met 3 verdiepingen. Indieners geven aan dat de parkeerplaatsen van d'n Bogerd nu al regelmatig niet toereikend zijn en dat de bezoekers de Engelenbak weten te vinden, waardoor de indieners zelf een andere parkeerplek moeten zoeken. Indieners geven aan dat er bij evenementen nu zelfs in de Engelenbak op het gras geparkeerd wordt. Indieners hebben voor dit laatste begrip, maar alleen voor incidentiele piekbelasting, niet voor een continue verhoogde parkeerdrukte.	De parkeercapaciteit is 419 parkeerplaatsen binnen het plangebied Portier en de parkeerbehoefte bedraagt maximaal 418 parkeerplaatsen. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie binnen de eigen plangrenzen. Om deze reden verwachten we niet dat bewoners, werknemers en bezoekers van plangebied Portier buiten het plangebied (onder andere in de Engelenbak) zullen parkeren. In de parkeerbalans voor Portier wordt rekening gehouden met 100 parkeerplaatsen voor De Bogerd. Dat zijn er beduidend meer dan de huidige 63. De extra parkeerplaatsen zullen zorgen voor een verlichting van de parkeerdruk bij evenementen in De Bogerd, onder andere in de Engelenbak.
3.8	Indieners geven aan vóór ontwikkeling van het gebied te zijn, maar dat er een betere balans gevonden moet worden. Indieners geven aan uiteraard bereid te zijn om mee te denken over mogelijke oplossingen.	Hiervan wordt kennis genomen.

Conclusie

De ingediende zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.4 Zienswijze 4

	Zienswijzen	Beoordeling
4.1	Het waterschap heeft geadviseerd in het kader van het verplichte vooroverleg. De opmerking ten aanzien van het opnemen van de dubbelbestemming ten behoeve van de keurzone/beschermingszone langs de A-watergang is echter niet verwerkt in de regels en op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan. Het waterschap geeft aan dat het op juiste wijze opnemen van de Legger op de verbeelding van belang is voor de bescherming van het functioneren van het watersysteem. De beschermingszone is van belang voor het plan, omdat in deze zone de Keur van toepassing is en beperkingen gelden ten aanzien van het gebruik als ook eventuele werkzaamheden. Een afbeelding van de vastgestelde Legger en een voorbeeldtekst voor de dubbelbestemming 'Waterstaat - Watergangen' zijn bijgevoegd.	In het ontwerpbestemmingsplan is inderdaad enkel de enkelbestemming 'Water' overgenomen vanuit het vigerende plan. De dubbelbestemming 'Waterstaat – Watergangen' is niet opgenomen in het vigerende plan. De dubbelbestemming 'Waterstaat – Watergangen' zal opgenomen worden in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan, conform de vastgestelde Legger.

Conclusie

De zienswijze is gegrond. Het bestemmingsplan zal naar aanleiding van de ingediende zienswijze aangepast worden. Aansluitend aan de enkelbestemming 'Water' zal de dubbelbestemming 'Waterstaat – Watergangen' opgenomen worden in de regels en op de verbeelding.

3.5 Zienswijze 5

	Zienswijzen	Beoordeling
5.1	Indieners geven aan dat door de komst van de nieuwe woonwijk er nog meer verkeersdrukte zal ontstaan in de Raadhuisstraat, terwijl in het ambitiedocument staat dat de Raadhuisstraat juist ontlast zal worden.	De mate van doorstroming op de Raadhuisstraat wordt met name veroorzaakt door de vormgeving van de kruispunten. Een kruispunt of een rotonde zorgt voor vertraging en bij meer verkeer kan dit uiteindelijk leiden tot opstoppingen. Uit de Mobiliteitsstudie en de Aanvullende verkeersanalyse blijkt dat er na realisatie van het plan Portier sprake is van een goede doorstroming op de kruispunten Van Heemstraweg – Raadhuisstraat en Van Heemstraweg – Dijkgraafstraat. De gemiddelde wachttijd bij de kruispunten blijft voor alle wegvakken onder de 25 seconden, waarmee sprake is van een goede verkeersafwikkeling. Voor de kruispuntanalyses is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de Groene Metropoolregio. Uit de kruispuntanalyses blijkt dat er sprake is van een goede doorstroming op de Raadhuisstraat. Uit de Mobiliteitsstudie blijkt dat ondanks de toename van verkeer op de Raadhuisstraat, er nog steeds sprake zal zijn van een verkeersveilige verkeersdruk.
5.2	Indieners geven aan dat er in de plannen staat dat er ruimte naast de Zeeman wordt gecreëerd voor het laden en lossen van vrachtwagens. Wanneer deze vrachtwagens (Plus, Meat & Ribs, Zeeman) weg willen rijden zouden ze de weg op moeten draaien vlak voor een onoverzichtelijk en druk kruispunt. Indieners geven aan dat hierdoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.	De nieuwe laad- en loslocatie is voorzien langs de Raadhuisstraat. Hiermee wordt voorkomen dat een vrachtwagencombinatie door de woonwijk en het winkelcentrum rijdt en voor een verminderde leefbaarheid zorgt. De chauffeur van de vrachtwagen heeft voldoende zicht op tegemoetkomend en achteroprijdend verkeer (via de spiegels van de vrachtwagen). Het vertrek is in noordelijke richting. Er is sprake van een veilige manoeuvre. De route loopt vervolgens via een route die andere vrachtwagens ook volgen naar het centrum.
5.3	Indieners geven aan dat de vrachtwagens via het dorp Druten weer moeten verlaten. Op verschillende momenten van de dag, dus niet alleen in de ochtend en 7 dagen in de week, is het een komen en	Zie de beantwoording bij 5.2.

	gaan van verkeer en vrachtverkeer. Indieners geven aan nu al dagelijks verkeersopstoppingen in de straat te zien wanneer vrachtwagens op elkaar staan te wachten om te kunnen lossen. Indieners geven aan dat dit niet minder zal worden en met de plannen om de weg te versmallen zal dit ook tot nog onveiligere situaties leiden.	
5.4	Indieners hebben vernomen dat de Dijkgraafstraat een tweerichtingsweg blijft. Indieners geven aan dat het dan logischer is om vrachtwagens te laten lossen in de Klokkenslagstraat, zoals nu ook gebeurt. Indieners geven aan dat er zo geen vervelende situaties ontstaan op de Raadhuisstraat en dat de vrachtwagens het dorp dan snel kunnen verlaten via de Dijkgraafstraat.	Zie de beantwoording bij 5.2 en 5.7. Kleine vrachtwagens kunnen (wel) de Klokkenslagstraat inrijden vanaf de Raadhuisstraat om te laden en te lossen achter de winkels en het dorp vervolgens verlaten via de Dijkgraafstraat of via de Heemradenstraat/Heuvel.
5.5	Indieners geven aan in het gesprek met dhr. Flier op 17 mei jl. te horen te hebben gekregen dat de woningen aan de Klokkenslagstraat met een plat dak gebouwd gaan worden. Indieners willen graag weten hoe hoog deze gebouwd gaan worden en wat de rechtmatige afstand dan moet zijn t.o.v. hun perceel.	Het westelijke woonblok welke grenst aan de Klokkenslagstraat heeft een maximale bouwhoogte van 10 meter en een maximale goothoogte van 7 meter. Als deze woningen met een plat dak opgeleverd worden, mogen ze maximaal 7 meter hoog worden. De overige woningen welke mogelijk met een plat dak worden opgeleverd hebben een maximale bouw- en goothoogte van 10 meter. Deze woningen mogen zodoende maximaal 10 meter hoog worden. Hiervoor is een ambtshalve wijziging opgenomen. De nieuwe woningen grenzen met hun achtertuinen aan de achtertuin van indieners. De in het bestemmingsplan opgenomen afstanden voor bouwwerken tot perceelsgrenzen en de reguliere afstanden van het burenrecht volgens het Burgerlijk Wetboek zijn van toepassing.
5.6	Indieners geven aan in het gesprek met dhr. Flier te horen te hebben gekregen dat de Dijkgraafstraat twee richtingen blijft en dat de ontsluiting op de Van Heemstraweg zowel links- als rechtsaf is. Indieners geven aan dit niet in de plannen te hebben zien staan en vragen zich af of dit klopt? Indieners hopen van wel, zodat de Raadhuisstraat enigszins ontlast wordt.	Dit is correct. De Dijkgraafstraat blijft twee richtingen en de ontsluiting op de Van Heemstraweg is zowel links- als rechtsaf.
5.7	Indieners geven aan dat er nog een stukje straat is getekend aan de oostzijde van de parkeerplaats achter de Plus aan de Klokkenslagstraat. Volgens indieners heeft dit stukje weinig functie en zou vervangen kunnen worden door groen. Of de woningen zouden iets	Dit is een bestaand gedeelte van de Klokkenslagstraat wat gehandhaafd blijft. Hier wordt eenrichtingverkeer ingesteld voor gemotoriseerd verkeer in westelijke richting, omdat dit gedeelte te smal is voor twee-

	naar voren geplaatst kunnen worden voor meer privacy van de indieners.	richtingenverkeer en omdat hiermee het aantal conflictpunten met andere verkeersdeelnemers op de kruising met de Raadhuisstraat wordt verminderd.

Conclusie

De ingediende zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.6 Zienswijze 6

	Zienswijzen	Beoordeling
6.1	Indieners geven aan dat in de huidige situatie er bij de sporthal voldoende parkeerplaatsen zijn voor patiënten van de huisartsenpraktijk. Indieners zijn bang dat door de plannen juist de plekken in de buurt van de praktijk bezet zullen blijven. Indieners vragen zich af hoe het behoud van voldoende parkeerplaatsen voor patiënten, maar ook voor artsen (moeten snel spoedvisite kunnen afleggen), gegarandeerd kan worden?	De parkeerbehoefte in het plangebied Portier is maximaal 418 parkeerplaatsen op de koopavond. Op andere momenten van de week is de parkeerbehoefte lager: • werkdagochtend: 339 parkeerplaatsen; • werkdagmiddag: 343 parkeerplaatsen; • werkdagavond: 399 parkeerplaatsen; • werkdagnacht: 265 parkeerplaatsen; • zaterdagmiddag: 318 parkeerplaatsen; • zaterdagavond: 379 parkeerplaatsen; • zondagmiddag: 339 parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit is 419 parkeerplaatsen binnen het plangebied Portier en de parkeerbehoefte bedraagt maximaal 418 parkeerplaatsen. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie binnen de eigen plangrenzen. Juist op de voor de huisartsenpraktijk drukke momenten (werkdagochtend en -middag) is er dus een grote restparkeercapaciteit beschikbaar (respectievelijk 80 en 76 parkeerplaatsen). Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar moet zijn in de omgeving van de praktijk. Aan de westkant van de praktijk liggen 11 parkeerplaatsen: 2 voor huisartsen (op eigen terrein) en 9 voor patiënten (op gemeentegrond). De huisartsenpraktijk is zelf verantwoordelijk voor de reservering van voldoende parkeerplaatsen voor eigen personeel. Desgewenst kunnen daarvoor extra parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Bezoekers van de praktijk kunnen (ook) in de blauwe zone voor het gemeentehuis parkeren. Deze parkeerplaatsen zijn niet meegenomen in de parkeerbalans voor Portier.
6.2	Indieners geven aan dat tijdens de bouw de toegangsweg voor spoedverkeer vrij moet blijven.	Tijdens de bouw zal de toegangsweg naar de huisartsenpraktijk vrij blijven voor spoedverkeer.

6.3	Indieners geven aan dat de gemeente eerder heeft aangegeven de gezondste gemeente van Nederland te willen worden. In de plannen zien indieners geen voorzieningen die bewegen moeten stimuleren, genoemd. Indieners vragen zich af wat in het gebied hiervoor is bedacht?	Vanaf de Heuvel tot aan de watergang langs de Van Heemstraweg wordt een groene loper door het plangebied aangelegd. Hierin is ruimte voor ontmoeten en spelen, blijkend uit de plaatsing van bankjes en het aanleggen van speelelementen. De groene loper is autoluw, waardoor het gebruik van de 'benenwagen' en de fiets wordt gestimuleerd en waarin de voetganger en de fietser alle ruimte krijgen.
6.4	Indieners vragen zich af of er gedacht is aan aanpassingen ten behoeve van de veiligheid van de buurt door meer verlichting en toezicht, omdat woningen en groenvoorzieningen dit meer nodig hebben dan een sporthal. Indieners vragen of dit voldoende geborgd is.	Voor het plangebied wordt een verlichtingsplan opgesteld waarmee tegemoet gekomen wordt aan de eisen van sociale veiligheid. Extra toezicht is hierdoor niet noodzakelijk.
6.5	Indieners geven aan dat er met het bestemmingsplan 159 extra woningen komen. Indieners willen weten of bekend is hoeveel nieuwe bewoners in totaal worden verwacht? Indieners vragen zich af wat er bedacht is voor de te leveren gezondheidszorg aan deze mensen. Te meer ook omdat elders in de gemeente een toename van woningen wordt verwacht.	In Nederland wonen gemiddeld 2,13 personen in een huishouden. Onderhavig plan is echter meer dan gemiddeld gericht op eenpersoonshuishoudens en de seniorendoelgroep. Zodoende zullen er gemiddeld niet meer dan twee personen per woning wonen in onderhavig plan. Als daarbij gemiddeld maximaal 2 personen per woning aangehouden wordt, zullen er maximaal 318 extra mensen komen wonen. Daarnaast komt uit de laddertoets naar voren dat 45,5% van de verhuisbewegingen binnen de gemeente uit de eigen gemeente komt. Dit zal dan gaan om 145 personen die al aangesloten zijn bij een huisarts binnen de gemeente. De toename van mensen buiten de gemeente zal statistisch gezien maximaal 173 bedragen. De gemeente hecht grote waarde aan een goede gezondheidszorg. Daarom is de gemeente bereid om in gesprek te gaan met de huisartsen en hen waar mogelijk te faciliteren met en mee te denken over het vinden van een geschikte ruimte om gezondheidszorg aan alle inwoners te kunnen bieden. Zolang de huidige situatie ongewijzigd blijft, zullen nieuwe inwoners voorlopig echter gebruik moeten maken van de online huisartsenzorg.
6.6	Indieners geven aan dat het ongetwijfeld bekend is dat beide huisartsenpraktijken in Druten sinds 1 juli 2022 een patiëntenstop hebben (geboortes uitgezonderd). Nieuwe inwoners kunnen zich nu inschrijven bij Arene (online huisartsenpraktijk). Indien de patiënt dan fysiek door een arts gezien moet worden zijn de artsen van Druten-Zuid en	In het plangebied is geen ruimte gereserveerd voor een nieuwe huisartsenvoorziening. Hierover zijn geen afspraken gemaakt met c.q. toezeggingen gedaan door de gemeente en de ontwikkelaar.

	Druten-Centrum bereid hen te helpen. Hiermee neemt natuurlijk de druk toe, maar indieners hopen hiermee de best mogelijke zorg te kunnen bieden totdat er ruimte is voor een derde huisartsenpraktijk. Indieners zien in het plan echter nergens ruimte voor een nieuwe huisartsenvoorziening gepland. Indieners geven aan dat het plan wel de indruk wekt dat direct grenzend aan het plangebied huisartsenzorg geleverd kan worden, maar de huidige praktijk heeft echter geen ruimte. Indieners vragen zich af hoe dat gezien wordt voor de toekomst?	Per brief van 16 mei 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders in principe medewerking verleend aan de bouw van een gezondheidscentrum op de plaats van de huidige huisartsenpraktijk. Deze praktijk is namelijk te klein en voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. Ook de apotheek aan de Heuvel en de ZZG-groep krijgen volgens de plannen (weer) een plaats in het nieuwe gebouw. Tot op heden is er echter nog geen aanvraag om een omgevingsvergunning voor het gezondheidscentrum bij het college van burgemeester en wethouders ingediend.

Conclusie

De ingediende zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Wel wordt gegarandeerd dat tijdens de bouw de toegangsweg naar de huisartsenpraktijk vrij zal blijven voor spoedverkeer.

4 Ambtshalve wijzigingen

Toelichting

- In de Mobiliteitsstudie is uitgegaan van het instellen van eenrichtingsverkeer (voor gemotoriseerd verkeer) op de Dijkgraafstraat in noordelijke richting. De Veiligheidsregio Gelderland-Zuid (VGRZ) heeft gereageerd op de Mobiliteitsstudie. Zij zijn van mening dat er een extra mogelijkheid in twee richtingen zou moeten zijn om een optimale bereikbaarheid van het toekomstige woongebied en omgeving te creëren. Uit een Aanvullende verkeersanalyse blijkt dat met het behoud van tweerichtingsverkeer op de Dijkgraafstraat er sprake blijft van een goede doorstroming op het kruispunt Van Heemstraweg - Dijkgraafstraat. De verkeerscirculatie op de Dijkgraafstraat wordt gewijzigd ten opzichte van de Mobiliteitsstudie en blijft zodoende een straat met tweerichtingsverkeer. De Aanvullende verkeersanalyse is als bijlage 21 bijgevoegd bij de toelichting.
- Doordat de Aanvullende verkeersanalyse als bijlage 21 is bijgevoegd zijn de huidige bijlage 21 en opeenvolgende bijlages doorgenummerd.

Verbeelding

- De goothoogte van de drielaagse grondgebonden woningen wordt verhoogd van 7 m1 naar 10 m^1. De goot- en nokhoogte worden allebei maximaal 10 m^1.

5 Overzicht van de wijzigingen

Toelichting

- In de paragrafen 4.9 en 5.2.2 zal worden verwerkt dat de dubbelbestemming ‘Waterstaat - Watergangen’ wordt toegevoegd ten behoeve van de bescherming van het functioneren van het watersysteem.

Verbeelding

- De dubbelbestemming ‘Waterstaat - Watergangen’ wordt aansluitend aan de enkelbestemming ‘Water’ toegevoegd.

Regels

- De dubbelbestemming ‘Waterstaat - Watergangen’ wordt toegevoegd, die regels bevat ten behoeve van de bescherming van het functioneren van het watersysteem.