

Behoort bij besluit van het college van B&W  
d.d. 28 mei 2024.

5.1.2e

Mij bekend de gemeentesecretaris,  
drs. I.P. van der Valk



## **Reactienota Zienswijzen**

### **Ontwerpvergunning planologisch mogelijk maken 130 woningen Sallandstraat in Haalderen (ODRA23AB2293)**

met identificatienummer NL.IMRO.1705.319-VG01

*Gemeente Lingewaard*

# Inhoud

1. Inleiding .....	3
2. Zienswijzen .....	5
1. Aanvraag en procedure .....	5
2. Verkeer en verkeersveiligheid .....	8
3. Locatiekeuze .....	16
4. Natuur .....	18
5. Verandering woonomgeving .....	21
6. Verdeling doelgroepen .....	25
7. Gebrek aan participatie .....	27
8. Waardevermindering .....	29
9. Overige zienswijzen .....	30
3. Conclusie .....	33
Bijlage 1: geanonimiseerde zienswijzen .....	34
Bijlage 2: naam en adres van indieners .....	35

# 1. Inleiding

## Inleiding

De ontwerpvergunning, die het planologisch mogelijk maakt om 130 woningen te bouwen aan de Sallandstraat in Haalderen en het terrein bouw- en woonrijp te maken, heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende de periode van de terinzagelegging zijn 26 zienswijzen ingediend. Deze Reactienota bevat reactie van het college van B&W op de ontvangen zienswijzen.

## Aanvraag

Op 20 december 2023 heeft de gemeente Lingewaard een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor het planologisch mogelijk maken van 130 woningen aan de Sallandstraat in Haalderen, inclusief bouw- en woonrijp maken.

Op deze aanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) van toepassing.

Bij de uitgebreide procedure wordt een ontwerpbesluit gepubliceerd en ter inzage gelegd. Iedereen kan zienswijzen over het ontwerpbesluit naar voren brengen. Daarna wordt een besluit over de verlening van de vergunning genomen. De beantwoording van de zienswijzen in deze Reactienota maakt onderdeel uit van het besluit.

## Ter inzage

De ontwerpomgevingsvergunning (met bijbehorende stukken) heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen vanaf 28 maart 2024 tot en met 8 mei 2024. Gedurende deze termijn kon iedereen een zienswijze indienen. De terinzagelegging is bekendgemaakt in het Gemeenteblad van 27 maart 2024, nummer 128271. Daarnaast is de terinzagelegging bekendgemaakt in het huis-aan-huisblad 'Het Gemeentenieuws'. Ook is het ontwerpbesluit op de website van de gemeente (<https://www.lingewaard.nl/sallandstraat>) gepubliceerd. Tot slot is de terinzagelegging bekendgemaakt in een digitale nieuwsbrief, die op 27 maart 2024 is verzonden aan geabonneerden.

## Ingediende zienswijzen

Er zijn 26 zienswijzen (digitaal) ingediend, allemaal binnen de terinzagetermijn. Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn afkomstig van (direct) omwonenden en een nabijgelegen bedrijf.

Eén indiener van de zienswijze gaf in aanvulling op haar zienswijze in een telefoongesprek aan dat zij het plan waardeert en graag in deze nieuwe wijk wil wonen. Deze reactie hebben wij voor kennisgeving aangenomen.

Alle overige zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 per thema samengevat en beantwoord. Per thema is een reactie op de zienswijzen gegeven. De ingediende zienswijzen zijn (geanonimiseerd) als bijlage 1 bij deze nota opgenomen.

Beoordeeld is of de ingebrachte zienswijzen aanleiding geven om het ontwerpbesluit aan te passen. Voor zover een onderdeel van een zienswijze niet specifiek aan bod komt, wil dat niet zeggen dat de zienswijze niet bij de beoordeling is betrokken. De reactie op dit onderdeel ligt dan besloten in de reactie op de overige onderdelen van de zienswijze. In hoofdstuk 3 staat de conclusie.

## Vervolg vergunningprocedure en start werkzaamheden

Na beoordeling van de zienswijzen heeft het college van B&W op 28 mei 2024 deze Reactienota vastgesteld en besloten dat de zienswijzen niet leiden tot aanpassing van de ontwerpvergunning.

De omgevingsvergunning voor het planologisch mogelijk maken van 130 woningen aan de Sallandstraat in Haalderen, inclusief bouw- en woonrijp maken, is op 28 mei 2024 verleend. Het college van B&W heeft

daarbij besloten dat de omgevingsvergunning onmiddellijk na de bekendmaking in werking treedt (artikel 6.2 Wabo). De werkzaamheden starten zodra de vergunning is bekendgemaakt.

De indieners van een zienswijze worden allemaal individueel geïnformeerd over het besluit en de beantwoording van hun zienswijzen.

### **Crisis- en herstelwet**

Op het collegebesluit tot verlening van de omgevingsvergunning is de Crisis- en herstelwet van toepassing, omdat dit een ontwikkeling betreft van meer dan 11 woningen. Dit houdt in dat er procedurele versnellingen van toepassing zijn. Dat betekent dat het indienen van een pro forma beroepschrift niet mogelijk is en dat belanghebbenden in het beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden er worden aangevoerd tegen de verleende omgevingsvergunning. Dus na afloop van de beroepstermijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd.

### **Algemene verordening gegevensbescherming (AVG)**

De namen en adresgegevens van particuliere indieners mogen vanwege de Algemene verordening gegevensbescherming niet digitaal publiek worden gemaakt. In de digitale publicatie zijn deze daarom anoniem verwerkt. In de analoge versie is de naam van de indieners van zienswijzen in bijlage 2 terug te vinden.



## 2. Zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de naar voren gebrachte zienswijzen op de ontwerpomgevingsvergunning per thema samengevat en beantwoord.

### 1. Aanvraag en procedure

#### Permanente functieverandering

##### Samenvatting zienswijzen

Indieners stellen dat de ontwerpvergunning uitgaat van een permanente functieverandering voor het gehele perceel, terwijl in de onderzoeken wordt uitgegaan van tijdelijke woningen in fase 1 en permanente woningen in fase 2. Er is nog geen uitsluitsel over de tweede fase, maar toch wordt de functie met deze vergunning al veranderd. De keuze in de tweede fase voor permanente (stenen) woningen zou in strijd zijn met het raadsbesluit waarin tijdelijke bewoning van het perceel is beoogd.

Ook wordt gesteld dat de onderzoeken opnieuw moeten worden uitgevoerd, omdat ze zijn uitgegaan van tijdelijke woningen in plaats van permanente woningen.

#### Reactie college

De voorliggende vergunning gaat om het planologisch mogelijk maken van 130 (flex)woningen. De aanvraag behelst een wijziging van het agrarisch gebruik in het planologisch gebruik voor wonen. In het aangenomen amendement van D66/GL/PvdA "Voor Haalderen van evalueren blijven leren" is besloten dat het project in drie fases wordt opgedeeld, waarbij een heroriëntatie aan de raad wordt voorgelegd. Een scenario kan daarbij bestaan uit de bouw van maximaal 80 (permanente) woningen. Om die reden hebben wij op 20 december 2023 een aanvraag gedaan voor een (gebruiks)afwijking van het bestemmingsplan voor onbepaalde tijd waarbij ook permanente woningen kunnen worden gerealiseerd, zodat de aanvraag in lijn is met het raadsbesluit. Als de vergunning wordt verleend kunnen hier, in planologische zin, 130 woningen worden gerealiseerd. Er worden met deze vergunning nog geen bouwwerkzaamheden voor permanente of tijdelijke bebouwing mogelijk gemaakt.

Overigens is in het raadsvoorstel behorend bij het besluit van 14 december 2023 aangegeven dat tijdelijk voor de flexwoningen betekent dat deze 30 jaar blijven staan.

Mocht de raad besluiten dat er in de tweede fase geen woningen gebouwd worden dan zal het college dit uiteraard uitvoeren. Mocht de raad echter besluiten dat er wel woningen gebouwd mogen worden dan is geen tijd verloren en dat is gezien de wooncrisis een belangrijk argument. Daarnaast is het zorgvuldiger om direct één vergunning voor het gehele perceel aan te vragen dan deelvergunningen, omdat zo de maximale impact direct in beeld wordt gebracht. Dit is ook in lijn met de wetgeving die vraagt om in dit soort gevallen van 'worst case' uit te gaan.

Ten onrechte wordt gesteld dat het raadsbesluit uitgaat van tijdelijke bewoning van het stuk grond. In het ontwerpbesluit is ook niet vastgelegd dat de eerste fase uitgaat uit van tijdelijke woningbouw voor 30 jaar. De aanvraag is gedaan voor onbepaalde tijd, zodat beoordeeld is of zowel tijdelijke als permanente woningbouw past in een goede ruimtelijke ordening. Voor fase 1 zal privaatrechtelijk met Waardwonen worden overeengekomen dat het recht van opstal geldt voor 30 jaar.

Overigens komen er geen stenen woningen aangezien de gemeenteraad op 14 december 2023 het Beeldkwaliteitsplan voor het hele perceel heeft vastgesteld. Dit Beeldkwaliteitsplan gaat uit van woningen waarbij het hoofdmateriaal hout is waarbij een combinatie met een ander duurzaam materiaal mogelijk is als dit ondergeschikt is.

Voor het onderzoeken van een aantal aspecten is het niet van belang of er tijdelijke woningen komen of dat het perceel voor permanente woningbouw bestemd wordt. Dat betreft bijvoorbeeld bodem, archeologie,

parkeren en ecologie. Voor andere aspecten is het onderzoek al specifiek gericht op het permanent mogelijk maken van maximaal 130 woningen, zoals de stikstofbeoordeling. De onderzoeken hoeven dus niet opnieuw te worden uitgevoerd.

### **Amendementen van de raad zijn genegeerd**

#### **Samenvatting zienswijzen**

Verder zijn indieners van mening dat de amendementen van de raad zijn genegeerd. Het gaat om de volgende amendementen *'De lijst van categorieën van gevallen als bedoeld in artikel 6.5 lid 3 Besluit omgevingsrecht (waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is) onder 'Algemeen' aan te vullen met de categorie 'het toevoegen van maximaal 130 flexwoningen met bijbehorende gezamenlijke voorzieningen aan de Sallandstraat in Haalderen'* en de *'Lijst bindend adviesrecht en verplichte participatie te wijzigen door een uitzondering te maken op categorie D1 voor het realiseren van maximaal 130 flexwoningen met bijbehorende gezamenlijke voorzieningen aan de Sallandstraat in Haalderen en dit wijzigingsbesluit in werking te laten treden op 01 januari 2024'*.

De vraag is of de raad wel op de hoogte was van het afzien van bindend advies voor zowel de eerste als de tweede fase. Gesteld wordt dat de raad geen bindend advies kan geven over de aanvraag voor het bouwen en dat er dan alleen aan welstand wordt getoetst.

#### **Reactie college**

Indieners spreken hier over twee amendementen, maar dit zijn beslispunten 4 en 5 uit het raadsvoorstel. In het amendement van CDA/LBL/D66 "Behoud zeggenschap voor Haalderen" is voorgesteld om beslispunt 4 te wijzigen van "130 flexwoningen" in "130(flex)woningen". Het voorstel van het college (onder beslispunt 5) om het plan aan de Sallandstraat uit te zonderen van bindend advies heeft de raad niet aangenomen. In het amendement van CDA/LBL/D66 "Behoud zeggenschap voor Haalderen" is voorgesteld beslispunt 5 te schrappen. Dit amendement is unaniem aangenomen.

Het college heeft het raadsbesluit zoals dat op 14 december 2023 is genomen, correct en volgens de wensen van de raad uitgevoerd inclusief de twee amendementen. Voor alle duidelijkheid is de tekst van het raadsbesluit van 14 december 2023 in paragraaf 1.1 van de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

De raad heeft niet afgezien van het geven van bindend advies en dus zal de raad bindend advies moeten uitbrengen over de bouwaanvragen voor fase 1 en eventueel fase 2 (tenzij deze planologische omgevingsvergunning onherroepelijk is). Daarnaast heeft de raad besloten dat de scenario's voor de heroriëntatie, de tweede fase, ook aan de gemeenteraad moeten worden voorgelegd. De raad gaat hierover naar verwachting in september 2024 besluiten.

### **Geen goede ruimtelijke ordening/Geen evenwichtige toedeling van functies aan locaties**

#### **Samenvatting zienswijzen**

Gesteld wordt dat de ruimtelijke onderbouwing onvoldoende rechtvaardiging verschaft voor de omvang en aard van deze verandering van agrarische bestemming naar wonen. Uit het raadsbesluit zou volgen dat slechts tijdelijke bebouwing is voorzien.

Een aantal indieners is van mening dat de functieverandering naar wonen geen evenwichtige toedeling van functies aan locaties waarborgt.

#### **Reactie college**

De ruimtelijke onderbouwing is opgesteld om aan te tonen dat deze ontwikkeling van maximaal 130 woningen voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Uit het raadsbesluit van 14 december 2023 blijkt niet dat slechts tijdelijke woonruimte gewenst is. Verwezen wordt naar wat hierboven onder "Permanente functieverandering" is opgemerkt. In de heroriëntatie moeten juist wensen uit gemeenschap en raad een plek krijgen waaronder de mogelijkheid tot permanente woningen.

De beoordeling of de functieverandering wel een evenwichtige toedeling van functies aan locaties waarborgt is een beoordeling die plaatsvindt onder de Omgevingswet. De aanvraag voor deze vergunning is echter gedaan onder de Wabo, die gold tot 1 januari 2024. Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Als een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet blijft het oude recht gelden tot het besluit op die aanvraag onherroepelijk wordt. Dat betekent dat in dit geval de Wabo, zoals die gold vóór 1 januari 2024, van toepassing blijft en dat niet wordt getoetst of de wijziging een evenwichtige toedeling van functies aan locaties waarborgt, maar of sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'. Indien overigens getoetst zou worden aan het criterium van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties zou deze beoordeling ook positief uitvallen.

### **Geen vooroverleg**

#### **Samenvatting zienswijzen**

Acht indieners stellen dat geen vooroverleg heeft plaatsgevonden met de provincie, de veiligheidsregio en het waterschap. Zo zijn bij de provincie de consequenties over de toename van verkeer op de Van der Mondeweg door andere bouwprojecten in de regio en de benodigde aanpassingen niet in beeld.

#### **Reactie college**

Zowel met de provincie, het waterschap als met de Veiligheidsregio heeft overleg over deze aanvraag plaatsgevonden. Zo is er met de Veiligheidsregio afgestemd over de benodigde bluswatervoorzieningen in het toekomstige gebied en over de voorwaarden voor opstelplaatsen in combinatie met de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen. De provincie heeft meegedeeld dat zij vanuit mobiliteit geen bezwaar zien op de vergunningaanvraag.

Overigens is het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening van toepassing op de voorbereiding van een bestemmingsplan en niet op de voorbereiding van een (aanvraag om een) omgevingsvergunning.

### **Conclusie beantwoording zienswijzen over aanvraag en procedure**

Wij zijn van mening dat de aanvraag in overeenstemming is met het raadsbesluit van 14 december 2023. De zienswijzen leiden niet tot een wijziging van het besluit.

Wel wordt ter verduidelijking de tekst van het raadsbesluit van 14 december 2023 in paragraaf 1.1 van de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

## 2. Verkeer en verkeersveiligheid

### Impact van dit plan en andere plannen op de Van der Mondeweg

#### **Samenvatting zienswijzen**

Veel indieners geven aan dat de ontwikkeling van dit woongebied een grote impact heeft op het verkeer. Ze benadrukken dat zij al jaren vragen aandacht voor de druk op de provinciale Van der Mondeweg (N839). De verkeersstudie gaat hier onvoldoende op in. Er komen meer projecten die via deze weg ontsloten worden of voor extra verkeersdruk gaan zorgen, genoemd worden de woningbouwplannen in Gendt, het Hof van Klein Baal, de doortrekking van de A15 en Blauwe Hoek in Doornenburg. De consequenties van de toename van verkeer op de Van der Mondeweg door andere bouwprojecten in de regio zijn niet goed in beeld gebracht in de verkeersstudie.

Er worden in de verkeersstudie wel aanbevelingen gedaan, bijvoorbeeld voor de OBC-rotonde, maar er wordt niet aangegeven dat dit ook daadwerkelijk moet gebeuren.

In een zienswijze is gevraagd of in de verkeersstudie rekening is gehouden met de kruispunten in de Van Elkweg en wat de uitkomst daarvan was.

In het rapport van Goudappel, gepresenteerd tijdens de bijeenkomst van 31 mei 2023 ging men nog uit van een zg. noordtak. Waarom is deze noordtak uit het onderzoek gehaald? Gevolg is dat al het verkeer dat uit de geplande wijk gaat komen over de Kolkweg richting Van der Mondeweg zal moeten gaan, terwijl de Van der Mondeweg nu al vol loopt.

#### **Reactie college**

De realisatie van woningen aan de Sallandstraat leidt samen met andere beoogde ontwikkelingen in onder meer Haalderen, Gendt en Doornenburg tot een toename van het verkeer op de provinciale Van der Mondeweg. Dit is een provinciale weg met snelheidslimiet van 50 km/h binnen de bebouwde kom van Haalderen.

De huidige verkeersintensiteit op de Van der Mondeweg nabij de Kolkweg is circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal (op een gemiddelde werkdag). In de toekomst (prognosejaar 2031) wordt een verkeersintensiteit van 11.000-11.500 motorvoertuigen per etmaal verwacht. Hierbij is rekening gehouden met andere ontwikkelingen binnen de gemeente, zoals de woningbouwplannen in Gendt, Blauwe Hoek in Doornenburg en 't Hof van Klein Baal in Haalderen.

De huidige vormgeving als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 50 km/h biedt voldoende capaciteit om de verwachte verkeerstoename op de Van der Mondeweg op te kunnen opvangen. Met name de verwachte verkeerstoename op de kruispunten was belangrijk om te bekijken.

Daarom is in de verkeersstudie gekeken naar de kruispunten waar relatief veel verkeer rijdt en een toename van het verkeer als gevolg van het woningbouwplan wordt verwacht. Uit de resultaten volgt dat er geen knelpunten met de verkeerafwikkeling worden verwacht voor de berekende kruispunten, behalve op de huidige rotonde met de Van Nispenlaan ter hoogte van het OBC.

De noordelijker gelegen kruispunten in de provinciale Van Elkweg zijn niet betrokken in de verkeersstudie, want deze geven geen problemen in verkeersafwikkeling en zijn reeds toekomstbestendig ingericht.

In de verkeersstudie is voor deze rotonde een aanbeveling gedaan. Wij merken op dat de aanpak van deze rotonde onderdeel is van de top 10-maatregelen uit het Maatregelenprogramma GMP-plus, waar de gemeenteraad in 2022 budget voor beschikbaar heeft gesteld. Dit plan zit momenteel in de planvoorbereidingsfase. Daarmee is er zicht op uitvoering. De aanbeveling om de rotonde te vervangen door een geregeld kruispunt met verkeerslichten wordt hierin meegenomen.



Tijdens de presentatie op 31 mei 2023 is gesproken over een noordelijke ontsluiting van de nieuwe wijk. Naar aanleiding van een advies uit het eerste verkeersonderzoek is nader parkeeronderzoek gedaan. Daaruit is gebleken dat de parkeerdruk in het noorden van Haalderen zodanig is dat ervoor gekozen is om deze ontsluiting alleen geschikt te maken voor voetgangers en fietsers en als calamiteitenontsluiting. Hierdoor wordt voorkomen dat het verkeer zo min mogelijk in de aanliggende wijk gaat rondrijden. Door de wijk te ontsluiten aan de zuidzijde wordt bereikt dat het verkeer zo snel mogelijk van en naar de Van der Mondeweg wordt geleid. Bovendien is gebleken dat het nieuwe verkeer uit het plan goed afgewikkeld kan worden via de zuidelijke route.

### **Opmerkingen op het verkeersonderzoek**

- *Verkeerstellingen*

Indieners zijn van mening dat het feit dat het verkeersonderzoek heeft plaatsgevonden tijdens mooi weer, terwijl scholen gesloten waren en lokale sportverenigingen een zomerstop hadden, een beperkende uitkomst heeft op de tellingen. De verkeersintensiteiten zal over het gehele jaar gemiddeld meer toenemen dan in de verkeersstudie is vermeld. Er moet een grondige verkeersanalyse uitgevoerd worden, ook tijdens de herfst- en winterperiode en tijdens momenten waarop de scholen volledig draaien en niet zoals het uitgevoerde onderzoek alleen in de zomerperiode op het moment waarop veel schoolgaande jeugd al vrij was.

Er is in de verkeersstudie ten onrechte niet gekeken naar het aanpassen van de bestaande infrastructuur.

De in de verkeersstudie gehanteerde criteria zijn niet correct. Er wordt gekeken naar een x-aantal voertuigbewegingen per etmaal, bijvoorbeeld 2000 bewegingen per etmaal bij de basisschool. Echter, 80% van de bewegingen vindt effectief plaats in 4 uur tijd, wat een intensiteit van 7 auto's per minuut gedurende 4 uur lang oplevert. Het is nu al hartstikke druk daar op de piekmomenten.

De verkeersstudie is ontoereikend, gezien de frequentie, data en duur van de gedane tellingen en deze onderzoeken ontbreken in het rapport.

### **Reactie college**

De verkeerstellingen zijn uitgevoerd in de periode 27 juni t/m 12 juli 2023. Daarmee was er geen overlap met de zomervakantie voor basisscholen, deze begon namelijk op 15 juli 2023. Wel is inderdaad een beperkte onderschatting van de intensiteit mogelijk doordat bijvoorbeeld sportverenigingen al een zomerstop hadden. Maar ook bij een toename van de verkeersintensiteit (bijvoorbeeld 10%), blijven de intensiteiten relatief laag en passend bij de vormgeving van de wegen. Er ontstaan dan geen nieuwe knelpunten mocht de verkeersintensiteit gedurende de winterperiode wat hoger liggen.

Daar waar de bestaande infrastructuur het toekomstige verkeer niet verkeersveilig kan verwerken is ook onderzocht welke aanpassingen aan de bestaande infrastructuur noodzakelijk zijn.

De aanbeveling uit de verkeersstudie om op het gelijkwaardig kruispunt Kolkweg – Domakkerstraat een plateau aan te brengen neemt de gemeente over. Deze maatregel zorgt voor het meeste effect op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Het aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag is een belangrijke eenheid in de verkeerskunde. De meeste toetsingscriteria hebben immers ook deze eenheid. Deze eenheid geeft ook een representatief beeld van de verkeersdruk op de Kolkweg. Op het westelijke gedeelte van de Kolkweg (tussen Van der Mondeweg en Hofsteestraat) zijn 994 motorvoertuigen geteld op een gemiddeld werkdag. De drukste uren zijn 08:00-09:00 (82 verkeersbewegingen) en 16:00-17:00 (79 verkeersbewegingen). De vier drukste uren resulteren samen in circa 30% van de totale etmaalintensiteit. Daarmee is er geen sprake van de voorgestelde verdeling van het verkeer met extreem grote pieken tijdens de 'schoolspitsen'. Hoewel tijdens deze momenten wel even sprake is van een toename van het verkeer (ook langzaam verkeer zoals

voetgangers en fietsers). Daarom is in het onderzoek voor deze weg rekening gehouden met lagere maximaal gewenste verkeersintensiteit: *“Uit de analyse blijkt dat de maximale intensiteit voor verkeersveilig gebruik van de Kolkweg (west) 2.000 mvt/etm is. Dit komt voornamelijk door de sterke sociale interactie die wenselijk is door de in- en uitrit van de school. De totale intensiteit inclusief de nieuwe ontwikkeling blijft hieronder.”*

Al met al worden tellingen als representatief beoordeeld en ze zijn goed bruikbaar binnen het verkeersonderzoek. De tellingen zijn toegevoegd als bijlage bij de verkeersstudie.

- *Verkeersongevallen*

Het feit dat inmiddels al meerdere ongelukken zijn gebeurd ter hoogte van de Domakkerstraat en de Kolkweg, omdat groot verkeer er onvoldoende ruimte heeft, is niet betrokken in het verkeersonderzoek.

### **Reactie college**

Uit VIA (database met door de politie geregistreerde ongevallen) zijn geen ongevallen zichtbaar op het kruispunt Kolkweg met de Domakkerstraat in de periode 2014-2023. Dit sluit echter niet uit dat er geen ongevallen met beperkt letsel hebben plaatsgevonden, het is namelijk bekend dat niet alle ongevallen (zeker met beperkte afloop zonder betrokkenheid van politie) worden geregistreerd. Hetzelfde geldt voor de ‘bijna’ ongevallen, ook deze zijn niet terug te zien in de cijfers.

In de verkeersstudie wordt de verkeersveiligheid van het kruispunt Kolkweg-Domakkerstraat als aandachtspunt benoemd en wordt aanbevolen de vormgeving van het kruispunten aan te passen. Zoals hierboven aangegeven wordt op het gelijkwaardig kruispunt Kolkweg – Domakkerstraat een plateau aangebracht, waardoor de verkeerssituatie veiliger wordt.

- *Verkeersintensiteiten*

Voor de Kolkweg oost wordt in de verkeersstudie (pag. 20) gesproken over het huidige aantal van 100 tot 150 mvt/etmaal. Indiener merkt op dat een erg ruime marge is. De verwachte stijging naar 300 voertuigen per etmaal. Volgens de verkeersstudie sluit de verwachte stijging tot 300 mvt/etmaal aan bij de functie en vormgeving van de weg. Hierbij wordt uitgegaan van de aanname dat het verkeer op de Kolkweg oost vrijwel allemaal in de richting van Gendt/Doornenburg gaat (pag. 19 en pag. 4). Deze aanname is onjuist. Veel van de huidige bewoners en gebruikers van de weg wonen in de kern van het dorp Haalderen en gebruiken deze weg, omdat

- 1) dit sneller dan het alternatief ontsluit in de richting van de Van der Mondeweg,
- 2) zij de andere route Kolkweg west willen ontzien vanwege de schoolomgeving,
- 3) op de route langs de school te veel drempels liggen die voor ongemak zorgen.

Deze weggebruikers op de Kolkweg oost gebruiken juist deze weg ook voor de ontsluiting in de richting van Bommel. Er is in de verkeersstudie geen aanvullend onderzoek verricht over welke richting van ontsluiting het verkeer neemt.

### **Reactie college**

Uit de uitgevoerde telling volgt een verkeersintensiteit van 111 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is het gebruikelijk om de getelde verkeersintensiteit af te ronden op bijvoorbeeld vijftig- of honderdtallen. Voor het oostelijke gedeelte van de wegvak is een toekomstige intensiteit in de autonome situatie (zonder woningbouw Sallandstraat) van 150 motorvoertuigen per etmaal aangenomen, waarmee er naar boven is afgerond en ‘marge’ is voor extra verkeer.

In het verkeersonderzoek is er vanuit gegaan dat van de nieuwe woningen alleen verkeer van/naar de richting van Gendt gebruik gemaakt van het oostelijke gedeelte van de Kolkweg (circa 175 ritten). Dit komt overeen met de huidige verdeling van het verkeer op basis van de tellingen (op een gemiddelde werkdag 111 motorvoertuigen via de Kolkweg oost en 994 via de Kolkweg west). Echter we kunnen ons voorstellen (zeker tijdens de schoolspitsen) dat een deel van het toekomstige verkeer van/naar de richting van Bommel

ook van het oostelijke (in plaats van westelijke) gedeelte van de Kolkweg gebruik maakt. Zelfs in het meest extreme scenario, als al het verkeer van de nieuwe woningen het oostelijke gedeelte kiest, heeft de Kolkweg oost ruim voldoende capaciteit om het toekomstige verkeer verkeersveilig af te wikkelen. Hoewel een andere verdeling van het verkeer niet past bij de resultaten van de tellingen, is een andere verdeling van het verkeer dus niet van invloed op de conclusie van het rapport en daarom niet nader onderzocht.

- *Snelheden*

De aansluiting van de Kolkweg oost (ETW 30 km/h) op de Van der Mondeweg is een voorrangskruising met slecht tot zeer slecht zicht op het verkeer vanuit Gendt/Doornenburg (*pag. 9*). Dit heeft te maken met het huidige wegontwerp van het kruisingsvlak in relatie tot de perceelafscheiding (privéaangelegenheid) van het parkeerterrein van Zalencentrum De Kolk. In de verkeersstudie wordt aangegeven dat de maximaal toegestane snelheid op de Van der Mondeweg ter hoogte van het kruisingsvlak 50 km/h is. Dit is correct. Wat niet in de studie is meegenomen is het feit dat vlak voor de kruising de snelheid van 80 km/h naar 50 km/h wordt teruggebracht door de aanduiding van het bord bebouwde kom. Dit betekent echter niet dat ter hoogte van het kruisingsvlak de snelheid onder de 50 km/h ligt. Integendeel! De aangebracht slinger of chicane, welke bedoeld is om de snelheid van het verkeer af te remmen, voldoet niet of nauwelijks. De snelheid ligt ter hoogte van het kruisingsvlak ver boven de toegestane maximumsnelheid. In sommige gevallen boven de 70 km/h, omdat weggebruikers de auto laten afremmen op de motor. De slinger of chicane heeft niet het gewenste effect. Dit feit, plus de toekomstige toename van de intensiteit van het verkeer van zowel de Kolkweg oost als uit de richting Gendt/Doornenburg (toename nieuwbouw andere kerkdorpen) én het slechte zicht ter hoogte van het kruisingsvlak, zal het risico op gewonden en doden in het verkeer verder doen toenemen. Het uitgangspunt (SPV) van 0 verkeersslachtoffers in 2050 (<https://www.verkeerskunde.nl/artikel/0-verkeersslachtoffers-in-2050>) zal hiermee nooit worden gehaald. De gemeente Lingewaard heeft de inspanningsverplichting om dit mogelijk te maken. De huidige en verwachte toekomstige verkeerssituatie dragen hier niet aan bij.

### **Reactie college**

Uit snelheidsdata blijkt dat het verkeer ter hoogte van het kruispunt met de Kolkweg te hoog ligt (61 km/h). Hieruit kan worden geconcludeerd dat het verkeer met een relatief hoge snelheid het kruispunt passeert. Dit geeft aanleiding om dit signaal aan de provincie en de politie voor te leggen.

Voor verkeer vanuit de Kolkweg is met name het zicht op verkeer vanuit het zuidoosten op de Van der Mondeweg matig door een aantal bomen. Hierdoor moet het verkeer vanuit de Kolkweg met gematigde snelheid het kruispunt benaderen. Ondanks deze belemmering zijn er de afgelopen 10 jaar geen ongevallen geregistreerd (in VIA) op het kruispunt.

We begrijpen dat de situatie op het kruispunt niet ideaal is, maar het is mede door de aanwezige bomen lastig de situatie te verbeteren zonder ingrijpende maatregelen te nemen. Bovendien is het gebruik van het kruispunt laag (lage verkeersintensiteit oostelijke gedeelte Kolkweg). Ook in de toekomst (na realisatie van het woningbouwplan aan de Sallandstraat) blijft de verkeersintensiteit in absolute en relatieve zin laag. Daarmee wordt de huidige situatie als acceptabel gezien.

- *Herzien van het verkeersonderzoek*

Eén indiener stelt dat het verkeersonderzoek herzien moet worden, omdat de effecten van de toename van verkeer op de verkeersveiligheid en leefbaarheid grondig geanalyseerd moet worden. Deze omwonende heeft drie jaar geleden een vergunning gevraagd voor een B&B (4 kamers) en deze is geweigerd, omdat de verkeersaantrekkende werking te groot werd geacht voor een perceel in de bebouwde kom. In het weigeringsbesluit was opgenomen dat met een verkeersonderzoek aangetoond moest worden dat de verkeersaantrekkende activiteiten niet leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer in de directe omgeving.



## **Reactie college**

Met de uitgevoerde verkeersstudie is voor het nu voorliggende plan geanalyseerd wat het effect van de ontwikkeling op de afwikkeling van het verkeer in de omgeving en de verkeersveiligheid is.

Conclusie is dat de huidige wegen het (toekomstige) verkeer goed en verkeersveilig kunnen verwerken, hoewel het verkeer op diverse wegen toeneemt. De stijging in absolute zin is beperkt, ook blijft het totaal aantal motorvoertuigen relatief laag. Er is geen aanleiding om dit onderzoek overnieuw te doen. Voor elk ander initiatief moet ook een dergelijke analyse worden opgesteld.

## **Verkeersveiligheid**

### **Samenvatting zienswijzen**

Veel indieners hebben hun zorgen geuit over de verkeersveiligheid in hun straten. Door het plan verwacht men meer verkeer in de buurt, wat risico's met zich meebrengt. Nu al wordt er in hun straten ondanks de 30km-zone te hard gereden.

Momenteel zijn er werkzaamheden in de Hofsteestraat en de Domakkerstraat met een duidelijke toename van verkeersbewegingen, wat al meerdere malen tot zeer gevaarlijke situaties heeft geleid.

Gevreesd wordt verder dat de veiligheid van de schoolgaande kinderen van de basisschool De Wieling in het gedrang komt met de komst van de nieuwe wijk. De Kolkweg wordt de ontsluiting tot het plangebied en de Hofsteestraat wordt een doorgaande weg, terwijl deze wegen bedoeld zijn voor plaatselijk bestemmingsverkeer. Deze wegen zijn te smal om de extra verkeersdruk veilig te kunnen verwerken. Hoe kan de veiligheid gegarandeerd worden? Zeker als zwaar bouwverkeer via de schoolroute door de woonwijk gaat? Het bouw- en vrachtverkeer kan elkaar op de Kolkweg niet passeren. Inmiddels zijn er al twee ongelukken gebeurd ter hoogte van de Domakkerstraat en Kolkweg, omdat groot verkeer daar onvoldoende ruimte heeft.

Wat betreft de Kolkweg oost achten indieners het onverstandig en ondoordacht dat als oplossing wordt gegeven dat zwaar verkeer door de berm zal moeten. Het kantelen van deze voertuigen is een reëel en niet te onderschatten gevaar, voor de natuur en omwonenden, met grote kans op schade.

In de Domakkerstraat en de Sallandstraat is men genoodzaakt de auto op het trottoir te parkeren, omdat deze straat smal is. Daardoor moeten voetgangers van de straat gebruik maken, wat meer gevaar oplevert. Deze straten lenen zich in de praktijk niet om een goede en veilige ontsluiting te kunnen garanderen, aldus indieners.

In de verkeersstudie wordt aanbevolen om op het kruispunt Domakkerstraat-Kolkweg een plateau als snelheidsbeperkende maatregel aan te brengen.

Indieners achten het zorgwekkend dat de belangrijkste conclusie in de verkeersstudie (*"Belangrijk te vermelden is dat het voor de inwoners aan de Kolkweg, Domakkerstraat en Sallandstraat wel onveiliger kan aanvoelen, omdat er een relatief grote stijging van de verkeersintensiteit plaatsvindt."*) niet is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing. Tevens blijven maatregelen om het gemelde gevoel van onveiligheid aan te pakken volledig achterwege. Dit gebrek aan actie kan directe gevolgen hebben voor het welzijn en de gemoedsrust van de lokale gemeenschap. In de getrokken conclusies van het onderzoeksbureau is de algehele tendens dat het wel allemaal meevalt qua algehele verkeersdruk, terwijl de bewoners iets heel anders ervaren.

Door meer druk op de Van der Mondeweg wordt het nog gevaarlijker om over te steken, bijvoorbeeld om bij de supermarkt te komen.

Indieners zijn van mening dat in het verkeersonderzoek ook de effecten van de toename van het verkeer op de verkeersveiligheid en leefbaarheid grondig geanalyseerd dienen te worden.

## **Reactie college**

### *Snelheden*

Uit snelheidsmetingen (tellingen juni/juli 2023) blijkt dat de V85-waarde op de Kolkweg op het oostelijke en het westelijke deel op 37 resp. 38 km/h ligt. Dit betekent dat 85% van het gemotoriseerde verkeer lager rijdt dan 37 resp. 38 km/h en 15% hoger. Deze metingen zijn echter gedaan voordat een drempel ter hoogte van de school is gelegd (begin mei 2024). De markering 'schoolzone' wordt nog aangebracht. De verwachting is te rechtvaardigen dat deze drempel de snelheid remt en dat deze inmiddels lager ligt dan 37 resp. 38 km/h.

Op het kruispunt Kolkweg – Hofsteestraat ligt een snelheidsremmend plateau en op de kruising Kolkweg – Sallandstraat staat een attentie verhogende markering op het kruispuntvlak (een zgn. punaise). Zoals hierboven aangegeven zal voorts een nog aan te brengen plateau op de kruising Kolkweg-Domakkerstraat het verkeer verder doen afremmen. Daarmee zijn er voldoende maatregelen genomen om de snelheid van het (toekomstige) verkeer te remmen. Op de Domakkerstraat en Sallandstraat liggen de gemeten snelheden al onder de 30 km/h.

### *Hofsteestraat*

Het woningbouwplan aan de Sallandstraat heeft geen/nauwelijks invloed op het verkeer in de Hofsteestraat. Daarmee verandert de functie van deze straat ook niet als gevolg van het woningbouwplan.

### *Domakkerstraat*

De Domakkerstraat heeft een relatief smalle rijbaanbreedte van 4,5 meter, waardoor het mogelijk is dat geparkeerde auto's regelmatig gedeeltelijk op het trottoir staan geparkeerd en voetgangers mogelijk meer van de rijbaan gebruik maken. De verwachte toename tot circa 300 motorvoertuigen per etmaal (en maximaal 500 motorvoertuigen per etmaal) leidt echter niet tot een ander verkeersbeeld waarbij er nieuwe knelpunten ontstaan.

### *Sallandstraat*

De Sallandstraat heeft een rijbaanbreedte van 5 meter, terwijl bij een woonstraat wordt uitgegaan van een breedte van minimaal 4,8 m, waardoor het in principe niet nodig is om op het voetpad te parkeren. Bij het parkeren op de rijbaan blijft er voldoende ruimte voor overig verkeer om te passeren. Uit het uitgevoerde parkeeronderzoek blijkt bovendien dat er in beperkte mate wordt geparkeerd op de rijbaan. Daarom worden er geen knelpunten verwacht bij de verwachte verkeerstoename als gevolg van de woningbouwontwikkeling. In het plangebied wordt ruimschoots voorzien in de parkeergelegenheid, zodat het aantal parkeerders als gevolg van de woningbouwontwikkeling niet toeneemt in de bestaande wijk.

### *Kolkweg*

De Kolkweg wordt gebruikt als ontsluiting van het woningbouwplan. Het westelijke gedeelte van de Kolkweg heeft een rijbaanbreedte van circa 6,5 meter (tussen Van der Mondeweg en Hofsteestraat). Dit geldt ook voor het middelste gedeelte van de Kolkweg (tussen Hofsteestraat en Sallandstraat). Deze rijbaanbreedte is ruim voldoende voor een erftoegangsweg met limiet van 30 km/h en biedt ook vrachtverkeer de mogelijkheid om elkaar eventueel te passeren (als het aantal geparkeerde auto's op de rijbaan beperkt is). Op het kruispunt Kolkweg-Domakkerstraat wordt een plateau aangebracht. Daarmee verbetert de verkeersveiligheid.

De rijbaanbreedte op het oostelijke deel (tussen Sallandstraat en Van der Mondeweg) is beperkt met circa 4 meter. Bij het passeren van grotere voertuigen is uitwijken naar het naastgelegen voetpad/de parkeerstrook en/of de berm noodzakelijk. In het verleden is deze band vergevingsgezind aangelegd om dit ook mogelijk te maken. In de huidige situatie wordt één zwaar motorvoertuig (3 assen of meer) op een gemiddelde werkdag gemeten. Dit is zeer beperkt en zal in de praktijk geen knelpunt vormen. Het is verder ook niet waarschijnlijk dat de woningbouwontwikkeling na realisatie leidt tot een grote toename van het aantal zware motorvoertuigen.

De passage uit de deelconclusie van paragraaf 4.4. van de Verkeersstudie (*“Belangrijk te vermelden is dat het voor de inwoners aan de Kolkweg, Domakkerstraat en Sallandstraat wel onveilig kan aanvoelen, omdat er een relatief grote stijging van de verkeersintensiteit plaatsvindt.”*) is alsnog opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing. Dit omdat we begrijpen dat het gevoel van onveiligheid toeneemt als de hoeveelheid verkeer in de straten procentueel flink toeneemt. Echter, de toename van verkeer is beperkt voor hetgeen de woonstraten daadwerkelijk veilig kunnen verwerken, zo blijkt uit de verkeersstudie.

#### *Van der Mondeweg*

De verkeerstoename op de Van der Mondeweg als gevolg van het woningbouwplan aan de Sallandstraat is minder dan 5% (van 10.800 naar 11.300 motorvoertuigen per etmaal). Deze toename is te gering om van invloed te zijn op de verkeersveiligheid. Daarom is de verkeersveiligheid op de Van der Mondeweg niet nader onderzocht.

#### **Geen vooroverleg met provincie**

Indieners zijn van mening dat er geen overleg met de provincie heeft plaatsgevonden, terwijl dit noodzakelijk is voor de extra druk die dit project op de N839 zal geven.

#### **Reactie college**

De provincie heeft meegedeeld dat zij vanuit mobiliteit geen bezwaar zien op de vergunningaanvraag.

#### **Bereikbaarheid hulpdiensten**

Verder hebben indieners gevraagd of de hulpdiensten de bestaande en de nieuwe woonwijk tijdig kunnen bereiken en of de aanrijdtijd nog binnen de gestelde wettelijke kaders valt. De vrees bestaat dat de ambulance, politie en brandweer niet snel genoeg over de Van der Mondeweg naar de Sallandstraat en omgeving kunnen komen. Er wordt gesteld dat hulpdiensten nu al niet door de Sallandstraat en Domakkerstraat kunnen komen.

#### **Reactie college**

Het verkeersonderzoek toont aan dat de wegen rondom het plangebied het verkeer goed en veilig kunnen verwerken. Het woningbouwplan zorgt daarmee niet voor een dusdanige verslechtering van de bereikbaarheid dat hulpdiensten hier (ernstige) hinder door ervaren.

Tevens heeft de politie aangegeven geen opmerkingen of klachten te hebben over de bereikbaarheid van de bestaande woonwijk. De hulpdiensten voorzien geen problemen voor de bereikbaarheid van de nieuwe woonwijk.

#### **Vrees voor trillingen, hinder en schade door meer verkeer**

Indieners vrezen voor hinder en schade aan hun woningen als gevolg van trillingen door meer verkeer. Een aantal straten heeft een klinkerbestrating, waardoor meer trillingen door voorbijrijdend (bouw)verkeer ontstaan, met als gevolg mogelijk schade aan hun woningen en geluidshinder in hun woningen. Omdat veel huizen in de buurt oud zijn en gebouwd zijn op zand, vrezen ze schade door het zware verkeer. Er zijn diverse meldingen over trillingen en schade gedaan.

#### **Reactie college**

De Domakkerstraat en Sallandstraat hebben elementverharding (klinkers). Een toename van het verkeer in deze straten zal leiden tot vaker verkeersgeluid, maar de impact hiervan is beperkt omdat de verkeersintensiteit en snelheid relatief laag zijn. Zo volgt uit de uitgevoerde snelheidsmetingen een gemiddelde snelheid van 15 km/h en V85 van 20 km/h voor het gemotoriseerde verkeer op de Sallandstraat. Op de Domakkerstraat is de gemiddelde snelheid 21 km/h en V85 29 km/h. Niet te verwachten is dat onaanvaardbare trillings- of geluidshinder zal ontstaan. De ingediende meldingen zijn reeds beantwoord.

Voorafgaand aan de werkzaamheden in het plangebied wordt een bouwkundige opnemning van de woningen grenzend aan de aan- en afvoerroute uitgevoerd, zodat er een duidelijk beeld is van de huidige staat van de woningen.

### **Overlast bouwverkeer**

Indieners maken zich zorgen over mogelijke overlast tijdens de bouwfase en de veiligheid van hun buurt.

### **Reactie college**

Vrachtverkeer is vooral te verwachten tijdens het bouw- en woonrijp maken. Vanaf het moment dat meerdere vrachtwagens per dag op het werk te verwachten zijn, wordt voor dit bouwverkeer een éénrichtings-situatie gecreëerd waarbij de aanvoerroute vanaf de zuidoostelijke Kolkweg en Sallandstraat het projectgebied bereikt en via een aan te leggen bouwweg aan de noordzijde van het plan het plangebied via De Hoek verlaat.

Alleen tijdens de realisatiefase van het project wordt de nu doodlopende weg De Hoek voor doorgaand verkeer bruikbaar. Wanneer het volledige plangebied is ingericht wordt naar huidig inzicht de tijdelijke bouwweg richting de Hoek verwijderd en wordt de Hoek weer doodlopend voor autoverkeer gemaakt.

De route voor bouwverkeer wordt gecontroleerd op de benodigde rijbaanbreedte. Als blijkt dat extra ruimte in het wegprofiel nodig is om het werkterrein bereikbaar te maken voor het bouwverkeer dan worden hiervoor van tevoren tijdelijke maatregelen getroffen.

Daarnaast merken wij op dat met deze vergunning nog geen enkele woning gebouwd mag worden. De vergunningprocedure voor de bouw van woningen moet nog doorlopen worden. Na vergunningverlening worden de 49 (flex)woningen van fase 1 in een fabriek gebouwd. Deze komen in segmenten kant-en-klaar op de locatie aan.

Wat betreft de toename van verkeersbewegingen verwachten we niet dat het intensievere gebruik van de omliggende straten zodanige schade aan de bestaande woningen met zich mee zal brengen dat we bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Zoals aangegeven wordt de nulsituatie vooraf vastgelegd door een bouwkundige opnemning van de woningen grenzend aan de aan- en afvoerroute.

### **Conclusie beantwoording zienswijzen over verkeer en verkeersveiligheid**

Deze zienswijzen leiden niet tot aanpassing van de ontwerpvergunning.



### 3. Locatiekeuze

#### Samenvatting zienswijzen

Deze zienswijzen uiten kritiek op de locatie aan de Sallandstraat. Gevraagd wordt waarom niet gekozen wordt voor het plangebied 't Hof van Klein Baal. Dat plan heeft meer draagvlak onder de burgers. Verder wordt er gevraagd of er voldoende voorzieningen binnen het dorp zijn voor deze uitbreiding en of dit plan zal leiden tot een gedegen en goed functionerende uitbreiding van de dorpskern Haalderen (infrastructuur, zorg, onderwijs).

In zienswijzen wordt betoogd dat dit plan een onverwachte en ingrijpende inbreuk op de omgeving inhoudt, met ernstige gevolgen voor omwonenden. Uit verschillende beleidsstukken valt namelijk op te maken dat hier niet gebouwd zou worden. Uit de Structuurvisie volgt dat woningbouw alleen is toegestaan "binnen bestaande contouren". Hoewel er mogelijkheden zijn om hiervan af te wijken via aangewezen afwijkingslocaties is deze locatie in de Structuurvisie niet als "geplande woningbouw" aangeduid. In de Omgevingsvisie is dit perceel niet aangeduid met een rode stip die staat voor "geplande woningbouwontwikkeling" en ook in de Nota Wonen 2020-2025 wordt geen melding gemaakt van de bouwplannen voor het perceel.

#### Reactie college

In de ruimtelijke onderbouwing bij het voorgenomen besluit is uitgebreid toegelicht waarom de voorgenomen locatie geschikt is. De gevolgen voor omwonenden zijn gelijk aan die op andere onderzochte locaties in de gemeente, die echter zijn afgefallen vanwege (met name milieuhygiënische) belemmeringen. Als wel gekozen was voor een alternatieve locatie zouden de gevolgen van het plan andere omwonenden treffen, zodat een andere locatie voor de indieners zélf gunstiger zou zijn. Het in enkele zienswijzen benoemde alternatief, 't Hof van Klein Baal, wordt al door een projectontwikkelaar ontwikkeld voor woningbouw.

De omstandigheid dat er mogelijk onvoldoende maatschappelijk draagvlak bestaat betekent niet per definitie dat de omgevingsvergunning niet in overeenstemming met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening kan worden verleend. De omstandigheid dat draagvlak zou ontbreken is geen dragend argument voor het weigeren van planologische medewerking.

Wat betreft de twijfel of voldoende voorzieningen aanwezig zijn bij de komst van meer inwoners zijn wij van mening dat deze uitbreiding juist mogelijkheden biedt om de gehele kern toekomstbestendiger te maken. De basisvoorzieningen zijn nu aanwezig in Haalderen, maar bij een toename van het aantal bewoners kan het voor maatschappelijke organisaties of bedrijven interessanter worden om zich in (de directe omgeving van) Haalderen te vestigen. De komst van meer inwoners kan juist de leefbaarheid van een dorp stimuleren en vergrijzing tegengaan.

Terecht wordt opgemerkt dat dit gebied in de structuurvisie niet is opgenomen als toekomstig woningbouwgebied. Deze visie is in 2012 vastgesteld als leidraad voor de periode 2012-2022. Op dat moment was sprake van een slechte economie, waardoor de nieuwbouwmarkt praktisch stillag. Zeker gezien de grote behoefte aan woonruimte is deze visie inmiddels achterhaald. Vanaf 2024 geldt de omgevingsvisie. Deze schetst een algemeen beeld van de gewenste fysieke leefomgeving. Dat betekent dat op hoofdlijnen gekeken wordt naar de gemeente als geheel. Het is geen vastomlijnd plan met regels die tot iets verplichten of iets verbieden. Weliswaar is deze locatie niet aangeduid als "geplande woningbouwontwikkeling", maar de gemaakte afweging van belangen rechtvaardigt naar onze mening het bouwen op deze locatie. Wij bestrijden dat dit plan overigens niet past bij de visie voor Haalderen. De toekomstige woonwijk moet plaats bieden aan jong en oud door met name ruimte te bieden aan een- en tweepersoonshuishouden, waar grote behoefte aan is. Bij de inrichting van het gebied worden woonclusters in hofjes gebouwd met veel aandacht voor natuur. Zo ontstaat een nieuwe dorpsrand. De hofjes zijn zo gepositioneerd dat de bestaande straten doorzichten hebben naar het groen. De ontwikkeling

zet in op natuurontwikkeling, betere recreatiemogelijkheden, klimaatadaptatie, vergroening van de publieke ruimte en het versterken van de landschappelijke identiteit met als doel een goed leefmilieu voor alle bewoners van Haalderen.

In de Nota Wonen 2020-2025 is aangekondigd dat de gemeente actiever regie gaat nemen op woningbouw om snelheid, kwaliteit en flexibiliteit te borgen. Er was en is een tekort aan sociale huurwoningen en goedkope koopwoningen. De vraag naar (sociale) huurwoningen en goedkope koopwoningen stijgt sneller dan de bouw van nieuwe woningen. Daarom hebben wij begin 2023 het streven uitgesproken om 100-150 flexwoningen voor het sociale en middensegment te realiseren, gezien de zeer dringende maatschappelijke opgave.

### **Conclusie beantwoording zienswijzen over de locatiekeuze**

Deze zienswijzen leiden evenmin tot aanpassing van de ontwerpvergunning.

## 4. Natuur

### Quickscan niet volledig

#### **Samenvatting zienswijzen**

Indieners zijn van mening dat een quickscan niet gelijk staat aan een volwaardige rapportage, gezien de korte duur en minimale frequentie van onderzoeken op locatie. Zo is het aangrenzend familiebos en het voor omwonenden algemeen bekende feit dat er reeën en herten met enige regelmaat aanwezig zijn, niet benoemd in de rapportage. Er zijn diverse waarnemingen van dieren die in het rapport worden uitgesloten. Denk hierbij o.a. aan vleermuizen, uilen, vos, reeën, herten en de das.

Nader onderzoek is hier noodzakelijk om te kunnen garanderen dat er geen beschermde diersoorten in het gebied leven.

#### **Reactie college**

Het standpunt dat de quickscan tekortschiet wordt niet gedeeld. Het naastgelegen familiebos is meegenomen in de door een daartoe deskundig bureau opgestelde quickscan. Het aansluitend terrein op het perceel wordt ingericht als natuurbos/voedselbos/moestuin waardoor eventueel effecten op aanwezige dieren verwaarloosbaar klein zijn. Tijdens de bouwwerkzaamheden kan er sprake zijn van kortstondige indirecte effecten. In de quickscan is aangegeven dat er tijdens de bouw geen licht op dit bosschage mag worden gericht.

Voor dieren die hun habitat hebben in bosschages die op meer dan 250 meter afstand of aan de overzijde van de Van der Monde weg liggen is verstoring nagenoeg uit te sluiten.

In de quickscan is beschreven waarom een nader onderzoek niet noodzakelijk is. De akker is een kale vlakte met enkele ruigteplanten. In de quickscan is aan de hand van de aangetroffen habitat tijdens een veldbezoek en een literatuurstudie beoordeeld voor welke beschermde diersoorten het plangebied een geschikte habitat is en welke beschermde diersoorten derhalve mogelijk aanwezig zijn. Het perceel betreft een akker waar jarenlang akkerbouw (o.a. mais) is geweest. Nu in de quickscan beoordeeld is of als gevolg van de effecten op de mogelijk aanwezige beschermde diersoorten ontheffingen in het kader van de Wet natuurbescherming nodig zijn en geconcludeerd is dat dit niet het geval is, is een nader onderzoek niet nodig.

De ecooloog heeft bijvoorbeeld geen sporen van de das aangetroffen. Mogelijk foerageerde de das hier wel, maar de activiteiten van de vergunning hebben geen (blijvende) negatieve invloed op de staat van instandhouding van de das. Daarbij wordt de rand van het perceel aan de Sallandstraat veel gebruikt door mensen om de hond uit te laten. Dassen zijn over het algemeen erg bang voor honden en mijden gebieden waar deze veel aanwezig zijn. Voor vleermuizen is op de locatie enkel mogelijk sprake van een foerageergebied. Dit verdwijnt niet met de geplande ontwikkeling. Een aantal diersoorten zoals ree, vos, fazant staat op een landelijke of provinciale vrijstellingslijst, omdat ze niet in hun voortbestaan worden bedreigd of gevaar lopen, en in het gehele land schade veroorzaken (volgens de wetgever). Dat houdt in dat deze dieren het hele jaar mogen worden verjaagd of gedood. Het damhert is in de omgeving niet waargenomen. Daarbij is er geen sprake van geschikt leefgebied voor damherten (niet bosrijk). Voor uilen geldt dat de locatie onderdeel zal zijn van een foerageergebied, maar hier zal zeker niet gebroed worden. Het foerageergebied van uilen is vaak groot, ze zoeken voedsel in een straal van 1 km, waardoor dit een zeer klein deel is van het foerageergebied. Het plangebied wordt erg groen ingericht en zal daarmee nog deels geschikt zijn als foerageergebied.

### Impact op fauna

#### **Samenvatting zienswijzen**

Op en in de nabijheid van het perceel leven dieren. De woningen op het perceel zullen volgens indieners zorgen voor verstoring en vormen daarmee een bedreiging van het voortbestaan van de dieren in het buitengebied.



### **Reactie college**

In de quickscan wordt geconcludeerd dat op de onderzoekslocatie soorten voorkomen die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming. Een gedeelte van deze soorten, waaronder algemene vogelsoorten of provinciaal vrijgestelde soorten, ondervindt geen negatieve invloed van de beoogde werkzaamheden. Bij naleving van de zorgplicht is er voor deze soorten geen sprake van een overtreding. Voor de ooievaar geldt dat die door de beoogde werkzaamheden (potentieel) wel een negatief effect/impact kan ondervinden. Daarom zullen maatregelen genomen moeten worden zoals het volgen van een ecologisch werkprotocol indien er wordt gebroed op het paalnest. Dat werkprotocol is vorig jaar ook nageleefd tijdens de archeologische werkzaamheden en het onderzoek naar explosieven.

### **Paddentrek niet in het onderzoek betrokken**

#### **Samenvatting zienswijzen**

In de quickscan wordt niet ingegaan op de paddentrek. Met name op de Kolkweg Oost steken honderden padden en watersalamanders over van de kleine Kolk naar de aangrenzende tuinen/groen waar zij beschutting zoeken en verder de natuur intrekken. Jaarlijks worden veel padden als gevolg van het gemotoriseerde verkeer doodgereden. Bij een sterke toename (verdrievoudiging!) van het aantal voertuigen per etmaal (toename van 100 naar 300 voertuigen per etmaal volgens de verkeersstudie) zal het aantal padden dat de overkant niet haalt met de factor 3 toenemen. Volgens een indiener zijn alle kikkers en padden in Nederland beschermd door de Flora- en Faunawet, omdat zij op de rode lijst van beschermde diersoorten staan.

### **Reactie college**

Het perceel waar woningbouw is gepland biedt met name in het voorjaar geen tot minimale beschutting voor trekkende amfibieën. Bij gebruik van de naast gelegen bosschage als landhabitat zullen amfibieën wel gebruik maken van de sloten om te migreren, omdat sloten veel meer veiligheid bieden. Op de locatie is de aanwezigheid van strikt beschermde amfibieën soorten uitgesloten. Algemene soorten zoals de gewone pad en bruine kikker en kleine watersalamander zijn vrijgesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen, op grond van de provinciale omgevingsverordening. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kan het volgens deze provinciale regel nodig zijn dieren te vangen om te voorkomen dat ze bij het uitvoeren van werkzaamheden worden gedood of verwond. Daarbij moet de zorgplicht in acht worden genomen. Na het vangen dienen de dieren zo snel mogelijk in de directe omgeving te worden losgelaten. Uiteraard nemen wij de zorgplicht zoals die in de provinciale omgevingsverordening is opgenomen in acht bij de uitvoering van de verschillende werkzaamheden.

### **Quickscan verouderd**

#### **Samenvatting zienswijzen**

Diverse indieners zijn van mening dat de quickscan is verouderd en dat deze opnieuw dient te worden uitgevoerd.

### **Reactie college**

Een quickscan flora en fauna is 5 jaar geldig mits er geen zwaarwegende ecologische veranderingen zijn. Het rapport dateert van 9 mei 2023 en er is geen sprake van zwaarwegende ecologische veranderingen sindsdien. Daarom is er geen reden om de quickscan als verouderd aan te merken.

### **Ooievaarsnest**

#### **Samenvatting zienswijze**

Een indiener vraagt waar het bestaande ooievaarsnest herplaatst wordt.

### **Reactie college**

Het ooievaarsnest staat op een perceel van een omwonende. Deze is niet voornemens om het paalnest te verplaatsen. Indien een ooievaar broedt op deze paal moet gewerkt worden volgens het ecologisch werkprotocol. Daarbij geldt dat als de ooievaar op het paalnest gaat broeden terwijl er al sprake was van werkzaamheden dat deze blijkbaar geen belemmerende factor zijn. De verstoring is dan onderdeel van de dan heersende situatie bij aankomst van de ooievaar op het nest. Toch wordt er dan volgens het werkprotocol gewerkt om mogelijke verstoring te voorkomen/minimaliseren. Hierdoor zal er geen invloed zijn op de staat van instandhouding van deze soort en is er derhalve geen sprake van een overtreding van de Wet natuurbescherming.

Overigens merken we op dat dit paalnest aan de rand van de bebouwde kom staat, waardoor de ooievaars hier gewend zijn aan menselijke activiteiten en grote landbouwmachines en hier dus geen (sterke) verstoring van ondervinden.

### **Controle op ecologisch werkprotocol**

#### **Samenvatting zienswijze**

Gevraagd wordt of er controle is op de zorgplicht om onnodig doden, verwonden of schade aan dieren, planten en gebieden te voorkomen. Ook wordt gevraagd of het ecologisch werkprotocol betrouwbaar is.

### **Reactie college**

Controle op de zorgplicht wordt door provincie uitgevoerd. Provinciale toezichthouders voeren steekproefsgewijs controles uit op bekende werkzaamheden in de omgeving. Ook het ecologisch werkprotocol wordt dan gecontroleerd. De provincie kan hierop handhaven. Het spreekt voor zich dat wij zeer zorgvuldig alle geldende zorgverplichtingen naleven.

Overigens voert de ecoloog voorafgaand aan de werkzaamheden voor het bouwrijp maken nog een veldcontrole uit.

### **Conclusie beantwoording zienswijzen over natuur**

Deze zienswijzen leiden niet tot aanpassing van de ontwerpvergunning.

## 5. Verandering woonomgeving

### Samenvatting zienswijzen

Verschillende mensen hebben hun zorgen uitgesproken over de te verwachten veranderingen in hun buurt door dit plan. Hun woongenot wordt aangetast. Ze maken zich zorgen over het verdwijnen van hun rustige leefomgeving en het mooie uitzicht door de bouw van nieuwe woningen, wat gepaard gaat met meer verkeer, drukte en geluidsoverlast. De open ruimte en het landelijk karakter van het gebied en het uitzicht op groen zullen verdwijnen. Waardevol groen gaat verloren.

Het bedrijf dat op korte afstand van het perceel is gevestigd en paardencoaching aanbiedt heeft belang bij het behouden van een rustige omgeving. Het bedrijf voorziet drastische gevolgen voor de uitvoering van de bedrijfsactiviteiten, omdat rust en focus (voor de paarden en klanten) alsmede vrij uitzicht op natuur een must zijn. De wei waar de paarden staan ligt op 26,5 m afstand tot aan het perceel waar de woningen worden gerealiseerd. De dieren ervaren momenteel al hinder door ontwikkelingen op het perceel, waardoor zij hun werk niet goed kunnen doen, er zijn zelfs al blessures ontstaan door de stress die het hen geeft.

### Reactie college

Het college ontkent niet dat het uitzicht en het woongenot van de bewoners van de naastgelegen straten (met name de Sallandstraat) als gevolg van de bebouwing zal veranderen. Maar deze effecten zijn naar onze mening niet van dien aard dat we daaraan een doorslaggevende betekenis moeten toekennen. Dat er een grote behoefte is aan sociale huurwoningen en goedkope koopwoningen is een gegeven. Onderzocht en aangetoond is dat er bij de voorgestane ontwikkeling sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de directe omgeving. Bij de stedenbouwkundige opzet is zorgvuldig naar de omgeving gekeken om te bepalen wat qua positionering van de gebouwen en bouwhoogte verantwoord en passend is in de omgeving. De geclusterde bebouwing (in de vorm van hofjes) wordt op ruime afstand van de Sallandstraat gepland. Er is sprake van een ruimtelijke en groene inpassing in de omgeving, er worden veel bomen geplant. Weliswaar wordt de huidige akker vervangen door een woonwijk van maximaal 130 (flex)woningen, maar hierbij is veel aandacht voor groen en behoud van doorzichten naar het achterliggende landschap. De rand langs de watergang in het plangebied wordt vergroend door aanplant en aanleg van een natuurlijke oever. De noordelijke ontsluiting is aangepast om verkeersoverlast voor de omgeving te beperken en alleen nog te gebruiken door voetgangers en fietsers (en als calamiteitenontsluiting).

Wat betreft de belangen van het bedrijf van paardencoaching merken wij op dat de afstand van het perceel met paardenweide is gesitueerd op circa 90 meter afstand van het dichtstbijzijnde woningcluster. Hoewel tussen de perceel een groene zone met bebouwing is gepland, onderkennen we dat de nieuwe wijk enige invloed kan hebben voor de betrokken ondernemer. Echter, van een rustige omgeving kan ook nu al niet worden gesproken, omdat de afstand tot de drukke provinciale Van der Mondeweg ook circa 90 meter bedraagt. Bovendien zal een ondernemer rekening moeten houden met algemene maatschappelijke ontwikkelingen, zoals uitbreiding van een wijk aan de rand van een dorpskern. Effecten van de nieuwe wijk op de bedrijfsvoering vallen onder het normale ondernemersrisico en is geen reden om de nu voorliggende aanvraag omgevingsvergunning te weigeren.

Het college is alle zienswijzen overwegende van mening dat aan de grote gemeentebrede woningbehoefte zwaarder gewicht mag worden toegekend dan aan de belangen van de omwonenden en ondernemer, mede gezien de afstand tussen de in het plangebied voorziene woningen en de bestaande woningen, de maximum bouwhoogte die grotendeels aansluit bij de maximum bouwhoogtes in de omgeving, de positionering van de voorziene woningen en de ontsluitingsweg en de beoogde groenvoorzieningen binnen de nieuwe wijk. Dit overziend achten wij de gevraagde gebruikswijking van het bestemmingsplan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

## **Parkeren**

### **Samenvatting zienswijzen**

Gevraagd wordt waarom gerekend wordt met een parkeernorm van 1,6 parkeerplaatsen voor de sociale huurwoningen terwijl voor de overige woningen wel gerekend wordt met de parkeernorm uit de Nota Parkeernormen voor een hoek-/tussenwoning in de rest van de bebouwde kom (2,0 pp). Betekent dit dat het college de te bouwen wijk niet ziet als een "gewone" Lingewaardse woonwijk?

Gesteld wordt dat binnen het plan voldoende parkeerruimte moet worden gerealiseerd, omdat in de bestaande wijk geen ruimte is. Daarnaast is het niet mogelijk om de parkeervraag volledig in beeld te krijgen, omdat er nog geen duidelijkheid is over de tweede fase.

### **Reactie college**

In de vergunning en ruimtelijke onderbouwing is gerekend met de parkeernormen zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020. Voor fase 1 met 50 sociale huurwoningen is gerekend met de norm van 1,6 parkeerplaats per woning volgens de Nota. Met deze norm wordt gerekend op alle locaties in de gemeente Lingewaard waar sociale huurwoningen worden gerealiseerd.

Juist omdat voor de mogelijk nog te bouwen 80 woningen niet bekend is of dit sociale huurwoningen, appartementen of hoek/tussenwoningen worden, is bij de berekening van de benodigde parkeerplaatsen gerekend met de hoogste norm. Voor een hoek/tussenwoning geldt een norm van 2,0 parkeerplaatsen. Met de ruimtereservering voor 213 parkeerplaatsen kan binnen de nieuwe woonwijk goed worden voorzien in de parkeerbehoefte.

In de vergunning is een voorschrift opgenomen dat bij de aanvragen van de bouw van de woningen een exacte parkeerbalans moet worden gemaakt, zodat aangetoond wordt dat aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan.

## **Bouwhoogte**

### **Samenvatting zienswijze**

Indiener is verbaasd over de maximale bouwhoogte van 11,5 meter, terwijl steeds is aangegeven dat in maximaal drie woonlagen (appartementengebouw) wordt gebouwd en dat de maximale hoogte ongeveer 9,5 meter zou worden.

### **Reactie college**

Op de zoneringkaart bij de ontwerpvergunning zijn het toegestane maximum aan bouwlagen aangeduid, met daarbij een maximale goot- en bouwhoogte. Op drie locaties mag tot maximaal 11,5 m gebouwd worden in drie bouwlagen. Gebruikelijk in de omgeving is een maximale bouwhoogte van 10 m. We beschouwen een bouwhoogte van 11,5 m op enkele locaties nog inpasbaar in de omgeving, mede gezien de ruime afstand tot de bestaande bebouwing en de groene inpassing. Het grootste deel van de bebouwing is beperkt tot een bouwhoogte van 10 meter, wat aansluit bij de bestaande bebouwing.

Daarnaast past het bouwen van appartementencomplexen in de motie van de VVD van 30 januari 2020 die het college destijds heeft omarmd. In die motie is opgeroepen bij bouwplannen het bouwen in meerdere lagen te overwegen.

## **Milieueffecten**

### **Samenvatting zienswijzen**

Indieners maken zich zorgen over de mogelijke milieueffecten van het project, genoemd wordt de invloed op luchtkwaliteit, geluidsoverlast en stikstofuitstoot in de omgeving. In de te verlenen omgevingsvergunning wordt in punt 5.8.1.1 gesproken over agrarische bestemming, waarbij er vanuit wordt gegaan het perceel regelmatig bemest, begraast en bewerkt wordt. Het perceel is jarenlang slechts voor fruitteelt en akkerbouw gebruikt. De vraag is waarom er geen onderscheid wordt gemaakt. Ook wordt gevraagd of rekening is gehouden met de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase.



## **Reactie college**

In de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven dat aan diverse aspecten is getoetst die verband houden met het woon- en leefklimaat. Hieruit volgt dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voldoende is geborgd. Wat betreft luchtkwaliteit merken wij op dat dit aspect ook is onderzocht. Conclusie in de ruimtelijke onderbouwing (paragraaf 5.7) is dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse voldoet voor het toekennen van een nieuwe woonfunctie.

In het akoestisch onderzoek is ook ingegaan op de gevolgen van de verkeerstoename op de bestaande woningen. Er vinden geen fysieke wijzigingen aan de weg plaats als gevolg van deze vergunning. Van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder is dan ook geen sprake. Ondanks de toename van de geluidsbelasting op de gevel van de bestaande woningen wordt voldaan aan het gemeentelijk geluidbeleid en blijft sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Wat betreft stikstofdepositie merken wij op dat er onderscheid wordt gemaakt tussen fruitteelt en akkerbouw. Juist voor akkerbouw of grasland wordt een perceel jaarlijks bemest. Vanaf (in ieder geval) 1998 wordt het perceel voor akkerbouw of grasland gebruikt. Vooral emissies door het bemesten van agrarische gronden hebben op nabij gelegen natuurgebieden het grootste effect. In een aangevulde stikstofbeoordeling is alsnog beschouwd wat de laagste jaarlijkse emissie is sinds de aanwijzing van de Natura 2000-gebieden. Als referentiesituatie van een project speelt het gebruik van gronden vanaf de referentiedatum van omliggende Natura 2000-gebieden tot aan de huidige situatie een rol. Voor de omliggende Natura 2000-gebieden is de referentiedatum (aanwijzingsbesluit) 7 december 2004 of 24 maart 2000. Op basis van luchtfoto's is in ieder geval sinds 1998 sprake van landbouwkundig gebruik met mestaanwending. Op basis van de beschikbare gegevens over de ruimtelijke verdeling van emissie als gevolg van mestaanwending van de provincie Gelderland (emissieregistratie 2023) kan op basis van kilometerhokken van 5 bij 5 km worden bepaald wat de emissie per ha per jaar is. Gerekend is met de gemiddelde emissiewaarde van 8 kg NH<sub>3</sub> per hectare per jaar. Dit is fors lager dan waarmee gerekend is in de stikstofbeoordeling die bij de ontwerpvergunning ter inzage lag (25 kg NH<sub>3</sub>/ha/jaar). Conclusie is dat ook met deze berekening negatieve effecten ten gevolge van stikstof op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, waardoor een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet vereist is.

Overigens gaat ook deze nieuwe stikstofbeoordeling uit van een worst-case-scenario dat alle 130 woningen binnen één kalenderjaar worden gerealiseerd.

De vraag of rekening is gehouden met de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase (realisatiefase) kan bevestigend beantwoord worden. De bouwvrijstelling is immers met de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 in de zaak over de ondergrondse CO<sub>2</sub>-opslag Porthos geschrapt.

Uit de notitie Beoordeling stikstof blijkt dat rekening is gehouden met de stikstofuitstoot in de bouwfase, hoewel voor fase 2 nog niet bekend is of en op welke wijze gebouwd gaat worden. Daarom is voor de bouwfase van fase 2 gerekend met een worst case-scenario van traditioneel gebouwde (stenen) huizen. Maar daarvan zal waarschijnlijk geen sprake zijn, omdat deze wijze van bouwen niet past in het (beeldkwaliteits)plan.

De gegevens van de realisatiefase van de 49 flexwoningen (fase) 1 zijn inmiddels bekend en om die reden is de berekening opnieuw uitgevoerd. Een andere aanleiding voor een nieuwe berekening is de nieuwe release van de Aeriusscalculator op 4 april 2024.

Uit de actuele berekeningen blijkt eveneens dat negatieve effecten ten gevolge van stikstof op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten.

## **Conclusie beantwoording zienswijzen over verandering woonomgeving**

De ruimtelijk relevante belangen van de omwonenden en omliggende bedrijven zijn wel degelijk betrokken in de belangenafweging. Aan het belang van snelle en passende voorziening in de nijpende woningbehoefte komt naar onze mening een zwaarder gewicht toe dan aan de belangen van bewoners en omliggende

bedrijven, gelet op het feit dat het realiseren van het bouwplan niet zal leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. De zienswijzen leiden niet tot weigering van de vergunning.

## 6. Verdeling doelgroepen

### Samenvatting zienswijzen

Indieners merken op dat in het ontwerpbesluit de verdeling van doelgroepen of de tijdelijkheid van de woningen niet is opgenomen.

De tweede fase zal een gewone woonwijk moeten worden die aan de Woondeal 2.0 moet voldoen met de daarbij behorende verdeling. Sommige indieners pleiten overigens voor zo min mogelijk en liever geen woningen op het perceel in fase 2.

Gepleit wordt voor een zo groot mogelijke differentiatie van doelgroepen (huishoudens), omdat anders de verhouding met de huidige 800 woningen in Haalderen zoek is.

In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesproken over bijzondere doelgroepen, starters/jongeren, statushouders, ouderen, reguliere woningzoekenden, alsof zij tot één en dezelfde doelgroep behoren, terwijl er duidelijk sprake is van verschillende groepen mensen.

Onduidelijkheid over de doelgroepen kan volgens een aantal indieners resulteren in spanningen in de lokale gemeenschap, vooral als het gaat om verschillen in cultuur en mogelijke overlast die bepaalde doelgroepen met zich mee kunnen brengen. Indieners dringen erop aan dat er meer helderheid komt over de beoogde doelgroep(en) en op maatregelen om mogelijke negatieve effecten op de omwonenden te adresseren. Ook wordt gevreesd voor het behoud van het bestaande dorpse karakter en leefbaarheid/levendigheid.

Voor het slagen van differentiatie is een actieve, wijkgerichte aanpak nodig. Gesteld wordt dat in veel (wetenschappelijke) publicaties naar voren komt dat de problemen in wijken met veel sociale huurwoningen toenemen. Verwezen wordt naar een niet nader aangeduid onderzoek van RIGO (2018), dat wijst op de ingestelde inkomensgrens van 2012 als een belangrijke oorzaak. Dat heeft ruimtelijke segregatie in de hand gewerkt en het huidige plan is daar volgens indiener een voorbeeld van. Er is heel veel onderzoek gedaan naar de gevolgen van ruimtelijke segregatie van kansarmere groepen. De conclusies lopen regelmatig uiteen, maar over één ding zijn de meeste experts het meestal wel eens: een sterke ruimtelijke concentratie van armoede is onwenselijk.

Opgemerkt wordt dat er flexwoningen komen met een beoogde oppervlakte van 25 tot 70 m<sup>2</sup>, die te rangschikken zijn in de sector "sociale huurwoningen". Het contingent sociale huurwoningen in Haalderen stijgt daarmee (verhoudingsgewijs) naar een, binnen de gemeente Lingewaard, ongekende hoogte.

### Reactie college

De ontwerpvergunning die ter inzage heeft gelegen is niet aangevraagd voor de daadwerkelijke bouw van woningen. Het gaat nu om een vergunning voor het van het bestemmingsplan afwijkende gebruik. Voor alle woningen die daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden moet eerst nog een aanvraag of melding worden gedaan. Voor zover indieners bedoelen dat in deze vergunning al moet worden geregeld welke doelgroepen de woningen gaan bewonen (of juist niet), merken we op dat dit zou leiden tot een niet ruimtelijk relevant en dus niet relevant onderscheid.

Waardwonen wil 49 verplaatsbare woningen gaan realiseren (fase 1). Wat betreft de invulling van het overige deel van het plangebied ligt de vraag voor aan de gemeenteraad. De raad neemt hierover in het najaar van 2024 een besluit. De invulling kan bestaan uit meer sociale huurwoningen, maar ook betaalbare koopwoningen en/of dure koopwoningen worden. De gemeenteraad heeft ook besloten dat de woningen in de tweede fase geen tijdelijke maar permanente woningen worden. De Woondeal 2.0 is in ieder geval van toepassing op de keuze van woningen. De gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen hebben zich verbonden in deze Woondeal aan het streven om te groeien naar 30% sociale huurwoningen.

De zienswijzen schetsen de bedenkingen en mogelijke consequenties voor het toewijzen van de woningen aan bepaalde doelgroepen. De suggestie dat deze nieuwe woonwijk een voorbeeld van ruimtelijke segregatie wordt werpen wij verre van ons. In deze zienswijzen wordt volstrekt niet onderbouwd waarom



sprake zou zijn van mogelijk negatieve effecten op omwonenden. In het algemeen stellen wij dat de inzet en het vertrouwen van de gemeente en Waardwonen is, dat hier een leefbare wijk gerealiseerd wordt die aansluit bij de Haalderense gemeenschap en de grote behoefte aan betaalbare huurwoningen.

Uit het onderzoek van Companen is gebleken dat in onze gemeente in de periode 2023-2030 een grote behoefte is aan extra sociale huurwoningen, ongeveer 780 extra. Wat betreft het contingent sociale huurwoningen in Haalderen bestrijden wij op dat met de toename van 49 woningen in fase 1 sprake is van een stijging tot "een ongekende hoogte". Uit cijfers (peildatum 1-1-2023) blijkt dat het percentage sociale huurwoningen in Gendt hoger ligt dan in Haalderen (o.a. door de bouw in de Staatsliedenbuurt), de verhouding is 25% in Haalderen en 27% in Gendt. In de overige kernen is dat percentage omstreeks 20%.

### **Conclusie beantwoording zienswijzen over verdeling doelgroepen**

Ook deze zienswijzen geven geen aanleiding de gevraagde vergunning te weigeren.

## 7. Gebrek aan participatie

### Samenvatting zienswijzen

Indieners maken zich zorgen over het gebrek aan betrokkenheid van belanghebbenden en omwonenden bij de ontwikkeling van het project. Ze vinden dat de klankbordgroep onvoldoende wordt betrokken en dat er met de uitkomsten van de gesprekken met de klankbordgroep onvoldoende wordt gedaan. Ze vragen om meer transparantie en participatie in het besluitvormingsproces. Bovendien is een enquête pas verzonden na de mogelijkheid om een zienswijze op het plan in te dienen, waardoor reacties en belangen van omwonenden niet worden meegenomen in de besluitvorming.

Gevraagd wordt of de inspraakprocedures wel correct zijn gevolgd.

### Reactie college

De wijze van participatie is onderdeel geweest van het besluit van de gemeenteraad (van 6 april 2023) om het voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen. Hierin wordt aangegeven wat het niveau van participatie is en over welke onderwerpen op welk niveau geparticipeerd wordt. Gezien de dringende opgave is besloten dat de mogelijkheden voor participatie door de omgeving beperkt zijn. Uit de 'Notitie Vragen en antwoorden inforonde Flexwoningen (16 maart 2023)' die hierover aan de raad gestuurd is, komen onderstaande citaten: *"Volgens de participatieladder zal het vooral gaan over **informer**en en **con**sulteren. Hieronder hebben we uitgewerkt hoe de participatie en communicatie voorafgaand aan het besluit over het investeringsbudget zal worden aangepakt:*

#### **a) Informeren:**

*We houden de omgeving voortdurend op de hoogte zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn. Dit doen we:*

- *Rechtstreeks: huis aan huis brieven;*
- *Via onze website: vermeld in nieuwsberichten en via een speciale projectpagina (nog op te stellen);" etc.*

*"Door de buurtbewoners ook vroegtijdig te informeren over de onderwerpen die al vast staan in het project, zoals:*

- o *Locatie*
- o *Aantal woningen*
- o *De ontsluiting (de manier waarop toekomstige bewoners naar hun huis kunnen)*
- o *Doelgroepen"*

En: "

**b) Consulteren** [...] *Daarbij halen we de mening van de omgeving op de volgende onderwerpen, met de vermelding dat gezien de opgave die er ligt zo veel mogelijk haalbare wensen en suggesties meegenomen zullen worden in de verdere ontwikkeling van de plannen:*

- *Groen (waar het komt, niet de hoeveelheid)*
- *Voorzieningen die de buurt nodig heeft (bijvoorbeeld honden uitlaatstrook of speelplaats)*
- *Veiligheid, leefbaarheid (wie bel je als...)*
- *Beeldkwaliteit (tot op zekere hoogte)*
- *Verlichting (tot op zekere hoogte)*
- *Privacy (waar zitten ramen, hoe kijk je uit op het gebied, tot op zekere hoogte) " etc.*

Hieruit blijkt dat is gehandeld in overeenstemming met het raadsbesluit. Overigens is het participatiebeleid van de gemeente op 28 maart 2024 door de gemeenteraad vastgesteld. Vooruitlopend op dit beleid is in voorliggend project de participatieaanpak vastgesteld door het in het gemeenteraadsbesluit een plek te geven.

De uitnodiging om deel te nemen aan de Klankbordgroep is naar heel Haalderen gestuurd. Eenieder had daarmee de gelegenheid om actief mee te denken over het project. Dit meedenken heeft plaatsgevonden aan de hand van de vastgestelde kaders. De Klankbordgroep is tot de terinzagelegging van het ontwerpbesluit acht keer bij elkaar geweest.. De inbreng van de Klankbordgroep heeft de plannen op een aantal punten gewijzigd, zoals het verleggen van de noordelijke ontsluiting van de Vicariestraat naar de Notenboomstraat,

*Reactienota ontwerpomgevingsvergunning Sallandstraat Haalderen ODRA23AB2293*

de stedenbouwkundige opzet (van straatjes naar hofjes, appartementen in kleinere blokjes), het doen van aanvullende verkeersonderzoeken en onderzoek naar koopwoningen).

De genoemde enquête gaat over de tweede fase van maximaal 80 woningen. De participatieaanpak voor deze tweede fase is per informatienota met de gemeenteraad gedeeld op 5 maart 2024. Het besluit over de tweede fase wordt naar verwachting genomen in september 2024 en daarbij worden de uitkomsten uit de enquête meegenomen. Deze enquête houdt dus geen verband met de vergunning voor het planologisch mogelijk maken van 130 (flex)woningen.

Voorafgaand aan het raadsbesluit op 14 december 2023 is er een informatieronde (beeldvormende vergadering) van de gemeenteraad geweest waarin bewoners konden inspreken. Om iedereen goed te informeren heeft daaraan voorafgaand op 13 november 2023 een informatieavond in zalencentrum De Kolk in Haalderen plaatsgevonden. Heel Haalderen heeft per brief een uitnodiging gehad hiervoor en deze is ook bekend gemaakt via de gebruikelijke gemeentelijke kanalen.

Zoals benoemd was er geen sprake van verplichte inspraak of inspraak volgens een bepaalde procedure. Overigens herkennen we ons niet in de stelling dat we niet transparant hebben gehandeld of dat omwonenden niet voldoende zijn betrokken.

### **Petitie**

#### **Samenvatting zienswijzen**

Indieners verwijzen naar een breed gedragen petitie die is ingediend, maar waarop zij geen reactie hebben ontvangen.

#### **Reactie college**

Deze petitie is aan de gemeenteraad gestuurd. Raadsleden hebben hiervan kennis kunnen nemen. Het is aan de raadsleden om deze al dan niet te beantwoorden.

### **Conclusie beantwoording zienswijzen over gebrek aan participatie**

Omwonenden zijn op diverse momenten in het proces geïnformeerd over de ontwikkelingen, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Het college is van mening dat er voldoende mate is voorzien in informatieverstrekking aan de omwonenden. Het eventueel ontbreken van draagvlak (in de onmiddellijke omgeving), als zodanig, betekent niet dat de ontwikkeling niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en planologische medewerking moet worden geweigerd. Ook komt het initiatief tegemoet aan het algemeen belang om te voorzien in woningen voor met name één- en tweepersoonshuishoudens. De zienswijzen zijn leiden niet tot een weigering van de vergunning.

## 8. Waardevermindering

### Samenvatting zienswijzen

Tal van zienswijzen noemt de waardevermindering van het eigendom door de nieuwe woonwijk. Dit aspect is onvoldoende meegewogen in het ontwerpbesluit. Eén indiener noemt daarnaast als bezwaar het potentiële inkomensverlies en gezichtsverlies door de negatieve impact van de voorgestelde ontwikkeling op de bedrijfsvoering.

### Reactie college

Wat de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van de woningen van omwonenden betreft, bestaat geen aanleiding voor de verwachting dat die waardevermindering zo groot zal zijn dat wij bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht moeten toekennen dan wij nu doen.

Bovendien zien wij geen aanknopingspunten dat deze ontwikkeling tot een dermate hoge planschade zal leiden dat de omgevingsvergunning daarmee onuitvoerbaar wordt.

Als men van mening is dat eigendommen door deze vergunning minder waard is geworden, kan men een tegemoetkoming aanvragen. Voorheen heette dit planschade, maar sinds de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 noemen we dit 'nadeelcompensatie'. Omdat deze vergunning is aangevraagd onder de gelding van de oude wetgeving, kan men 'planschade' aanvragen. Die aanvraag wordt behandeld onder de oude wetgeving (artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening).

Op de gemeentelijke website <https://www.lingewaard.nl/nadeelcompensatie-voorheen-planschade> staat meer informatie over het aanvragen van planschade of nadeelcompensatie. De aanvraag kan pas worden ingediend als de vergunning onherroepelijk is geworden (dat wil zeggen dat er geen procedures meer lopen).

Voor zo'n verzoek om planschade of nadeelcompensatie is het niet nodig om eerst bezwaar of beroep in te stellen tegen het besluit dat volgens de aanvrager schade veroorzaakt. Hij hoeft dus geen zienswijze of beroep in te stellen tegen deze vergunning om eventueel voor planschade in aanmerking te komen.

Wat betreft het gestelde inkomensverlies vanwege de impact op de bedrijfsvoering onderkent het college dat de realisatie van deze wijk ook enige gevolgen kan hebben voor de omliggende bedrijven. Deze gevolgen zijn naar de mening van het college niet zodanig dat de omgevingsvergunning niet kan worden verleend. Ten aanzien van het bedrijf van indiener wordt opgemerkt dat het bedrijf geen gronden kwijtraakt door de komst van de woningen. Van het eigen perceel kan onverminderd gebruik worden gemaakt. Daar komt bij dat door bebouwing van de oostelijke zijde van de wijk het huidige zicht op de bebouwing minder wordt door zicht op een groene rand. Bovendien moet een ondernemer altijd rekening houden met algemene maatschappelijke ontwikkelingen, zoals een uitbreiding van de bebouwde kom. Voor zover de ondernemer toekomstige inkomsten misloopt, dan valt dit naar onze mening onder het normale ondernemersrisico en is dat geen reden de planologische medewerking te weigeren. Na het onherroepelijk worden van de vergunning staat het iemand vrij om planschade/nadeelcompensatie (als gevolg van inkomensderving) aan te vragen.

### **Conclusie beantwoording zienswijzen over waardevermindering**

Deze zienswijzen leiden niet tot weigering van de vergunning.



## 9. Overige zienswijzen

### Kosten en vergoedingen

#### **Samenvatting zienswijzen**

Een indiener vraagt wat de totale kosten zijn van het realiseren van 150 flexwoningen. Ook wil hij weten wat de jaarlijkse kosten zijn, die de gemeente voor haar rekening neemt, voor het onderhoud van deze woningen. Tot slot vraagt hij welke vergoeding(en) de gemeente van de rijksoverheid krijgt voor het plaatsen van bewoners.

Een aantal indieners stelt dat Waardwonen winst maakt over de rug van de gemeente, omdat de gemeente heeft afgezien van verhuurdersheffing.

#### **Reactie college**

De vraag wat de totale kosten van het realiseren van 150 flexwoningen zijn, kunnen we niet beantwoorden. De aangevraagde vergunning heeft betrekking op het planologisch afwijken van de agrarische bestemming voor het realiseren van 130 (flex)woningen en het bouw- en woonrijp maken van het perceel waar deze maximaal 130 woningen gerealiseerd kunnen gaan worden. Deze vergunning staat dus het bouwen van woningen niet toe. Wat 150 flexwoningen kosten kunnen we dus niet beantwoorden.

De gemeente neemt ook geen onderhoudskosten van woningen op dit perceel voor haar rekening, omdat de gemeente geen woningen gaat realiseren.

Voor het plaatsen van bewoners krijgt de gemeente geen vergoeding. Wel heeft de gemeente een subsidie van het rijk ontvangen voor de huisvesting van aandachtsgroepen (o.a. spoedzoekers en statushouders) in het kader van de Regeling Huisvesting aandachtsgroepen.

De verhuurdersheffing is een heffing die woningcorporaties aan het Rijk (en dus niet aan de gemeente) moest betalen. Deze heffing is echter in 2023 afgeschaft. De gemeente kan deze heffing dus niet in rekening brengen. Overigens zijn corporaties non-profitorganisaties, zij hebben geen winst oogmerk.

### Beschrijving bedrijfs- en milieuzonering niet compleet

Gesteld wordt dat niet alle locaties zijn betrokken in de beoordeling van bedrijfs- en milieuzonering.

#### **Reactie college**

Indiener stelt dat niet alle locaties zijn betrokken in de beoordeling van bedrijfs- en milieuzonering, zonder aan te duiden welke locaties dan niet zijn betrokken. Uit paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing volgt dat de nieuwe woonwijk geen beperkingen voor alle in de directe omgeving liggende bedrijven met zich meebrengt. Geconcludeerd is dat het realiseren van maximaal 130 woningen niet leidt tot een inperking van de bestaande bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijven. Er zijn geen direct omliggende bedrijven die niet in deze afweging zijn betrokken.

### Eigendom van aanwonende nodig

#### **Samenvatting zienswijze**

Door realisatie van een natuurlijke oever in de A-watergang is misschien voor onderhoudswerkzaamheden aan de watergang grond benodigd die niet in eigendom van de gemeente is. Indiener vraagt zich af hoe dit geregeld wordt, het waterschap weet dit ook niet.

#### **Reactie college**

Na gesprekken met de indiener van de zienswijze en het waterschap is een oplossing overeengekomen.

## **Cultuurhistorische waarde**

### **Samenvatting zienswijzen**

In een aantal zienswijzen wordt gewezen op de cultuurhistorisch waardevolle straten Domakkerstraat en Sallandstraat, vanwege de architectuur van de Delftse school. Deze straten en huizen (met de oude bomen van de Domakkerstraat) staan op de nominatielijst om als gemeentelijk monument te worden aangemerkt. Hieraan is in de onderbouwing en onderzoeken geen aandacht besteed.

Verder wordt in een zienswijze gewezen op een gemeentelijk monument op De Hoek, dat door bouwverkeer kan worden beschadigd.

### **Reactie college**

In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing staat dat het aspect cultuurhistorische waarde in kaart is gebracht en geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling. De door indieners genoemde straten liggen niet binnen het besluitgebied. Wel is bij de ontwikkeling van de nieuwe wijk rekening gehouden met het stedenbouwkundig aansluiten op de ruimtelijke en cultuurhistorische structuur. Hoewel de wederopbouwoningen in deze straten cultuurhistorisch karakteristiek zijn leidt de vergunning niet tot een aantasting van de te beschermen waarden.

Wat betreft het gemeentelijk monument De Hoek 3-5 merken wij op dat ook nu al zwaar landbouwverkeer door deze straat rijdt. Om die reden verwachten wij geen schade als gevolg van het bouwverkeer.

Voorafgaand aan de werkzaamheden in het plangebied wordt een bouwkundige opname van het gemeentelijke monument Hoek 3-5 uitgevoerd.

## **Stroomvoorziening**

### **Samenvatting zienswijzen**

Een aantal indieners is van mening dat vanwege de netcapaciteit pas op 1 januari 2027 plaats is voor "vervolgoningen". Eén indiener vraagt of voldoende is gekeken naar de mogelijkheden en alternatieven. Zijn er alternatieven voor zonnepanelen of een warmtepomp?

### **Reactie college**

De ontwerpvergunning die ter inzage heeft gelegen is niet aangevraagd voor de bouw van woningen. Volgens de planning die Liander heeft afgegeven wordt het stroomnet in 2025 verzaamd. Vooralsnog werkt Liander volgens planning maar hier is zeker een voorbehoud noodzakelijk. Het kan ook zijn dat vanwege netcongestie op het bovenliggende net (Tennet) in de toekomst beperkingen worden opgelegd. Het is aannemelijk dat in 2026 de maximaal 80 woningen van fase 2 gebouwd kunnen worden.

## **Klimaatadaptatie**

Volgens een indiener is bij het ontwerp van het bouwplan geen rekening gehouden met klimaatadaptatie en vergroening.

### **Reactie college**

In het Beeldkwaliteitsplan is het uitgangspunt voor de inrichting van de wijk weergegeven. Uitgangspunt is om een samenhangende nieuwe buurt te realiseren, met kleinschalige, eigentijdse bebouwing in een mooie, groene en natuurlijke omgeving, passend bij de landelijke sfeer van Haalderen.

Daarnaast is voor de gehele wijk een landschappelijk inrichtingsplan gemaakt, waarbij rekening is gehouden met vergroening, klimaatadaptatie en voorkoming van hittestress.

De omgeving waarin de woningen gerealiseerd kunnen worden wordt groen en parkachtig aangelegd met zo min mogelijk verharding. De natuurlijk ingerichte, informele en enigszins ruige openbare ruimte is de drager van het plan. De randen worden groen en bestaan deels uit bomen. Aan de zijde van het dorp krijgt de huidige watergang aan de oostzijde een natuurvriendelijke oever. Het oostelijk deel van het plangebied ligt in de spuitzone van omliggende agrarische bedrijven. Daar komt een groen uitloopgebied, met mogelijk

moestuinen, een voedselbos of iets vergelijkbaars. Er wordt gekozen voor inheemse streekeigen beplanting, passend bij dit gebied. Om de biodiversiteit te bevorderen zal veel variantie in groen worden aangebracht. Beplanting wordt toegepast in verschillende lagen (bomen, heesters, vaste planten en kruiden) met een diversiteit aan soorten. Door middel van de aanleg van wadi's komt er een natuurlijke waterberging. In het gebied komen wandelroutes, aansluitend op de bestaande wijk. Verder is er aandacht voor de mogelijkheid om elkaar te ontmoeten, om te bewegen en te spelen. Er worden ontmoetingsplekken in de openbare ruimte en in de hofjes aangelegd, bijvoorbeeld door het plaatsen van picknicktafels. Gepland is nu een uitkijkpost aan de noordzijde om het omliggende landschap te bekijken vanaf een hoger punt. Er komen informele speelplekken waarbij gebruik wordt gemaakt van natuurlijke materialen (boomstammen, stapstenen e.d.).

De woningen van fase 1 zijn klimaatadaptief ontworpen, dat wil zeggen dat de woningen beter bestand zijn tegen klimaatverandering. Deze woningen zijn modulair en grotendeels van hout. Bovendien zijn deze woningen voor 60% circulair. Dat betekent dat de materialen eenvoudiger kunnen worden hergebruikt. Door het gebruik van hout is de milieu-impact van de gebruikte materialen daarnaast minimaal. Ook de gevelbekleding is van hout. Ze hebben een energielabel van A+++; zijn voorzien van zonnepanelen en zijn aardgasloos.

In de ruimtelijke onderbouwing is een paragraaf toegevoegd waarin wordt ingegaan op het aspect Duurzaamheid en klimaatadaptatie.

## **Brandveiligheid**

### **Samenvatting zienswijzen**

Gevreesd wordt dat de brandveiligheid van houten flexwoningen te wensen overlaat. Dit is uit onderzoeken gebleken.

### **Reactie college**

De ontwerpvergunning die ter inzage heeft gelegen is niet aangevraagd voor de bouw van woningen. Een nog in te dienen aanvraag voor de bouw van (flex)woningen op deze locatie zal getoetst worden aan de brandveiligheidseisen. Het recente onderzoek betrof flexwoningen die niet voldoen aan de permanente eisen van het Bouwbesluit en Besluit bouwwerken leefomgeving. De flexwoningen die Waardwonen wil gaan plaatsen voldoen wel aan de eisen voor permanente bouw. Er is dus geen verschil met de brandveiligheidseisen voor woningen die op traditionele wijze worden gebouwd.

## **Anterieure overeenkomst**

### **Samenvatting zienswijzen**

Indieners merken op dat zij een anterieure overeenkomst bij de stukken missen. Deze overeenkomst is volgens hen onlosmakelijk verbonden met het ontwerpbesluit, met daarin opgenomen de doelgroepenverdeling en de percentages zoals door de raad aangenomen.

### **Reactie college**

Er is bij dit project geen sprake van faciliterend grondbeleid waarbij een private partij grond in eigendom heeft, vervolgens gemeentelijke planologische medewerking vraagt en waarbij de gemeente haar kosten verhaalt met een anterieure overeenkomst. Er is hier sprake van actief grondbeleid: de gemeente heeft de grond in eigendom en geeft de grond vervolgens uit voor de realisatie van de woningen. Er is dus geen anterieure overeenkomst gesloten.

## **Conclusie beantwoording overige zienswijzen**

Ook deze overige zienswijzen leiden niet tot aanpassing van (voorschriften van) de omgevingsvergunning.



### 3. Conclusie

In hoofdstuk 2 zijn de in de zienswijzen opgenomen argumenten per thema van een reactie voorzien. De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding om de omgevingsvergunning aan te passen of niet te verlenen.

Wel is de ruimtelijke onderbouwing ambtshalve aangevuld op de volgende punten:

- Par. 1.1 Aanleiding

In paragraaf 1.1 wordt de tekst van het raadsbesluit van 14 december 2023 ter verduidelijking integraal opgenomen.

- Par. 4.2.2 Omgevingsverordening Gelderland en par. 5.15 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

Naar aanleiding van een opmerking van de provincie is in de ruimtelijke onderbouwing deze paragraaf aangevuld met een toetsing aan de Omgevingsverordening. Tevens is paragraaf 5.15 toegevoegd waarin uitgebreid wordt ingegaan op het aspect duurzaamheid en klimaatadaptatie.

- Par. 5.3 Geluid

Het akoestisch onderzoek is aangevuld met een toetsing van de geluidsbelasting op de gevel van bestaande woningen. Er wordt voldaan aan het gemeentelijk geluidbeleid en er blijft sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Gebleken is verder dat het akoestisch onderzoek dat ter inzage heeft gelegen ten onrechte nog uitging van twee ontsluitingen van het gebied, terwijl het plan alleen via een zuidelijke toegang ontsloten gaat worden. In een aangepast onderzoek is deze wijziging herberekend. Deze herberekening leidt niet tot een gewijzigde conclusie. Het aspect geluid luidt niet tot belemmeringen voor de omgevingsvergunning.

In bijlage 4 bij de ruimtelijke onderbouwing is het geactualiseerde akoestisch onderzoek opgenomen.

- Par. 5.8.1.1 Nieuwe stikstofberekeningen

Op 4 april 2024 is een nieuwe versie van Aerius verschenen. De gegevens van de realisatiefase van fase 1 zijn inmiddels bekend. Daarnaast is berekend wat de referentiesituatie is. Om die redenen is de berekening opnieuw uitgevoerd.

In bijlage 7 bij de ruimtelijke onderbouwing is de geactualiseerde stikstofbeoordeling opgenomen.

- Par. 5.9.1 Verkeer

Deze paragraaf is naar aanleiding van een zienswijze aangevuld met een deelconclusie uit de Verkeersstudie (*"Belangrijk te vermelden is dat het voor de inwoners aan de Kolkweg, Domakkerstraat en Sallandstraat wel onveiliger kan aanvoelen, omdat er een relatief grote stijging van de verkeersintensiteit plaatsvindt."*).

Naar aanleiding van een verzoek in een zienswijze zijn de verkeerstellingen toegevoegd als bijlage bij de verkeersstudie (bijlage 8 bij de ruimtelijke onderbouwing).

- Par. 5.14 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De tekst over de vormvrije m.e.r.-beoordeling is aangevuld, naar aanleiding van de geactualiseerde onderzoeken, waarin is aangegeven dat de ambtshalve wijzigingen niet leiden tot gewijzigde inzichten wat betreft de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

## **Bijlage 1: geanonimiseerde zienswijzen**

## **Bijlage 2: naam en adres van indieners**