

**Notitie zienswijzen en planaanpassingen**

**ONTWERPBESTEMMINGSPLAN**

**ONTWERPBESLUIT HOGERE  
GRENSWAARDEN**

Herontwikkeling Bijenvlucht, Hoevelaken

# 1. Behandeling zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Herontwikkeling Bijenvlucht, Hoevelaken heeft van donderdag 24 september 2015 tot en met woensdag 4 november 2015 ter inzage gelegen. Gedurende de periode dat het plan ter inzage lag zijn in totaal zeven zienswijzen ingediend.

In dit eerste hoofdstuk worden de ingediende zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de partijen die een zienswijze hebben ingediend. De nummers voor de naam van de indieners corresponderen met de nummers die bij de samenvatting van en reactie op de zienswijzen worden gegeven.

Nr.	Naam	Adres
1	Dhr. B.L. Rohde	Bijenvlucht 23, Hoevelaken
2	Dhr. R. Bekhuis	Vuurvlinder 14, Nijkerk
3	Dhr. B. Schreuders namens diverse omwonenden Ridderspoor	Ridderspoor 22, Hoevelaken
4	Dhr. R.T. Wesselingh	Van Dedemlaan 51, Hoevelaken
5	Keller Grondzaken namens mw. M.M. van Roon	Bijenvlucht 19, Hoevelaken
6	SRK Rechtsbijstand mw. A.J.B. Polhuis en mw. H.C. Nieuwenburg	Ridderspoor 14, Hoevelaken
7	Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar	

De ingediende zienswijzen leiden in diverse gevallen tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan. Naast de planaanpassingen die volgen uit de beoordeling van de zienswijzen worden ook enkele ambtshalve planaanpassingen voorgesteld. In deze notitie worden in hoofdstuk 2 'Planaanpassingen' alle voorgestelde planaanpassingen omschreven.

Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijzen en de reactie van het College van burgemeester en wethouders.

*De zienswijzen van indieners 3, 6 en 7 hebben deels ook betrekking op het ontwerpbesluit hogere grenswaarden zoals dat tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. Aangezien de betreffende (onderdelen van de) zienswijzen zowel betrekking hebben op het ontwerpbesluit als het ontwerpbestemmingsplan worden deze in onderhavige Notitie zienswijzen en planaanpassingen integraal van een reactie voorzien. In onderhavige Notitie zienswijzen en planaanpassingen wordt onder de punten 3,4,5,6 en 7 ingegaan op zaken die mede betrekking hebben op het besluit tot het verlenen van hogere grenswaarden.*

## 1. Ontsluiting plangebied op Koninginneweg (1, 3, 4, 6)

Indiener (1) stelt dat vanuit het plangebied een ontsluiting op de Koninginneweg is opgenomen. Het voorstel van indiener (1) is om autoverkeer op deze plaats alleen het plangebied te laten betreden en niet het plangebied te laten verlaten. Wel stelt indiener (1) dat de ontsluiting vanuit het plangebied op de Stoutenburgerlaan behouden moet blijven in geval van calamiteiten, mede omdat de ventweg voor de bestaande woningen aan de Bijenvlucht nauw gedimensioneerd is.

Indieners (3, 6) beschrijven dat een ontsluiting van het plangebied op de Koninginneweg onwenselijk is. Een ontsluiting op de Stoutenburgerlaan is in de ogen van indieners (3, 6) wel een logische keuze. Volgens indieners (3, 6) zou een ontsluiting op de Koninginneweg leiden tot een relevante toename van de geluidbelasting op de percelen van bestaande woningen aan het Ridderspoor en de Bijenvlucht. Ook zullen de koplampen van auto's dan schijnen op diverse bestaande woningen aan genoemde straten. Indieners (3, 6) stellen zich op het standpunt dat er geen dringende redenen zijn om een ontsluiting op de Koninginneweg te realiseren.

De Koninginneweg is een weg waar volgens indieners (3, 6) hard wordt gereden. Het zicht op het verkeer is door de kromming van de weg niet optimaal als een ontsluiting wordt gerealiseerd. Indien ook nog een extra verkeersplateau wordt gerealiseerd leidt dat tot meer trillingen en extra geluidbelasting voor omwonenden als gevolg van afremmend en optrekkend verkeer. Volgens indieners (3, 6) is door de gemeente reeds erkend dat ruimtelijk en wettelijk gezien een extra ontsluiting op de Koninginneweg niet noodzakelijk is.

Volgens indieners (3, 6) heeft de initiatiefnemer van het woningbouwplan per brief van 6 oktober 2015 laten weten dat wordt afgezien van een ontsluiting op de Koninginneweg. Het verzoek van indieners (3, 6) is om het bestemmingsplan in dit kader gewijzigd vast te stellen zodat een ontsluiting van het plangebied via de Koninginneweg juridisch-planologisch niet mogelijk is. Indieners (3, 6) hebben uit bovengenoemde brief vernomen dat de ontsluiting van het plangebied op de Stoutenburgerlaan wordt voorgesteld te verschuiven in noordelijke richting. Dit is volgens indieners (3, 6) onwenselijk omdat daarmee het geluid van optrekkend verkeer vanwege die ontsluiting dichterbij bestaande woningen komt.

Indiener (4) geeft aan dat het plangebied wordt voorgesteld te ontsluiten via een (nieuwe) ontsluiting op de Koninginneweg en een ontsluiting op de Stoutenburgerlaan. Indiener (4) acht beide ontsluitingen ongewenst vanuit verkeersveiligheid, aangezien beide ontsluitingen volgens indiener (4) dichtbij de rotonde Stoutenburgerlaan-Koninginneweg zijn gelegen, nabij andere wegaansluitingen (Bijenvlucht en De Beek) en de uitrit van het parkeerterrein van Euretco. De voorgestelde ontsluiting op de Stoutenburgerlaan kruist volgens indiener (4) bovendien een zeer druk bereden fietspad en de voorgestelde ontsluiting aan de Koninginneweg ligt in een bocht waardoor er onvoldoende zicht is op verkeer. Indiener (4) stelt voor in plaats van nieuwe aansluitingen de bestaande ontsluiting van de Bijenvlucht op de Koninginneweg te handhaven. Dit leidt volgens indiener (4) niet tot feitelijke aanpassingen aan een bestaande situatie en heeft volgens indiener (4) geen of nauwelijks effect op de beschikbare ruimte voor de bebouwing. Volgens indiener (4) kan aanvullend worden overwogen om de kruising van de Koninginneweg en de Bijenvlucht te verhogen om de snelheid van het verkeer op dit deel van de Koninginneweg op een natuurlijke wijze te temperen en daarmee geluidsoverlast te verminderen.

### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Bij de verkenning naar de inrichting van het plangebied is tussen de initiatiefnemer en de gemeente uitvoerig gesproken over de wijze van ontsluiten van het plangebied. Vanwege de positie van de voorgestelde woningbouw die het onmogelijk maakt de bestaande ontsluiting Bijenvlucht-Koninginneweg te handhaven en de insteek om de bewoners van de woningen Bijenvlucht 19 tot en met 27 niet te belasten met een zeer nabij gelegen (nieuwe) hoofdontsluiting is ervoor gekozen het plangebied te ontsluiten via een nieuw te realiseren ontsluiting.

Technisch gezien is het goed mogelijk om voor de maximaal 70 nieuw in het plangebied te realiseren woningen en de bestaande woningen Bijenvlucht 19 tot en met 27 te werken met één ontsluiting. Vanuit het oogpunt van stedenbouw en het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in het plangebied is in eerste instantie gekozen om twee ontsluitingen te realiseren. Een ontsluiting op een centrale plaats in het plangebied op de Koninginneweg en een ontsluiting aan de westzijde op de Stoutenburgerlaan. Op deze wijze worden bewoners en bezoekers van het plangebied de keuze geboden waar het plangebied benaderd/verlaten wordt en verspreid het verkeer zich op een logische wijze in het plangebied.

Stedenbouwkundig is een ontsluiting op de Koninginneweg wenselijk, aangezien een ontsluiting op deze plaats de centrale/brede as in het plangebied kracht bij zet, de ontsluiting in dat geval op een centrale plaats in het plangebied ligt en de brede berm de entreefunctie van de wijk op die plaats versterken.

Enkele indieners verwachten overlast van inschijnende koplampen en optrekkend en afremmend verkeer indien er een ontsluiting op de Koninginneweg zou worden gerealiseerd. Door de gemeente is in reactie hierop toegezegd dat er bij het realiseren van een ontsluiting op de Koninginneweg voorzien zal worden in een groene afscheiding aan de overzijde van Koninginneweg, teneinde de eventuele overlast vanwege inschijnende koplampen te voorkomen, ondanks dat geconstateerd moet worden dat de woningen aan het Ridderspoor op minimaal zo'n 35 meter van de beoogde ontsluiting liggen, dat inschijnende koplampen alleen tot overlast leiden in de avond- en nachtperiode en dat er in deze periode naar verwachting niet meer dan 25 auto's het plangebied zullen verlaten. Bureau LBP Sight heeft berekend wat de geluidbelasting van optrekkend verkeer op de gevels van de woningen aan het Ridderspoor zou zijn. Uit het onderzoek is gebleken dat de maximale geluidniveaus ten hoogste 70, 65 en 60 dB(A) mogen bedragen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode en dat aan deze eisen wordt voldaan.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is een ontsluiting op de Koninginneweg denkbaar, maar niet optimaal. De ontsluiting ligt in een flauwe bocht, waardoor er geen volledig zicht op de Koninginneweg bestaat. Om de analyse compleet te maken is de verkeersintensiteit op Koninginneweg en Stoutenburgerlaan inzichtelijk gemaakt en afgezet tegen het voorgenomen woningbouwplan. Hieruit volgt dat aangenomen mag worden dat de realisatie van zo'n 70 woningen tot een kleine 400 voertuigbewegingen per dag zal leiden (200 het plangebied in en 200 het plangebied uit). Geconstateerd moet worden dat dit aantal verkeersbewegingen zeer beperkt is ten opzichte van het reeds aanwezige verkeer op de Koninginneweg en Stoutenburgerlaan (zo'n 5000 voertuigbewegingen op de Koninginneweg ter hoogte van het plangebied en zo'n 3000 motorvoertuigen op de Stoutenburgerlaan) en dat ook de huidige functies in het plangebied een verkeersaantrekkende werking hebben (zoals het bedrijf BVA Auctions dat tot 1 januari 2016 op het perceel Bijenvlucht 32 gevestigd was).

Uit onderzoek dat verricht is in het najaar van 2015 blijkt dat de gemiddelde snelheid op de Koninginneweg in de nabijheid van het plangebied op ongeveer 50 km per uur ligt. De Koninginneweg is ingericht volgens de zogeheten principes van duurzaam veilig en is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg waarbij naast de verkeersveiligheid de doorstroming centraal staat. Op een aantal punten zijn op dit moment reeds snelheidsremmende maatregelen aanwezig die de snelheid op de conflictpunten (met langzaam (fietsers/voetganger) verkeer) verlaagt. Om de snelheid over een groter weggedeelte te verminderen zouden veel meer verkeersremmende maatregelen op vrij korte afstand van elkaar moeten worden aangelegd. Dit is niet wenselijk, aangezien het de doorstroming op de weg belemmert en ook hulpdiensten hier veel hinder van ondervinden.

Op basis van de analyse van het gebruik van de Koninginneweg en Stoutenburgerlaan kan geconcludeerd worden dat een ontsluiting op de Koninginneweg qua belasting van genoemde wegen denkbaar is.

Ondanks dat er naar verwachting nauwelijks overlast zal zijn voor bewoners van het Ridderspoor indien een ontsluiting op de Koninginneweg wordt gerealiseerd, is in overleg tussen initiatiefnemer en de gemeente besloten gehoor te geven aan de oproep van diverse indieners en de ontsluiting op de Koninginneweg te laten vervallen en het verkeer van en naar het plangebied op één wijze te faciliteren. Dit betreft een ontsluiting op de Stoutenburgerlaan. Deze is ten opzichte van de situatie waarin nog twee ontsluitingen bestonden enkele meters opgeschoven in noordelijke richting, zodat deze op een meer centrale plaats in het plangebied komt te liggen. De nieuwe positie van de ontsluiting is gelegen op zo'n 120 meter afstand van de meest nabij gelegen woning aan het Ridderspoor en zal voor de woningen aan het Ridderspoor, met inachtneming van het reeds aanwezige verkeer op de Stoutenburgerlaan en de Koninginneweg, niet leiden tot een hogere geluidbelasting dan in de huidige situatie.

Bij de vormgeving en inrichting van de ontsluiting op de Stoutenburgerlaan zal rekening worden gehouden met het reeds aanwezige verkeer op deze weg. Het aanwezige fietspad en de fietsroute rondom de rotonde Koninginneweg-Stoutenburgerlaan zullen dusdanig worden gereconstrueerd zodat een veilige route in de richting van het centrum van Hoevelaken alsmede richting Station Hoevelaken blijft bestaan.

Om het plangebied in het geval van calamiteiten van twee kanten bereikbaar te maken zal ter hoogte van het fiets- en wandelpad door de groenstrook tegenover de bestaande woningen Bijenvlucht 19 t/m 27 een voorziening worden aangebracht. Hierbij moet gedacht worden aan een paaltje dat hulpdiensten in geval van een calamiteit kunnen verwijderen teneinde ook via de oostelijke zijde toegang tot het plangebied te krijgen.

Op de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan is de ontsluiting op de Koninginneweg mogelijk gemaakt in een zogeheten verkeersbestemming. Nu deze ontsluiting komt te vervallen zal de ontsluiting worden gewijzigd in een groenbestemming, waardoor ook planologisch wordt geborgd dat een ontsluiting op deze plaats niet kan worden gerealiseerd.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt gedeeltelijk tot aanpassing op de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan.

## **2. Verkeersroute binnen het plangebied (3, 6)**

Indieners (3, 6) geven aan bezwaar te hebben tegen een ontsluiting van het binnengebied bij de rijwoningen aan de noordzijde van het plangebied, nabij de Koninginneweg. Volgens indieners (3, 6) veroorzaakt dit geluidsoverlast voor omwonenden. Vooral optrekken/afremmen bij de bocht van en naar het parkeerterrein/binnengebied en inschijnende koplampen bij de woningen aan het Ridderspoor zijn volgens indiener overlastgevend. Daarnaast betreft het volgens indieners (3, 6) een verwarrende situatie omdat aan de Koninginneweg een parallelweg is geprojecteerd die voor het verkeer op de Koninginneweg betekent dat het verkeer van twee kanten 'op je af komt'. De ontsluiting van het binnengebied van de rijwoningen zou volgens indieners (3, 6) aan de zuidzijde moeten worden gepositioneerd. In dat geval hebben omwonenden minimaal last van het verkeer in het plangebied.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Zoals in de reactie bij punt 1. beschreven is in samenspraak tussen initiatiefnemer en gemeente nauwgezet onderzocht op welke wijze de ontsluitingen en de verkeersroutes in het plangebied zouden kunnen worden vormgegeven. Hierbij is gezocht naar oplossingen die onder andere vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt en vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit in het plangebied wenselijk zijn. Het ontsluiten van het binnengebied bij de rijwoningen via de door indieners gewenste zuidzijde zou betekenen dat het overgrote deel van het verkeer in het plangebied zich aan de zuidzijde van het plangebied gaat concentreren. Dit betekent, in het verlengde van het laten vervallen van de ontsluiting op de Koninginneweg, een onevenredige verdeling van het verkeer in het plangebied. Vanuit dat perspectief is het wenselijk de ontsluiting van het binnengebied bij de rijwoningen aan de noordzijde van het plangebied te positioneren.

Ervan uitgaande dat het parkeerterrein bij de rijwoningen (extreem gesteld) twee keer dag helemaal leeg- en volstroomt betekent dit (36x4) 144 voertuigbewegingen. Hiervan zijn 72 bewegingen zogeheten uitgaand verkeer, waarvan maximaal de helft van deze bewegingen in de avond- en nachtelijke uren zal plaatsvinden met mogelijke hinder van inschijnende koplampen. Om dit te ondervangen is de ontsluitingsweg dusdanig gepositioneerd dat het verlengde van de ontsluitingsweg niet 'uit komt' op de woningen aan het Ridderspoor.

Aangezien de hoofdontsluiting van het plangebied daarnaast aan de Stoutenburgerlaan voorzien is, zal naar verwachting nagenoeg al het verkeer vanuit het parkeerterrein linksaf richting de Stoutenburgerlaan afslaan, waardoor hinder van inschijnende koplampen uitgesloten lijkt. Daarnaast moet opgemerkt worden dat de afstand tussen de voorgestelde ontsluiting van het plangebied en de meest nabij gelegen woning aan het Ridderspoor zo'n 50 meter bedraagt, waardoor hinder alleen al uit dat perspectief verwaarloosbaar lijkt.

Overlast vanwege optrekkend en afremmend verkeer is daarnaast ook niet te verwachten. Zoals al beschreven in de reactie bij punt 1. was er geen sprake van overschrijding van geluidsniveaus in het geval van het realiseren van een hoofdontsluiting van het plangebied op de Koninginneweg. De voorgestelde ontsluiting van het binnenterrein bij de rijwoningen is verder van de woningen van het Ridderspoor afgelegen, betreft geen hoofd- maar een ondergeschikte ontsluiting met dito beperkte belasting en daarnaast ligt de relatief drukke Koninginneweg nog tussen de ontsluiting en de woningen aan het Ridderspoor. Derhalve is er geen enkele aanleiding om te verwachten dat de voorgestelde ontsluiting van het binnenterrein zal leiden tot geluidsoverlast voor de woningen aan het Ridderspoor.

De in het planontwerp opgenomen parallelweg langs de Koninginneweg zal in de toekomst slechts primair benut worden door bewoners/bezoekers van de noordelijk gelegen rijwoningen en de bewoners/bezoekers van de rijwoningen die het parkeerterrein in het binnengebied benutten. Tussen de parallelweg en de Koninginneweg is een groenstrook gelegen die zal worden voorzien van beplanting, waardoor er geen volledig open zicht op/vanaf de Koninginneweg bestaat. Er is daarmee geen aanleiding te concluderen dat er veranderingen moeten worden aangebracht ten aanzien van de parallelweg.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

### **3. Wijzigen van de bestemming (7)**

Indiener (7) constateert dat de huidige bestemming Bedrijventerrein van de percelen Bijenvlucht 30, 32 en 34 wordt voorgesteld te wijzigen naar een woonbestemming. Dit is volgens indiener (7) verwonderlijk, omdat Nijkerk recent nog weer nieuwe bedrijventerreinen heeft ontwikkeld. Op zich, zo stelt indiener (7), is indiener (7) niet tegen wijziging van de bestemming, maar omdat de geluidbelasting de voorkeurgrenswaarde van 48 dB overschrijdt, zet indiener (7) daar wel een vraagteken bij. Volgens indiener (7) steken de voorziene geluidwaarden schril af tegen de geluidswaarden van vergelijkbare woningbouwprojecten in de omgeving.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Het is juist dat door onderhavig bestemmingsplan de bestemming Bedrijventerrein wordt gewijzigd in een woonbestemming. Het plangebied maakt momenteel een rommelige en deels verwaarloosde indruk. De verwachting is dat de huidige opstallen en bestemming geen basis vormen voor een duurzame toekomstwaarde van het gebied. Door de komst van het nabijgelegen Station Hoevelaken, de afronding van de woonwijk Middelaar en de in de Structuurvisie Nijkerk-Hoevelaken 2030 uitgesproken ambitie om woningbouw zoveel als mogelijk op binnenstedelijke locaties te ontwikkelen is er bewust voor gekozen om op de percelen Bijenvlucht 30, 32 en 34 in Hoevelaken woningbouw te realiseren.

Zoals uit het ontwerpbestemmingsplan en het daaraan mede ten grondslag liggende akoestisch onderzoek van LBP Sight blijkt, is het plan vanuit milieukundige randvoorwaarden volledig uitvoerbaar en voldoet het woningbouwplan volledig aan het gestelde in de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. Vanuit een in Nederland breed gedragen beleidsambitie om meer dan voorheen op binnenstedelijke locaties woningbouw te ontwikkelen zijn initiatiefnemer en gemeente bekend met de opgave om op milieukundig relatief complexe locaties woningbouw te realiseren binnen de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Dit is ook bij het verkennen van het woningbouwplan voor de locatie Bijenvlucht in ogenschouw genomen. Verschillende milieukundige onderzoeken zoals deze onderdeel uitmaken van de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan illustreren dit. Er is daarmee, in tegenstelling tot wat indiener stelt, vanuit akoestisch en milieukundig oogpunt geen aanleiding vraagtekens te zetten bij de voorgenomen ontwikkeling.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan of het besluit hogere grenswaarden.

### **4. Geluidbelasting woningen Ridderspoor (3, 6)**

Indieners (3, 6) geven aan dat er wel een geluidsonderzoek is verricht, maar dat dit onderzoek geen betrekking heeft op de geluidbelasting van de woningen aan het Ridderspoor. Volgens indieners (3, 6) zal als gevolg van het woningbouwplan de verkeersintensiteit toenemen, wat zal zorgen voor een hogere geluidbelasting van de woningen en achtertuinen van woningen aan het Ridderspoor. Niet alleen wordt het volgens indieners (3, 6) drukker op de Koninginneweg, er wordt ook een ontsluiting op de Koninginneweg gemaakt met als gevolg extra geluidsoverlast voor de bewoners van het Ridderspoor.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Zoals in de reactie bij de punten 1. en 2. beschreven komt de ontsluiting op de Koninginneweg te vervallen. Het verkeer vanuit het plangebied zal ontsloten worden op de Stoutenburgerlaan, een weg die met een huidige intensiteit van circa 3000 verkeersbewegingen een toename van 400 bewegingen als gevolg van het voorgenomen woningbouwplan prima kan opvangen. De toename aan verkeer op de Koninginneweg als gevolg van het woningbouwplan zal nihil zijn, aangezien de huidige functies in het plangebied wel ontsloten worden op de Koninginneweg en deze ontsluiting komt te vervallen.

Voor bestaande woningen welke grenzen aan een bestaande weg is er in het kader van een eventuele onderzoeksverplichting geen wettelijk kader voorhanden. Pas bij de aanpassing van een weg dient volgens de Wet geluidhinder gekeken te worden naar de effecten op bestaande woningen. In dat geval mag op de bestaande woningen een toename van ten hoogste 1,5 dB worden berekend. Dit is echter niet het geval in deze situatie.

Desondanks en volledigheidshalve kan echter worden gesteld dat de toename van 400 verkeersbewegingen op de Stoutenburgerlaan een toename betekent van circa 12% op de totale intensiteiten op deze weg. De toename in geluidbelasting bedraagt in dat geval circa 0,4 dB. Dit is niet waarneembaar voor het menselijke oor. Een toename van 3 dB is pas hoorbaar. Bij de bestaande woningen aan het Ridderspoor zal dan ook geen extra hinder ontstaan.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan of het besluit hogere grenswaarden.

### **5. Afspraken omtrent geluidaspecten in gesloten anterieure overeenkomst (7)**

Indiener (7) geeft aan dat de gemeente een anterieure overeenkomst heeft gesloten met de initiatiefnemer over de realisatie van het voorgenomen woningbouwplan, maar dat in deze overeenkomst geen extra eisen zijn gesteld aan geluidbelastingen van de woningen. Naar de mening van indiener (7) aanvaardt de gemeente daarmee een aanzienlijk milieurisico omdat het moeilijk zal zijn naderhand betere milieuecondities te verkrijgen in het woningbouwplan.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Het is juist dat de gemeente met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst heeft gesloten. Deze overeenkomst is gesloten in het kader van kostenverhaal bij en de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In een dergelijke overeenkomst wordt niet ingegaan op de milieukundige uitvoerbaarheid van het plan, daartoe dient het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Herontwikkeling Bijenvlucht, Hoevelaken wordt, zoals ook al in de reactie bij punt 3. toegelicht, verantwoord dat de voorgestelde woningbouwontwikkeling milieukundig uitvoerbaar is en voldoet aan de daartoe geldende wet- en regelgeving.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan of het besluit hogere grenswaarden.

### **6. Geluidbelasting nieuwe woningen (3, 6)**

Indieners (3, 6) beschrijven dat in het akoestisch onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan wordt weergegeven dat de geluidbelasting op de nieuwe woningen als gevolg van verschillende wegen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Volgens indieners (3, 6) wordt echter niet duidelijk gemaakt waarom het beperken van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde vanuit financieel, stedenbouwkundig, verkeerskundig of vervoerskundig oogpunt niet mogelijk is. Volgens indieners (3, 6) moet bezien worden of zonder of in mindere mate hogere waarden vast te stellen, woningbouw in het plangebied mogelijk is. Indieners (3, 6) stellen dat zowel in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan als in het ontwerpbesluit hogere waarden onvoldoende wordt gemotiveerd waarom geen treffende maatregelen zijn te nemen om de geluidbelasting terug te brengen.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Uit het akoestisch onderzoek van LBP Sight, zoals dat onderdeel uitmaakt van het besluit hogere grenswaarden en de toelichting bij het bestemmingsplan, blijkt dat als gevolg van het wegverkeer van de Rijksweg A1, de Koninginneweg en de Stoutenburgerlaan, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Bij twee woningen wordt de maximaal te ontheffen waarde overschreden als gevolg van de A1 en dienen enkele gevels te worden uitgevoerd als een dove gevel indien er zich een geluidgevoelige ruimte (woonkamer/slaapkamer) achter deze gevel bevindt. Ten gevolge van het wegverkeer van genoemde wegen dienen hogere waarden te worden aangevraagd.

Het beperken van de geluidbelasting is vanwege diverse redenen niet realistisch.

Theoretisch gezien kan door vervanging van het asfalt op de Stoutenburgerlaan de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde als gevolg van het wegverkeer op de Stoutenburgerlaan weggenomen worden. Echter worden desbetreffende gevels ook geluidbelast door de Koninginneweg en de Rijksweg A1. Vanwege deze wegen dienen ook hogere waarden aangevraagd te worden. Het vervangen van het asfalt zal daarom amper effect hebben op de totale geluidbelasting.

Het aanbrengen van een stil wegdek op de Stoutenburgerlaan en Koninginneweg geeft een afname van de geluidbelasting van 2 à 3 dB. Deze afname is onvoldoende om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Bovendien is de nieuwbouw gelegen in de nabijheid van een rotonde. Stille wegdekken met een hoge geluidreductie zijn minder goed bestand tegen wringende krachten van het verkeer. Bij de rotonde is sprake van veel wringende krachten door optrekkend en afslaand verkeer. Om deze reden is het aanbrengen van een stille wegdekverharding vanuit verkeerskundige oogpunt niet gewenst. Daarnaast zal, indien op de overblijvende delen wel gekozen zou worden voor stil wegdek, de uiteindelijke reductie beperkt blijven tot circa 1 à 2 dB. Hiermee wordt de maatregel als niet doelmatig gekwalificeerd. Het toepassen van slechts een beperkte lengte aan stil wegdek is vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen ook niet wenselijk.

Op de Rijksweg A1 is al het geluidreducerende wegdek Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB 6/16) aangebracht. Een extra maatregel zou een geluidscherm kunnen zijn. Voor een voldoende geluidafschermdende werking moeten geluidschermen een hoogte hebben die een relatie heeft met de hoogte van de achterliggende bebouwing. Tevens is de afstand tussen de weg en de afscherming en de afscherming en de bebouwing in dat kader van belang. Om in de onderhoudige situatie de nieuwbouw voldoende te beschermen, zou een scherm met een hoogte van meer dan 3 meter langs de Rijksweg A1 geplaatst moeten worden over een lengte die veel groter is dan die van het plangebied. Het scherm zou geplaatst moeten worden op gronden die niet in bezit zijn van de initiatiefnemers en daarnaast tot een kostenpost leiden die niet in verhouding staat tot de voorgenomen woningbouwontwikkeling.

Een scherm aan de zuidzijde van het plangebied nabij of op bedrijventerrein Horstbeek (bijvoorbeeld aan de overzijde van de beek ten zuiden van het plan) moet meer dan vier meter hoog zijn voor een geluidbeperkende werking. Een dergelijk hoog scherm is vanuit landschappelijk, stedenbouwkundig en architectonisch oogpunt niet wenselijk en is daarnaast ook financieel niet haalbaar in relatie tot de voorliggende woningbouwopgave.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt tot aanpassingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het besluit hogere grenswaarden.

### **7. Beoordeling geluidaspecten (7)**

Indiener (7) stelt dat uit het ontwerpbestemmingsplan en akoestisch onderzoek niet blijkt dat onderzocht is of door maatregelen een lagere geluidbelasting kan worden bereikt en dat dit alsnog dient te worden onderzocht. Volgens indiener (7) is het vaststellen van hogere waarden voor de woningen in het project in strijd met de geest van het hogere waardenbeleid van de gemeente. Volgens indiener (7) is het beleid bedoeld om een aantal knelpunten op te lossen in een project, maar kan het verlenen van hogere waarden niet voor alle te bouwen woningen bedoeld zijn. Het realiseren van een geluidwal aan de zuidzijde van de Horstbeek of in het plangebied zou volgens indiener (7) leiden tot een vermindering van de geluidbelasting en dient volgens indiener (7) te worden onderzocht, evenals mogelijke andere afschermdende maatregelen.

Ten aanzien van cumulatief geluid stelt indiener (7) dat er in het akoestisch onderzoek ten onrechte van wordt uitgegaan dat er 5dB mag worden afgetrokken van de aan te vragen / te verlenen hogere waarde.

Indiener (7) stelt dat in het akoestisch onderzoek een tabel is geplaatst waarin de aan te vragen hogere waarden zijn vermeld per woningblok. Deze tabel komt overeen met de aangevraagde hogere waarden uit het ontwerpbesluit hogere waarden. De waarden komen volgens indiener (7) echter niet overeen met de tabel op bladzijde 26 van het akoestisch onderzoek.

Indiener (7) stelt dat aan het onderzoek naar cumulatief geluid geen consequenties worden verbonden en het derhalve een loze exercitie betreft.

Vervolgens stelt indiener (7) dat de maximale hogere grenswaarde voor twee woningen wordt overschreden, maar dat dit niet wordt gevonden in bijlage 4 van het onderzoek. Indiener vraagt zich af wat in dit kader juist is.

Indiener (7) beschrijft onder verwijzing naar het akoestisch onderzoek dat elke woning één geluidluwe gevel dient te hebben waar de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Indiener (7) stelt dat dit voor alle woningen het geval is, maar dat dit bij een aanzienlijk aantal woningen de smalle, noordelijke voorzijde van de woning betreft, waardoor dit volgens indiener (7) in feite een zeer beperkt bruikbare buitenzone van de woning is.



Alles overwegend concludeert indiener (7) dat de voorziene geluidbelastingen in het plangebied te hoog zijn, dat er maatregelen genomen moeten worden die tot vermindering van de geluidbelasting leiden, zodat alleen een beperkt aantal hogere waarden verleend hoeft te worden en met een lagere overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dan nu wordt voorgesteld.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Zoals in de reactie bij punt 6. beschreven ligt aan het besluit tot het verlenen van hogere waarden en het bestemmingsplan een akoestisch onderzoek van LBP Sight ten grondslag dat in kaart brengt met welke geluidbelasting in het plangebied rekening moet worden gehouden. In de reactie bij punt 6. is aangegeven dat er vanuit het oogpunt van onder andere stedenbouw, verkeer en financiën redenen zijn om geen aanvullende maatregelen te treffen om de geluidbelasting in het plangebied te verlagen. Deze redenen zullen explicieter worden beschreven in het akoestisch onderzoek van LBP Sight en zullen worden overgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan en in het besluit hogere waarden.

Het akoestisch onderzoek van LBP Sight concludeert dat het woningbouwplan, mede in het licht van het verlenen van hogere waarden, voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid. Daardoor kan niet gesteld worden dat er niet in 'de geest van het beleid' gehandeld wordt.

Bij de cumulatie van de geluidbelasting is, in tegenstelling tot wat indiener stelt, geen aftrek toegepast conform ex art. 110g Wgh. Voor de toetsing aan de wettelijke grenswaarde uit de Wet geluidhinder mag van de berekende geluidbelasting een aftrek ex art. 110g Wgh toegepast worden. Deze toetsing vindt per weg afzonderlijk plaats. Door deze aftrek toe te passen, wordt rekening gehouden met de verwachting dat de geluidemissie van motorvoertuigen in de toekomst gereduceerd zal worden. De toe te passen aftrekken zijn gespecificeerd in het reken- en meetvoorschrift 2012 alsmede opgenomen in bijlage I van het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is in dit verband uitgevoerd conform het wettelijk voorschrift.

Het is eveneens onjuist dat indiener stelt dat de te verlenen hogere waarden zoals opgenomen in het besluit hogere waarden niet overeenkomen met de tabellen zoals deze zijn opgenomen het akoestisch onderzoek. De geluidbelastingen welke zijn opgenomen op bladzijde 26 van het akoestisch onderzoek betreft de gecumuleerde geluidbelasting. De benodigde hogere waarde zijn opgenomen op bladzijde 9 van het akoestisch onderzoek.

Het onderzoek naar cumulatie van geluid is, in tegenstelling tot wat indiener stelt, geen loze exercitie. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 60 dB bedraagt. De gecumuleerde geluidbelasting is betrokken bij de afweging en beoordeling van de hogere waarden. Aan de gecumuleerde geluidbelasting zijn echter geen grenswaarden gekoppeld in de wetgeving. De gecumuleerde geluidbelasting wordt wel gebruikt bij de bepaling van de benodigde geluidwerende voorzieningen om bijvoorbeeld te borgen dat het geluidsniveau in de woningen zelf voldoet aan de daarvoor geldende normen.

Het is juist dat indiener stelt dat de maximale hogere grenswaarde ten gevolge van de Rijksweg A1 wordt overschreden op enkele blokken. De maximale hogere grenswaarde wordt op de twee woningen bij blok 1 op de eerste en tweede verdieping overschreden. Bij blok 2, 3 en 4 wordt de maximaal te ontheffen grenswaarde alleen overschreden op de tweede verdieping (zolder). Deze geveldelen worden dan ook uitgevoerd als een dove gevel zonder te openen delen.

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is het woningbouwplan dusdanig opgezet dat elke woning een geluidluwe gevel heeft en een geluidluwe buitenruimte. Het is niet relevant dat indiener stelt dat het, in zijn ogen, in veel gevallen een smalle aan de noordzijde van de woning gelegen gevel betreft. Het betreft representatieve gevels en buitenruimten bij volwaardige woningen.

Door de initiatiefnemer en de gemeente is bij het ontwerp van het woningbouwplan rekening gehouden met aspect geluid. Door de blokken zodanig te positioneren is een binnenterrein ontstaan waar de geluidbelasting dusdanig laag is dat hier prettig geleefd kan worden door de bewoners. Alle woningen in het plangebied hebben de beschikking over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte. Hiermee wordt invulling gegeven aan het gemeentelijke geluidbeleid. Gezamenlijk met de eisen inzake geluidwering uit het Bouwbesluit wordt het woon- en leefklimaat binnen in de woning gewaarborgd.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt tot aanpassingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en besluit hogere grenswaarden.

## **8. Behoud van beplanting voor bestaande woningen Bijenvlucht (1)**

Indiener (1) pleit voor handhaving van de bestaande beplanting voor de bestaande woningen aan de Bijenvlucht als visueel en fysiek 'groen' scherm ten opzichte van de Koninginneweg.

### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

De bestemmingsplansystematiek zoals opgenomen in onderhavig bestemmingsplan geven de betreffende gronden, voor zover deze gelegen zijn binnen het plangebied, een groenbestemming. Binnen deze bestemming is het mogelijk de betreffende gronden te voorzien van beplanting, danwel de bestaande beplanting zoveel als mogelijk te behouden.

De inrichting van het plangebied wordt integraal gezien, waaronder ook de beplanting nabij de bestaande woningen aan de Bijenvlucht. Uitgangspunt is datgene te behouden wat kwalitatief goed is en niet verwijderd hoeft te worden in het kader van de woningbouw.

### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

## **9. Verdwijnen van groen (3, 6)**

Indieners (3, 6) wensen niet dat er bomen in het plangebied verdwijnen en wensen, als dat wel het geval is, dat er bomen van eenzelfde omvang en soort zullen worden teruggeplaatst, zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke plek.

### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

De voorgestelde woningbouwontwikkeling vindt plaats op een binnenstedelijke locatie. Bestaande panden zullen worden gesloopt, infrastructuur wordt omgelegd en nieuwbouw wordt gerealiseerd. Bestaand waardevol groen zal zoveel als mogelijk worden behouden. Bestaande bomen zijn door de initiatiefnemer in samenspraak met de gemeente ingemeten en worden zoveel als mogelijk gehandhaafd. Op plaatsen waar bomen moeten verdwijnen en waar na realisatie van de woningbouw ruimte is om bomen terug te plaatsen, zal hierin in samenspraak tussen initiatiefnemer en gemeente worden voorzien.

### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

## **10. Ecologie (3, 6)**

Indieners (3, 6) stellen dat in het onderzoek naar flora en fauna (Afdoend onderzoek Bijenvlucht 30 te Hoevelaken) zoals dat onderdeel uitmaakt van de bijlagen bij de toelichting staat beschreven dat het onderzoek naar vleermuizen is verricht volgens de meest recente versie van het vleermuizenprotocol van de Gegevensautoriteit Natuur. Indieners (3, 6) stellen echter dat het onderzoek niet voldoet aan het protocol. Zo heeft het onderzoek volgens indiener slechts plaats gevonden gedurende een beperkt deel van het jaar, terwijl het volgens indieners (3, 6) algemeen bekend is dat vleermuizen op verschillende tijdstippen van het jaar verschillende verblijfplaatsen kunnen hebben. Volgens indieners (3, 6) kan geen goed onderbouwde uitspraak worden gedaan over het al dan niet aanwezig zijn van winterverblijfplaatsen, aangezien in de winterperiode geen enkel onderzoek is verricht.

Indieners (3, 6) stellen dat in het onderzoek naar flora en fauna wordt beschreven dat de bebouwing in het plangebied tijdens inventarisaties nauwlettend in de gaten is gehouden op uitvliegende vleermuizen. Volgens indiener vermeldt het onderzoek niet hoe dit precies gedaan is. Wie waren de onderzoekers? Zijn zij gekwalificeerd? Hoeveel mensen hebben het onderzoek verricht? Indieners (3, 6) stellen dat zonder degelijk onderzoek vaststelling van het bestemmingsplan in strijd is met de Awb, alsmede met de Flora en faunawet en de Habitatrichtlijn.

Indiener (3, 6) stellen dat vanwege de aanwezigheid van vleermuizen slechts ontheffing voor de sloop van gebouwen kan worden verleend indien er dringende redenen van groot openbaar belang zijn en er geen andere bevredigende oplossing bestaat. Indieners (3, 6) stellen dat er geen onderzoek is verricht naar de behoefte naar de beoogde nieuwe woningen en dat er dus vooralsnog ook geen reden is om gebouwen te slopen en daarmee rust- en verblijfplaatsen van beschermde soorten te vernielen. Of een ontheffing verkregen zou kunnen worden is volgens indieners (3, 6) onvoldoende onderzocht.

Indieners (3, 6) trekken de conclusie dat het onderzoek naar de aanwezigheid van vogels in het plangebied vrij summier is. Volgens indieners (3, 6) geeft het onderzoek ten onrechte geen uitsluitel over de aanwezigheid van nesten van vogels in gebouwen.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

In reactie op de twijfels van indieners (3, 6) over het volgen van het vleermuizenprotocol kan gesteld worden dat het onderzoek naar flora en fauna is verricht door het specialistisch ecologisch adviesbureau Els & Linde. Voor het onderzoek naar vleermuizen heeft dit bureau de meest recente versie van het vleermuisprotocol gehanteerd. In het protocol wordt de noodzaak van het uitvoeren van twee inventarisaties in het voorjaar en twee inventarisaties in het najaar met een tussentijd van minimaal 20 dagen beschreven. Aan dit protocol heeft het bureau zich gehouden.

Van de gewone dwergvleermuis is één paarterritorium aangetroffen in een nu leegstaand gebouw. Volgens de soortenstandaard moet dat worden gemitigeerd met het aanbieden van vier alternatieve verblijfplaatsen. Daarbij moet een juiste gewenningstijd in acht worden genomen. Hierbij wordt een gewenningstijd gehanteerd van zes maanden voorafgaand aan de paartijd. Dat betekent dat de vleermuiskasten voor februari moeten hangen. De kasten moeten eveneens voldoende groot zijn. Voorgesteld is om vier kasten op te hangen aan de sporthal aan de overzijde van de Koninginneweg. Hierin is op 19 januari 2016 voorzien.

Inzake de gehanteerde onderzoeksmethodiek in het algemeen geldt dat voor het afdoende inventariseren van dieren en planten in het optimale seizoen, volgens de juiste technieken en met gekwalificeerd personeel moet worden gewerkt. Als de inventarisatie volgens bovenstaande normen wordt voldaan, wordt voldaan aan de eisen van de wetgever. Els & Linde voldoet aan deze normen.

Het onderzoek naar de aanwezigheid van vogels in het plangebied leidt tot de conclusie dat binnen het plangebied geen aanwijzingen zijn gevonden voor het voorkomen van vogels met een vaste verblijfplaats. In de begroeiingen langs de noord-oost en zuidzijde van het plangebied, kunnen tijdens de broedperiode vogels broeden. Om verstoring van dergelijke soorten te voorkomen, zullen de werkzaamheden buitenom de broedperiode van vogels starten.

Conform de conclusie uit het onderzoek naar flora en fauna door Els en Linde is bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) ontheffing van de Flora en Faunawet aangevraagd voor het heideblauwtje en de gewone dwergvleermuis. Deze ontheffing is op 14 oktober 2015 door Els en Linde namens Aalberts Ontwikkeling aangevraagd. In het voorjaar van 2016 wordt een conceptbesluit van de RVO verwacht. Er is geen aanleiding om te verwachten dat de ontheffing niet zal worden verleend, aangezien maatregelen genomen worden om de betreffende soorten te beschermen. Voor het heideblauwtje wordt het openbaar groen optimaal ingericht voor de dagvlinder. Voor de paarterritoria van de gewone dwergvleermuis worden zoals eerder gesteld vier kasten opgehangen en worden in de nieuwbouw permanente verblijfplaatsen geïntegreerd.

Terzijde valt op te merken dat kan worden afgevraagd in welk persoonlijk belang indieners geraakt worden als het gaat om de door hen naar voren gebrachte punten inzake het aspect ecologie.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

### **11. Archeologie (3, 6)**

Indieners (3, 6) stellen dat zonder te beschikken over de resultaten van het archeologisch onderzoek geen besluit over de vaststelling van het plan kan worden genomen.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Voorafgaand aan het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan Herontwikkeling Bijenvlucht, Hoevelaken is in het kader van archeologie een vooronderzoek verricht door RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 4.5.1) staat beschreven dat in het najaar van 2015 een nader archeologisch onderzoek zou worden uitgevoerd met inachtneming van een Programma van Eisen (PvE). Het betreffende PvE is medio 2015 opgesteld en akkoord bevonden door de Gemeente Nijkerk en zal worden toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Het betreffende nader onderzoek zal voorafgaand aan het bouwrijp maken van het plangebied worden uitgevoerd. Door op deze manier te werk te gaan is het niet nodig het plangebied nu reeds te verstoren en zal het onderzoek direct voorafgaand aan het bouwrijp maken van het plangebied worden uitgevoerd, waardoor 'werk met werk' gemaakt wordt. Deze werkwijze staat de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg. Immers zal het nader

onderzoek worden uitgevoerd conform het PvE en het wettelijk vereiste en heeft de initiatiefnemer hier in zijn planning en begroting rekening mee gehouden, waardoor de uitvoerbaarheid van het plan niet in het geding is.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

### **12. Speelgelegenheid bij de Koninginneweg (3, 6)**

Indieners (3, 6) wensen geen speelgelegenheid langs de Koninginneweg vanwege mogelijke overlast en onveilige situaties. Indieners (3, 6) wensen dat in het bestemmingsplan gewaarborgd wordt dat de zone langs de Koninginneweg dusdanig wordt bestemd deze zone uitsluitend kan worden voorzien van struiken of bomen, zodat spelen en dergelijke daar niet mogelijk is. Volgens indieners (3, 6) is spelen aan de binnenzijde van het plangebied veiliger.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Initiatiefnemer en gemeente hebben bij het verkennen van het ontwerp van het woningbouwplan gestreefd naar het realiseren van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners van het woningbouwplan, alsmede naar het geven van een ruimtelijke en functionele impuls aan de woon- en leefomgeving van omwonenden. Conform het gemeentelijk beleid is voorzien in speelruimte in het plangebied. Op diverse plaatsen zijn, indicatief, speelplaatsen aangeduid. Pas bij de definitieve inrichting van het plangebied zal, in samenspraak met omwonenden en toekomstige bewoners, een inrichtingsplan worden gemaakt waarin ook de speelplaatsen worden uitgewerkt.

Naar aanleiding van de bijeenkomsten die met omwonenden hebben plaatsgevonden heeft de initiatiefnemer per brief van 6 oktober aan omwonenden laten weten dat een eerder, indicatief aangeduide, speelplaats nabij de Koninginneweg niet zal worden gerealiseerd. Dit om mogelijke onveilige situaties in de nabijheid van de Koninginneweg te voorkomen.

De zone langs de Koninginneweg heeft in onderhavig bestemming een algemene groenbestemming. Binnen deze bestemming kunnen speelvoorzieningen worden opgericht, evenals groenvoorzieningen, paden, parkeervoorzieningen, etc. Op basis van de toezegging dat in de zone langs de Koninginneweg geen speelplaats zal worden opgericht voert het te ver om in het bestemmingsplan expliciet te regelen dat spelen in die zone is uitgesloten. De praktische inrichting van het gebied heeft naar verwachting meer invloed op het wel of niet kunnen spelen in de betreffende zone dan in het bestemmingsplan specifieke regels opnemen.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

### **13. Voorzieningen tijdens en na de bouwperiode (3, 6)**

Indieners (3, 6) wensen voorzieningen om overlast tijdens en vooral na de bouwperiode zo veel mogelijk te voorkomen. Hierbij geven indieners (3, 6) aan dat is gesproken over een voorziening tussen de Koninginneweg en het fietspad aan de kant van het Ridderspoor en dat dit ook is bevestigd door de initiatiefnemer. In het ontwerpbestemmingsplan is dit echter niet terug te vinden. Indieners (3, 6) wensen dit in het bestemmingsplan te verankeren en daarnaast betrokken te worden bij de invulling ervan. Daarnaast stellen indieners (3, 6) dat het ontbreekt aan andere voorstellen om de overlast voor hen zoveel als mogelijk voorkomen kan worden.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Gedurende de bouwperiode zullen initiatiefnemer en bouwer in samenspraak met de gemeente maatregelen treffen teneinde de overlast voor omwonenden tot het minimum te beperken. Dit betreft overigens een uitvoeringsaspect dat planologisch niet relevant is. In het licht van de eerder voorziene ontsluiting op de Koninginneweg is gesproken over het aanbrengen van een voorziening tussen de Koninginneweg en het fietspad aan de kant van het Ridderspoor om de mogelijke overlast als gevolg van de ontsluiting te verminderen. Zoals in de reactie bij punt 1. beschreven zal deze ontsluiting niet worden gerealiseerd en is er daarmee ook geen aanleiding een voorziening te realiseren, danwel in het bestemmingsplan op te nemen.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

## 14. Externe veiligheid en de voorgestelde planontwikkeling (2)

Indiener (2) verzoekt de gemeente omwille van de veiligheid in het plangebied een gedegen beschouwing van de (externe veiligheids)risico's in het plangebied op te laten stellen en in overleg te treden met de veiligheidsregio over de risicosituatie in het plangebied. Indiener (2) doelt hierbij op risico's voor de bewoners van de toekomstige woningbouw in het plangebied als gevolg van de nabijheid van de Rijksweg A1, de spoorweg Amersfoort-Deventer en een nabij gelegen buisleiding.

### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Als gevolg van de zienswijze is het aspect externe veiligheid in relatie tot het voorgenomen woningbouwplan nader beschouwd en heeft nader overleg plaatsgevonden met de veiligheidsregio. Vervolgens heeft een gespecialiseerd bureau (SoundForceOne) nader onderzoek verricht naar dit aspect. Uit het onderzoek is gebleken dat als gevolg van de ligging van het plangebied nabij de Rijksweg A1 in het kader van het plaatsgebonden risico kan worden voldaan aan de daarvoor geldende grenswaarden en dat in het kader van het groepsrisico een verantwoording achterwege kan blijven omdat de toename van het groepsrisico minder dan 10% is en voldaan wordt aan de zogeheten oriëntatiewaarde.

Als gevolg van de nabijheid van het plangebied bij de spoorlijn Amersfoort-Deventer is geconcludeerd dat in het kader van het plaatsgebonden risico eveneens kan worden voldaan aan de grenswaarden en dat in het kader van het groepsrisico een verantwoording achterwege kan blijven omdat de toename niet significant is en de risico's minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde bedragen.

Een onderzoek naar de impact van een hoofdaardgastransportleiding op het plangebied is niet aan de orde, aangezien nabij het plangebied geen hoofdaardgastransportleiding is gelegen.

Het nader onderzoek naar externe veiligheid van SoundForceOne zal in toelichting van het bestemmingsplan worden verwerkt.

### *Conclusie*

Zienswijze leidt tot aanpassing van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

## 15. Impact van het plan op de bestaande woon- en leefomgeving (5)

Indiener (5) geeft aan dat als gevolg van de voorgenomen woningbouw de privacy en het woongenot van indiener (5) sterk wordt aangetast. De voorgestelde bebouwing leidt volgens indiener (5) tot lawaaioverlast door woonactiviteiten in het gehele plangebied en ook zal het aantal verkeersbewegingen tegenover woning van indiener (5) naar verwachting sterk toenemen. De verkeersbewegingen als gevolg van de realisatie van het blok goedkope woningen vinden volgens indiener (5) plaats dicht nabij de woning van indiener (5). Door de ligging van de oprit naar bovengenoemde woningen zullen auto's die vooral in de avond en nachtperiode gebruik maken van deze oprit een aantasting voor het woongenot veroorzaken door het inschijnen van licht uit koplampen. Dit licht schijnt volgens indiener (5) in dat geval rechtstreeks op de gevel van indiener (5). Het uitzicht in westelijke richting van de woning van indiener (5) zal sterk worden aangetast. De gevolgen van bovengenoemde punten zullen de waarde van de woning van indiener (5) zeer sterk in negatieve zin beïnvloeden.

### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Het voorziene woningbouwplan wordt gerealiseerd in een gebied dat de afgelopen decennia heeft gefunctioneerd als bedrijventerrein. Het huidige bestemmingsplan staat grootschalige bedrijfsmatige activiteiten toe, met een dito impact op de omgeving en verkeersaantrekkende werking. Het pand op het perceel Bijenvlucht 30 (tegenover de woning van indiener) is de afgelopen jaren niet meer bedrijfsmatig gebruikt en is enige tijd gekraakt geweest. Op basis van het geldende bestemmingsplan is het echter mogelijk dat een nieuwe gebruiker op het perceel nieuwe bedrijfsmatige activiteiten gaat ontplooiën. Deze zullen naar verwachting in dat geval meer impact hebben op de omgeving dan de nu voorgestelde woningbouw in de nabijheid van de woning van indiener.

De huidige ontsluiting van het plangebied loopt nagenoeg langs de woning van indiener. In de toekomst komt de ontsluiting van het plangebied aan de Stoutenburgerlaan te liggen, waardoor er ten opzichte van de huidige ontsluiting veel minder verkeer in de omgeving van woning van indiener zal zijn.

Het is juist dat indiener stelt dat de ontsluiting van de parkeerplaatsen bij de meest oostelijk gelegen rijwoningen in het planontwerp voorzien was in de nabijheid van de woning van indiener. Het betrof een ontsluiting van een parkeercoffer die voorzag in elf parkeerplaatsen. Om de impact van parkerend

verkeer voor de woning van indiener te verminderen is in overleg tussen initiatiefnemer en gemeente besloten de parkeerbox ten oosten van de meest oostelijk gelegen rijwoningen te laten vervallen, een nieuwe parkeerbox met 12 parkeerplaatsen te realiseren ten zuiden van de meest oostelijk gelegen rijwoningen en, met inachtneming van de gemeentelijke parkeernormen, in het plangebied de parkeeroplossingen verder te optimaliseren. Dit heeft geleid tot een nieuwe situatietekening die de oorspronkelijke situatietekening zal vervangen.

Ondanks dat getracht is de bebouwing in het plangebied zo zorgvuldig mogelijk te ontwerpen en in te passen in de bestaande omgeving, moet worden geconstateerd dat onderhavige ontwikkeling in zekere mate een verandering in de woon- en leefomgeving van indiener met zich mee kan brengen en daarmee kan ingrijpen in de belangen van indiener. Deze belangen zijn in het gevolgde proces zo goed als mogelijk afgewogen en verantwoord. Mocht indiener zich alsnog in zijn of haar belangen benadeeld voelen, kan – na afronding van de bestemmingsplanprocedure – een verzoek om tegemoetkoming in schade worden ingediend bij het College van burgemeester en wethouders. Onderdeel van de planschadeprocedure is dat een onafhankelijke, deskundige commissie zich uitsprekt over dit verzoek. Een verzoek om planschade is op dit moment niet relevant voor de planprocedure.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan.

### **16. Ladder voor duurzame verstedelijking (3, 6)**

Indieners (3, 6) stellen dat in de Omgevingsverordening van de Provincie Gelderland is bepaald dat nieuwe woonlocaties en de daarop te bouwen woningen slechts zijn toegestaan wanneer dit past in het door de Gedeputeerde Staten vastgestelde kwalitatief woonprogramma, danwel de door Gedeputeerde Staten vastgestelde kwantitatieve opgave wonen voor de betreffende regio. Volgens indieners (3, 6) is de verwijzing naar het Kwalitatief Woonprogramma 3 (KWP 3) zoals deze is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan onvoldoende. Volgens indieners (3, 6) is er in dit geval onvoldoende zekerheid dat er sinds het van kracht worden van het KWP 3 in januari 2010 niet al voldoende planruimte aanwezig was of sinds januari 2010 is gekomen om de volgens het KWP 3 benodigde 12.000 beoogde woningen te realiseren.

Volgens indieners (3, 6) zijn de Woonvisie 2012+ en het daaraan ten grondslag liggende grootschalig woningmarktonderzoek uit 2010 niet het toetsingskader zoals gesteld wordt door de omgevingsverordening van Gelderland. Volgens indieners (3, 6) is het KWP 3 verouderd en kan dit niet dienen als toetsingskader ter onderbouwing van onderhavig woningbouwplan. In het ontwerpbestemmingsplan wordt volgens indieners (3, 6) daarnaast onvoldoende aandacht besteed aan de verantwoording van de voorgestelde planregeling in relatie tot de kwalitatieve woningbehoefte.

Indieners (3, 6) stellen dat als er in de Gemeente Nijkerk of elders in de regio nog voldoende planruimte voor woningbouw is, dit in mindering zou moeten worden gebracht op de planruimte die de Gemeente Nijkerk mag toevoegen. De inventarisatie die hieraan ten grondslag ligt ontbreekt volgens indieners (3, 6) in het ontwerpbestemmingsplan.

In relatie tot de landelijk geldende wettelijke regeling voor duurzame verstedelijking stellen indieners (3, 6) dat in de toelichting van een bestemmingsplan dient te worden beschreven dat een plan voorziet in een actuele regionale behoefte. Volgens indieners (3, 6) ontbreken een onderzoek naar de regionale behoefte van de met het plan voorziene wooneenheden. Indieners (3, 6) stellen derhalve dat niet deugdelijk is onderzocht of wel een actuele behoefte aan het voorgestelde aantal en type woningen bestaat.

Indieners (3, 6) stellen dat de planregeling van het ontwerpbestemmingsplan in relatie tot de verenigbaarheid met de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking veel te flexibel is.

Indieners (3, 6) beschrijven dat in het KWP 3 wordt gestreefd naar een groter aantal nultredenwoningen. Volgens indieners (3, 6) maakt de planregeling het mogelijk om uitsluitend woningen met verdiepingen te bouwen zonder dat daar een lift in zit en dit is volgens indiener met het oog op de doorzettende vergrijzing van de bevolking niet acceptabel.

### Regionale behoefte

De ladder voor duurzame verstedelijking heeft als primaire doelstelling een zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen en leegstand te voorkomen. De herontwikkeling van een niet duurzaam bedrijventerrein naar een woningbouwplan dat past binnen een regionale behoefte op een binnenstedelijke locatie past volledig binnen het uitgangspunt van de ladder. De strijdigheden die indiener naar voren brengt zijn alleen om die reden al vergezocht.

Desalniettemin is het juist dat indiener stelt dat het belangrijk is dat bij het realiseren van nieuwe woningbouw moet worden verantwoord dat het voorgestelde voorziet in een actuele regionale (woningbouw)behoefte. De Gemeente Nijkerk heeft in dit kader te maken met de Provincie Gelderland en de regio Foodvalley. Op basis van woningmarktonderzoeken hebben de Provincie Gelderland en de gemeenten uit de regio Foodvalley afspraken gemaakt over de woningbouwprogrammering voor de regio Foodvalley. Deze afspraken zijn opgenomen in het Kwalitatief Woningbouwprogramma 3 (KWP3), zoals in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt toegelicht.

De Provincie Gelderland en de regio Foodvalley maken momenteel nieuwe afspraken voor de komende tien jaar in een regionale woonagenda. De basis vormt een Bevolkingsprognose 2014 van de Provincie Gelderland welke gebruik maakt van de landelijke PRIMOS-modellen voor bevolkingsontwikkeling. Dit leidt tot een woningbehoefte van 13.700 woningen voor de periode 2013-2025 voor de regio Foodvalley.<sup>1</sup> Uitgaande van het aantal woningen dat opgeleverd is in de jaren 2013 en 2014 is de woningbehoefte voor de periode 2015-2025 11.600 woningen voor de Gelderse gemeenten in de regio Foodvalley. De onderverdeling voor de gemeenten bedraagt<sup>2</sup>:

Gemeenten	2005-2015 (KWP3)	2015-2025
Ede	5.000	4.000
Barneveld	3.500	3.500
Nijkerk	2.200	2.000
Wageningen	500	1.600
Scherpenzeel	1.400	500
<b>Totaal</b>	<b>12.600</b>	<b>11.600</b>

De Stichting Vastgoedmonitor Foodvalley brengt jaarlijks een rapportage uit over de woningmarkt in de regio Foodvalley. Daarin zijn alle harde en zachte plannen in de regio opgenomen en afgezet tegen de woningbehoeftecijfers. In de rapportage uit 2015 wordt geconstateerd dat er in de regio aan zachte en harde plannen een capaciteit is waarmee men 14,7 jaar vooruit kan. De capaciteit van de harde plannen ligt ruim onder de 50%. In de regio is dus niet voldoende harde plancapaciteit aanwezig om de woningbehoefte te kunnen opvangen. De locatie Bijenvlucht is één van de plannen die noodzakelijk is om in de woningbehoefte te kunnen voorzien.

### Gemeentelijke plancapaciteit in relatie tot woningbehoefte

De Gemeente Nijkerk gaat uit van een realistische koers, waarbij ook de realisatie van nieuwbouwwoningen in de afgelopen periode zijn betrokken. De crisis op de woningmarkt heeft geleid tot een beperkte stagnatie in de afgelopen periode. Het gemiddelde aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen in de periode 2009-2013 is 183 per jaar. Voor de komende 10 jaar wordt uitgegaan van een woningbehoefte van 150-200 woningen per jaar. (Woonvisie 2015+, vastgesteld door de gemeenteraad van Nijkerk in september 2015).

De woningbehoefte in de Gemeente Nijkerk wordt gerealiseerd op verschillende nieuwbouwlocaties, waarbij de ontwikkeling van de locatie Doornsteeg in Nijkerk (1.200 woningen) de grootste in omvang is. Daarnaast zijn er meerdere inbreidingslocaties aan de orde, zoals onderhavige locatie Bijenvlucht in Hoevelaken. Aangezien sommige plannen om diverse redenen vertragen of soms zelfs geheel uitvallen, gaat de gemeente uit van een beperkte overcapaciteit in de plancapaciteit, teneinde voldoende woningen planologisch mogelijk te maken gezien de woningbehoefte. De gemeente houdt hiertoe een actueel overzicht bij met de plancapaciteit en de fasering van de diverse projecten.

De totale plancapaciteit (harde en zachte plannen) voor de periode 2015-2015 voor de Gemeente Nijkerk bedraagt momenteel zo'n 2200 woningen. Dit betekent, met inachtneming van een beperkte mate van uitval en vertraging, dat de totale plancapaciteit aansluit op de woningbehoefte voor de komende 10 jaar in de gehele gemeente Nijkerk, zoals deze ook regionaal is afgestemd.

<sup>1</sup> Brief GS Gelderland, 24 april 2014, Regionale Woonagenda en kwantitatieve opgave Regio Foodvalley tot 2025.

<sup>2</sup> Brief Foodvalley, 10 november 2015, over binnenregionale verdeling woningbouw

In aanvulling op het bovenstaande kan gesteld worden dat de kern Hoevelaken een kleine 4000 woningen heeft. Dit bedraagt zo'n 25% van de totale woningvoorraad in de Gemeente Nijkerk. In de periode tussen 2015 en 2025 zullen naar verwachting zo'n 2000 woningen worden gebouwd in de gemeente, waarvan in die periode (stand januari 2016) slechts zo'n 200 tot 250 woningen in Hoevelaken. Dit betekent dat in de kern Hoevelaken slechts 12,5% van de nieuwbouw die in de gemeente gebouwd wordt zal worden gerealiseerd, terwijl 25% van de woningen in de gemeente in Hoevelaken staat. Dit toont aan dat de woningbouwopgave voor Hoevelaken beperkt is in vergelijking met de functie die de kern voor de gemeente heeft.

#### Bestemmingsplanregeling

In het kader van de flexibele planopzet stelt indiener dat dit in strijd is met de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit is niet terecht. Het bestemmingsplan kent inderdaad een relatief flexibele planopzet, maar de opzet is dusdanig dat in de planregels geborgd wordt dat er niet meer dan 70 woningen gerealiseerd worden. Gestapelde woningbouw is niet toegestaan en daarnaast moet rekening worden gehouden met de toegestane woningtypen zoals deze middels aanduidingen zijn vastgelegd op de plankaart. Mocht blijken dat het nu voorgestelde woningbouwprogramma niet haalbaar is, biedt het bestemmingsplan de flexibiliteit om het programma binnen de mogelijkheden die het bestemmingsplan geeft bij te stellen. Een grote verschuiving in het programma of stedenbouwkundige opzet is echter door de voorgestelde wijze van bestemmen uitgesloten.

Indiener stelt dat het op basis van het bestemmingsplan alleen mogelijk is om woning met een verdieping te bouwen. Dit is onjuist. Het bestemmingsplan kent een flexibele planregeling met ruime bouwmogelijkheden. Binnen de bouwstroken is het uitstekend mogelijk om, desgewenst, grondgebonden nultredenwoningen te realiseren. Een grondgebonden nultredenwoning (een woning met het volledige woonprogramma op de begane grond) kan eventueel voorzien zijn van een tweede bouwlaag waarin een extra slaapkamer extra badkamer, hobbyruimte e.d. gerealiseerd wordt. Het bestemmingsplan sluit dit in ieder geval niet uit.

In de toelichting van het bestemmingsplan zal in reactie op de zienswijze van indiener nader worden ingegaan op de verantwoording van het voorgenomen woningbouwprogramma in relatie tot de ladder voor duurzame verstedelijking en de in het najaar van 2015 vastgestelde Woonvisie 2015+ van de Gemeente Nijkerk.

#### *Conclusie*

Zienswijze leidt tot aanpassingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

### **17. Parkeernormen (3, 6)**

Indieners (3, 6) geven aan dat in artikel 10.2 van de planregels het voldoen aan parkeernormen als eis worden gesteld, maar dat onduidelijk is aan welk document dit is gerelateerd. Daarmee is de planregeling op dit punt volgens indieners (3,6) rechtsonzeker.

Indiener (3) stelt dat voor zover bedoeld wordt de Nota Parkeernormen 2014 van toepassing te laten zijn dit wellicht leidt tot het eisen van een overmaat van parkeren op eigen terrein.

#### *Reactie College van burgemeester en wethouders*

Artikel 10.2 van de regels van onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op de parkeernormen en luidt als volgt: "Indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet volgens de gemeentelijke parkeernormen of op andere wijze zoals beschreven in de gemeentelijke parkeernormen parkeerruimte zijn aangebracht en in stand gehouden in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein bij dat gebouw."

Bovenstaande wijze van verankeren van de parkeernormen zorgt ervoor dat de geldende gemeentelijke parkeernormen in ogenschouw moet worden genomen. Het woningbouwplan zoals dat tussen initiatiefnemer en gemeente is verkend voldoet hieraan. Bij toekomstige aanvragen om een omgevingsvergunningen zal wederom worden getoetst of de voorziene bouwplannen voldoen aan de geldende gemeentelijke parkeernormen.

Als het gaat om het parkeren op eigen terrein stelt de momenteel geldende Nota Parkeernormen 2014 in essentie dat elke nieuwe twee-onder-één kap woning, geschakelde/half vrijstaande of vrijstaande woning minimaal 1 (netto) parkeerplaats op eigen terrein dient te hebben. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend wordt onderstaand weergegeven:



<b>Parkeervoorziening</b>	<b>Theoretisch aantal</b>	<b>Berekeningsaantal</b>
Enkele oprit zonder garage	1	1,0
Lange oprit zonder garage	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0
Garage zonder oprit	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5
Garage met enkele oprit	2	1,0
Garage met lange oprit	3	1,0
Garage met dubbele oprit	3	2,0

*Conclusie*

Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

## 2. Planaanpassingen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanpassingen die worden voorgesteld door te voeren in het bestemmingsplan en besluit hogere waarden naar aanleiding van ingediende zienswijzen, alsmede op basis van ambtshalve inzichten.

### 2.1 Aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan naar aanleiding van ingediende zienswijzen

#### *Aanpassingen in de Toelichting*

- De paragrafen 2.1 en 2.2 zullen worden herschreven/aangevuld in het licht van een meer complete verantwoording van het voorgestelde woningbouwprogramma in relatie tot de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking. Paragraaf 2.3.3 zal worden herschreven op basis van de in het najaar van 2015 vastgesteld Woonvisie 2015+. Deze tekst zal de vooralsnog opgenomen tekst met betrekking tot de Woonvisie 2012+ vervangen. Aan de bijlagen bij de toelichting zullen brieven van GS van Gelderland en het bestuur van de Regio Foodvalley inzake de regionale woningbouwopgaven worden toegevoegd.
- Paragraaf 4.2.2 zal worden aangevuld met redenen waarom het vanuit het oogpunt van stedenbouw, verkeer/vervoer en financiën niet haalbaar is om aanvullende maatregelen te nemen teneinde de geluidbelasting in het plangebied te verlagen. Dit zal ook worden beschreven (toegevoegd) in het akoestisch onderzoek van LBP Sigt zoals dat onderdeel uitmaakt van de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.
- Paragraaf 4.2.4 zal worden aangevuld met een samenvatting van het onderzoek naar externe veiligheid zoals dat is verricht door SoundForceOne met als titel 'Risicoanalyse transport gevaarlijke stoffen A1 en spoor Amersfoort-Deventer t.b.v woningbouwplan Bijenvlucht te Hoevelaken'. Het rapport zal tevens aan de bijlagen bij de toelichting worden toegevoegd.

#### *Aanpassing in de regels*

- Niet van toepassing

#### *Aanpassingen op de plankaart*

- De (verkeers)ontsluiting op de Koninginneweg komt te vervallen. De bestemming Verkeer wordt op deze plaats omgezet in de bestemming Groen.
- De parkeerkoffer ten oosten van het meest oostelijke bouwblok komt te vervallen. De bestemming Verkeer op deze plaats wordt omgezet in de bestemming Groen.

### 2.2 Ambtshalve aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan

#### *Aanpassingen in de Toelichting*

- De laatste versie van de situatietekening zal in paragraaf 3.3 worden opgenomen.
- In paragraaf 4.2.3 zal worden ingegaan op de definitieve resultaten van de bodemonderzoeken in het plangebied. De onderzoeken zullen worden toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting. De conclusie van de onderzoeken is dat woningbouwplan in het licht van de bodemsituatie in het plangebied uitvoerbaar is.
- In paragraaf 4.2.5 zal een nadere argumentatie worden toegevoegd waarom het voorgestelde woningbouwplan vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit haalbaar is. Toegevoegd zal worden dat op basis van het Besluit "gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" de bouw van zogenaamde gevoelige bestemmingen in de nabijheid van (snel)wegen beperkt wordt, maar dat woningbouw in het kader van dit besluit niet als gevoelige bestemming wordt gezien.
- In paragraaf 4.3 wordt reeds het onderzoek naar flora en fauna beschreven. De definitieve versie van het onderzoek (30 september 2015) zal het eerder uitgevoerde onderzoek naar flora en fauna zoals dat reeds onderdeel uitmaakt van de bijlagen bij de toelichting vervangen. De conclusie van het onderzoek wijzigt niet.
- In paragraaf 4.5.1 zal het Programma van Eisen met betrekking tot het nader onderzoek naar archeologie worden beschreven, alsmede de wijze waarop het archeologisch onderzoek definitief zal worden afgerond. Het Programma van Eisen wordt toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting.

- In paragraaf 4.5.3 zal op basis van de laatste versie van de situatietekening worden beschreven dat er voorzien wordt in 19 parkeerplaatsen op eigen terrein en 98 plaatsen in de openbare ruimte. Bij de nadere uitwerking van het plan kan de exacte verdeling van de parkeerplaatsen in de details nog wijzigen, maar te allen tijde zal voorzien worden in de parkeerbehoefte zoals deze uit de gemeentelijke parkeernormen blijkt.
- In paragraaf 6.2 zal het nader verloop van de bestemmingsplanprocedure en de omgang met de bij het ontwerpbestemmingsplan ingediende zienswijzen worden toegelicht.

#### *Aanpassingen in de Regels*

- Niet van toepassing

#### *Aanpassingen op de plankaart*

- Het vlak met de aanduiding 'ontsluiting' zal als gevolg van het verplaatsen van de ontsluiting van het binnenterrein bij de rijwoningen worden verplaatst van het zuidelijk blok van de rijwoningen naar het noordelijk blok van de rijwoningen.
- De hoofdontsluiting van het plangebied aan de Stoutenburgerlaan (bestemd als Verkeer) zal circa twintig meter naar het noorden worden verplaatst. De in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde ontsluiting aan de Stoutenburgerlaan krijgt als gevolg van het verplaatsen van de ontsluiting aan de Stoutenburgerlaan de bestemming Groen.

### **2.3 Aanpassingen in het besluit hogere waarden**

- Het hogere grenswaarden formulier zoals dat onderdeel uitmaakt van het besluit hogere waarden zal worden aangevuld met redenen waarom het vanuit stedenbouwkundig, verkeerskundig en financieel oogpunt niet realistisch om maatregelen te treffen teneinde de geluidbelasting in het plangebied te verlagen.
- Het aangepaste en aangevulde akoestisch onderzoek van LBP Sight zal worden toegevoegd aan het besluit hogere waarden.

## Bijlagen

- Definitief akoestisch onderzoek LBP Sight
- Programma van Eisen inventariserend veldonderzoek (proefsleuven) in het kader van onderzoek naar archeologie
- Onderzoek naar externe veiligheid SoundForceOne
- Definitieve bodemonderzoeken
- Definitief onderzoek flora en fauna
- Brief GS Gelderland, 24 april 2014, over Regionale Woonagenda en kwantitatieve opgave Regio Foodvalley tot 2025.
- Brief bestuur Regio Foodvalley, 10 november 2015, over binnenregionale verdeling woningbouw