

Zienswijzennotitie
Bestemmingsplan
‘Woningbouw Binnenweg Rijksstraatweg, Wilp’



1. Inleiding

Het (ontwerp)bestemmingsplan 'Woningbouw Binnenweg Rijksstraatweg, Wilp' (hierna: plan) heeft betrekking op de gronden gelegen tussen de Rijksstraatweg en de Binnenweg in Wilp. Doel van het plan is woningbouw mogelijk te maken op deze locatie. Het plan heeft vanaf 28 oktober 2021 tot en met 8 december 2021 ter inzage gelegen. Tegen dit plan zijn 13 zienswijzen ingediend. De 13 ingediende zienswijzen zijn tijdig ingediend.

Gelijktijdig met het plan heeft ook een ontwerp van het bij het plan behorende 'stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan Binnenweg Wilp' ter inzage gelegen. Enkele van de ingediende zienswijzen bevatten ook een zienswijze op het (ontwerp)beeldkwaliteitsplan.

2. Zienswijzen

In dit onderdeel zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie.

In verband met de verplichting tot anonimiseren op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens, zijn de NAW-gegevens van de betrokkenen niet vermeld in de zienswijzennotitie.

Zienswijze 1: 2021-68766

	Zienswijze	Reactie
1.	Het aantal woningen is volgens indieners bijna gelijk aan het aantal uit eerder gepresenteerde concepten. Hiervan hebben zij eerder al aangegeven dit te veel te vinden. Het aantal woningen is ook in strijd met de dichtheden die genoemd worden in de dorpsvisie en het bestemmingsplan Wilp.	In de toelichting van dit ontwerp bestemmingsplan wordt genoemd dat er wordt voldaan aan een dichtheid van 10 tot maximaal 25 woningen per hectare. De indieners merken terecht op dat dit niet correct is. Daarbij is essentiële bestaande infrastructuur niet tot het plangebied gerekend, terwijl die wel noodzakelijk is voor de ontsluiting en doorgaans in berekeningen van dichtheid wordt meegenomen. Voor het plangebied dat nu bij recht mogelijk gemaakt wordt is sprake van een dichtheid van circa 28 woningen per hectare (27,6). Daarbij is de Binnenweg niet meegerekend, terwijl deze wel van belang is voor de ontsluiting, het woonmilieu en het bepalen van de dichtheid. Indien de Binnenweg wel wordt meegerekend dan komt de dichtheid op circa 22 woningen per hectare. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het plan wel degelijk een dorps woonmilieu nastreeft. De woningmarkt is sinds de dorpsvisie Wilp van 2007 enorm veranderd. Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen voor onder meer starters. Betaalbare woningen hebben doorgaans een wat kleinere omvang, waardoor de gemiddelde dichtheid hoger wordt. Met het plan kan invulling worden gegeven aan deze behoefte en tevens een inbreidingslocatie met een dorps karakter worden ingevuld. Het streven naar realistische plannen die aansluiten bij de behoefte is een belangrijke pijler in de dorpsvisie. Het plan past dan ook binnen de ambities van de dorpsvisie, maar voldoet tevens aan de huidige kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte zoals verwoord in Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst,

		Woonvisie aantrekkelijk wonen Voorst 2025 en de Regionale woonagenda.
2.	De 2 tot 4 levensloopbestendige woningen hebben een maximale nokhoogte van 11 meter. Indieners vinden dit niet passend voor levensloopbestendige woningen en zouden graag een lagere maximale nokhoogte willen voor deze woningen.	De 11 meter geldt als maximum bouwhoogte. Doordat het Bouwbesluit tegenwoordig andere eisen stelt aan onder meer verdiepingshoogten pakt nieuwbouw hoger uit dan de bestaande woningen met hetzelfde aantal verdiepinglagen. Voor de bouwvlakken waar is voorzien in levensloopbestendige woningen geldt een goothoogte van maximaal 4 meter. Dit levert optisch 1 laag met kap op en naar verwachting een lagere nokhoogte dan maximaal toelaatbaar is. Ondanks het voorgaande heeft de ontwikkelaar de (maximale) bouwhoogte van de woningen op deze locatie door de zienswijzen heroverwogen. De bouwhoogte wordt in het gehele plangebied verlaagd naar 10,5 meter met uitzondering van de vrijstaande woningen. Bovendien is ervoor gekozen de vrijstellingsmogelijkheid van 10% voor de bouwhoogte te laten vervallen. Het plan wordt hierop aangepast.
3.	In het algemeen vinden indieners een nokhoogte van 11 meter niet passend bij de bestaande woningen aan de Binnenweg. Ook vragen zij zich af of dit past bij de afspraken over nokhoogte in de dorpsvisie en het bestemmingsplan Wilp.	In de omgeving zijn woningen met verschillende bouwhoogten aanwezig, zowel woningen die bestaan uit één bouwlaag met kap als twee bouwlagen met kap. Afwisseling in verschillende bouwhoogten is inherent aan verschillende doelgroepen en woonbehoeften en past hier in het stedenbouwkundig beeld. Verwezen wordt verder naar het gestelde in de reactie onder 2.
4.	Indieners maken zich zorgen om de toename van het aantal verkeersbewegingen. Met name ter hoogte van de wegversmalling bij Binnenweg 15, waar de stoep ophoudt. Hier rijden auto's in de berm. Dit is vooral 's avonds erg gevaarlijk voor voetgangers die hier lopen. In het plan lijkt de stoep nu wel door te lopen. Indieners zien dit graag bevestigd. Daarnaast vragen indieners aandacht voor de uitrit van de wijk naar de Rijksstraatweg. Zij stellen voor van de weg van en naar de nieuwe woningen een eenrichtingsweg te maken en verkeer het dorp via de achterkant (richting Voorst) te laten verlaten. Nader onderzoek is gewenst.	De verkeerstoename als gevolg van het plan is voor het zuidelijk deel van de Binnenweg beperkt, namelijk geprognostiseerd 45 motorvoertuigen per etmaal. Daarnaast kunnen de omliggende wegen de verkeerstoename binnen de huidige vormgeving prima afwikkelen (verwezen wordt naar de memo 'notitie verkeer en parkeren Wilp Binnenweg'). De Binnenweg in Wilp, tussen de Rijksstraatweg en de Dijkweideweg, is in de voorlopige planning van het groot onderhoud in de gemeente Voorst opgenomen voor het jaar 2024. Bij de (her)inrichting van de weg zijn de wegbreedte en een voetgangersvoorziening aandachtspunten. Bij de voorbereidingen van het groot onderhoud in (voorlopig) 2024 worden omwonenden tijdens het ontwerpproces betrokken.

		Als gevolg van reacties over de voetgangersvoorziening in de Binnenweg, wordt in de planvorming de mogelijkheid tot het realiseren van een informeel wandelpad (in half verharding) aan de westkant van de Binnenweg tussen de Dijkweideweg en de plangrens ter hoogte van Binnenweg 43 bekeken. De in- en uitrit van een deel van het woonplan is gesitueerd aan de Rijksstraatweg (N790) ter hoogte van het verkeersplateau. Het verkeersplateau heeft naast een snelheid remmende functie ook een attentie verhogende functie. Daarmee is deze locatie geschikt voor de aansluiting van de toegangsweg tot een deel van het woonplan.
5.	Indieners zijn benieuwd of onderzocht is of de huidige woningen voldoende geluidstechnisch geïsoleerd worden. Dit gezien de toenemende verkeersdruk door de nieuwbouw.	Hier is geen noodzaak toe. De verwachte toename van verkeer en daarmee gepaard gaande geluidsproductie is berekend in de vormvrije mer-beoordeling (verwezen wordt naar paragraaf 4.4.2 van de toelichting). Hieruit blijkt dat er geen noodzaak is tot het nader onderzoeken van de geluidwering van bestaande woningen.
6.	Indieners zijn benieuwd of er uniformiteit is in afmeting, aantal en soort zonnepanelen dat gebruikt wordt bij de nieuwe woningen. Daarnaast is bij alle woningen een eigen warmtepomp voorzien. Zou dit niet centraal opgelost kunnen worden, zodat bestaande bewoners ook kunnen profiteren en van het gas afkunten?	Zowel de gemeente en ontwikkelaar hechten aan toepassing van een uniforme zonnepaneel. De ontwikkelaar geeft aan deze uniform en in blokverband aan te bieden. Zonnepanelen zijn echter vergunningsvrij en kunnen door de huiseigenaren naar inzicht worden aangepast. Verder is het voor de exploitatie niet haalbaar om centrale warmtevoorziening te realiseren voor de bestaande én nieuw te bouwen woningen. De mogelijkheid van laagrendement verwarming is niet eenvoudig toe te passen voor de bestaande woningen in de omgeving.

Zienswijze 2: 2021-68933

		Reactie
1.	Indieners maken in de wintermaanden veel gebruik van hun serre, die door de binnenschijnende zon wordt verwarmd. Zij vrezen dat de nieuwbouw zon wegneemt. Graag zien zij dat de woningen op voldoende afstand geplaatst worden, zodat zij er geen hinder van ondervinden.	Het bouwvlak achter deze woning is op ruime afstand (ca 17,5 m) gesitueerd om voldoende bezonning te houden. Bovendien is de bouwhoogte verlaagd waardoor meer zoninval mogelijk is.

Zienswijze 3: 2021-8935

	Zienswijze	Reactie
1.	In deelgebied A zijn 25 woningen voorzien op 7630 m ² , omgerekend 33 woningen per ha. Dat ligt boven de dichtheden die in de dorpsvisie zijn afgesproken.	Verwezen wordt naar reactie 1.1.

2.	De nokhoogte van 11 meter, waar tot 10% van mag worden afgeweken, vinden indiens te veel. Zij vrezen voor de zoninval, vooral in de wintermaanden.	Verwezen wordt naar reactie 1.2 en 1.3
----	--	--

Zienswijze 4: 2021-69155

	Zienswijze	Reactie
1.	Het zuidelijke deel van de Binnenweg is nu al onveilig. Vooral bij de wegversmalling ter hoogte van de Dijkweideweg, waar geen voetpad is. Er wordt hier vaak te hard gereden en fietsers en voetgangers worden gedwongen de berm op te zoeken. Indiens vrezen voor de verdere verkeersdruk door bouwverkeer en door de nieuwe bewoners. Zij vragen daarom om een onderzoek en een plan om de verkeersveiligheid op de Binnenweg te borgen.	Volgens de (voorlopige) planning wordt in 2024 groot onderhoud uitgevoerd aan de Binnenweg in Wilp. Bij het ontwerpproces betrekken wij omwonenden en nemen wij opmerkingen en suggesties mee in het ontwerpproces. Zo ook de opmerkingen over rijsnelheid en de plek voor fietsers en voetgangers. Het ontwerpplan en het bijbehorend participatieproces starten wij naar alle waarschijnlijkheid in 2023. Verwezen wordt verder naar reactie 1.4.

Zienswijze 5: 2021-69157

	Zienswijze	Reactie
1.	De Binnenweg is te smal, waardoor automobilisten vaak in de berm rijden. Ook wordt er veel te hard gereden. De weg is nu onveilig voor voetgangers en schoolgaande kinderen. Indiens wijzen specifiek op de gevaarlijke, smalle bocht aan het einde van de Binnenweg. De Binnenweg is niet berekend op een verdere toename van het aantal verkeersbewegingen.	Verwezen wordt naar reactie 1.4 en 4.1.

Zienswijze 6: 2021-69585

	Zienswijze	Reactie
1.	De Binnenweg is nu al erg druk en onveilig. Bovendien rijden veel automobilisten te hard. De weg is dus niet berekend op nog meer extra verkeer. Indieneer vraagt daarom of het verkeer van en naar de nieuwbouwwoningen op de Rijksstraatweg afgewikkeld zou kunnen worden.	Er is bewust gekozen om geen directe verbinding voor autoverkeer te realiseren tussen plandelen A en C. Wij willen daarmee doorgaand (sluip)verkeer voorkomen, meer ruimte beschikbaar stellen voor openbaar groen en zo veel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur en verharding. Voor voetgangers is er wel een doorgaande verbinding gerealiseerd tussen de plandelen A en C. Niet-gemotoriseerd verkeer zal daarvan gebruik kunnen maken evenals hulpdiensten bij een calamiteit. Zo is gezorgd voor een aantrekkelijk fiets- en voetgangersnetwerk in de buurt en in het dorp. Verwezen wordt verder naar reactie 1.4 en 4.1.

2.	Indiener vraagt om verkeersbeperkende maatregelen op het zuidelijke deel van de Binnenweg, bijvoorbeeld verkeersdrempels	De Binnenweg wordt, tussen de plangrens ter hoogte van Binnenweg 43 en de Dijkweideweg, ingericht met wegversmallingen aan weerszijden van de weg als snelheid remmende maatregel.
3.	Indiener woont in een woning uit de jaren '20. Deze is niet goed geïsoleerd en indiener vreest daarom voor geluidsoverlast door het toenemende verkeer.	Verwezen wordt naar reactie 1.5

Zienswijze 7: Corsanummer: 2021-69607

	Zienswijze	Reactie
1.	Aan de woningbehoefte van 20-30 woningen in Wilp wordt in fase 1 al voldaan met 29 woningen. Indiener stelt daarom voor om het totale aantal woningen in fase 1 en 2 terug te brengen tot 30 woningen en dit aantal te verdelen over beide fases.	Verwezen wordt naar reactie 1.1.
2.	In de dorpsvisie staat dat er op het Kruisbos-terrein maximaal 10 woningen mogen worden gerealiseerd. In dit plan zijn hier 18 woningen voorzien.	Verwezen wordt naar reactie 1.
3.	Het plan is te veel verstedelijkt, dit is volgens de indiener niet duurzaam.	Zoals in het beeldkwaliteitsplan valt te lezen is juist gekozen voor een dorps woonmilieu en duurzame inrichting.
4.	Indiener wil graag nadere informatie over de erfafscheiding van de rijtjeswoningen die grenzen aan de woningen aan de Mackenzieplaats.	De ontwikkelaar realiseert hier erfafscheidingen in overleg met de betrokken bewoners.
5.	De rijwoningen in de sociale huur, aan de kant van de Mackenzieplaats, liggen als enige dicht op de bestaande bebouwing. Indiener vreest voor inkijk en vraagt daarom de maximale nokhoogte van deze woningen te verlagen van 11 naar 8 meter en/of de afstand tot de bestaande woningen te vergroten. Een nokhoogte van 11 meter sluit bovendien niet aan bij de bestaande bebouwing, waarvan de nokhoogte 9 meter bedraagt.	Niet wordt ontkend dat het plan invloed heeft op het woon- en leefklimaat van indiener. De bouwplannen hebben effect op het vrije uitzicht dat indiener gewend is. Dit is helaas inherent aan de keuze om hier ten behoeve van het algemene belang woningen te realiseren. Deze invloed is echter in redelijkheid aanvaardbaar. De afstand tussen de nieuwe en bestaande woningen is ruim voldoende om de privacy te waarborgen. Voor de nokhoogte wordt verwezen naar reactie 1.1 en 1.2.
6.	De afstand tussen de erfgrans van Rijksstraatweg 57 en de nieuwe rijwoningen bedraagt 18 meter. Hier zijn nu parkeerplaatsen voorzien. Indiener vreest straks op een parkeerplaats uit te kijken en vraagt of deze plannen nog gewijzigd kunnen worden.	Het belangrijkste uitgangspunt voor dit deel van het plangebied is de keuze de sfeer van een dorpserf waarbij de samenhang tussen bebouwing en inrichting van de openbare ruimte van belang is. De situering van de parkeerplaatsen is daarvan een elementair onderdeel. De parkeerplaatsen moeten eenvoudig bereikbaar zijn voor de woningen. De parkeerplaatsen worden rondom groen ingepast waarmee er voor indiener een aanvaardbare situatie ontstaat.

7.	Het akoestisch onderzoek is voor een leek niet te begrijpen en daarom is de juistheid van het onderzoek voor burgers niet te controleren.	De stellingname van indiener is begrijpelijk. Zodoende zijn nu aanvullende bijlages aan het rapport toegevoegd waardoor het onderzoek begrijpelijk is geworden.
8.	In het akoestisch onderzoek worden de RBS (representatieve bedrijfssituaties) besproken. Deze zijn niet duidelijk (herleidbaar). Wel is het autowassen (hogedruk, 0,5u) beschreven, maar de bedrijfstijd en het type werkzaamheden van de overige activiteiten niet (herstelwerkzaamheden). Deze werkzaamheden zijn maatgevend, omdat ze de gehele dagperiode plaats vinden.	Wij kunnen ons vinden in de stelling van reclamant. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast. De bedrijfstijd en type werkzaamheden zijn verduidelijkt in het rapport. Deze autoherstel werkzaamheden zijn inderdaad als maatgevend berekend
9.	De Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor het dichtslaan van autoportieren en de uitstraling van gebouwen (wasstraat/werkplaats) zijn niet tekstueel uitgewerkt in het akoestisch onderzoek.	Dit is overeenkomstig het voorstel van indiener uitgebreid. In het akoestisch rapport bijlage 8 van de toelichting van het bestemmingsplan.
10.	Het maximale geluidsniveau voor het dichtslaan van autoportieren ($L_{Amax} = 100 \text{ dB(A)}$) is (te) laag ingeschat. Ook is bij de locatie van de dichtslaande autoportieren alleen uitgegaan van de rand van het parkeerterrein. Dit zorgt ervoor dat de uitkomsten te optimistisch zijn.	L_{Amax} van het dichtslaan van portieren van 100 dB(A) is een gangbaar bronvermogen (kencijfer). Er zijn onderzoeken die uitgaan van nog lager bronvermogen, maar voor de uniformiteit is daarom uitgegaan van 100 dB(A) . De puntbronnen zijn aan de rand gemodelleerd omdat dat zonder scherm de worst case situatie is. Verder is sprake van een zeer kleinschalige parkeerplaats, van circa 20 auto's, die hier staan voor bezichtiging door kopers. Het is geen af- en aanrijden van auto's. Het voert te ver om de modellering hiervan op detailniveau uit te werken.
11.	Het maximale geluidsniveau van een autoherstelbedrijf (100 dB(A)) is te laag in het akoestisch onderzoek. 108 of 110 dB(A) is volgens de indiener gangbaar.	100 dB(A) voor maximale geluidsniveaus wordt beschouwd als kencijfer en zodoende toepasbaar op voorliggende situatie. Op het terrein komen geen vrachtwagens; zij staan aan de straat. Het optrekken/ontluchten van vrachtwagens is niet reëel als onderdeel van het onderzoek.
12.	Er zouden bronmaatregelen getroffen kunnen worden tegen de geluidsbelasting, zoals het gesloten houden van de overheaddeuren. Overdrachtsmaatregelen zijn ook een optie voor bronnen die relatief laag zijn gesitueerd.	Wij zijn het eens met indiener dat bronmaatregelen, het gesloten houden van deuren, in principe te treffen zijn. Echter, dit is een maatregel waardoor de werkzaamheden van het bedrijf wordt belemmerd c.q. beperkt. Hierover kan mogelijk over in gesprek worden gegaan met het garagebedrijf, maar gelet op de reactie onder 11 is dit niet noodzakelijk. Verder is het gesloten houden van deuren een maatregel waarvan door het autobedrijf in de toekomst makkelijk van afgeweken kan worden. Een scherm, eenmaal gebouwd, werkt altijd. Een bijkomend voordeel van een scherm is dat het ook het zicht wegneemt, waardoor de kans op overlast ook verminderd wordt.
13.	Voor de werkzaamheden binnen in het pand dient ter plaatse van de overheaddeuren op $3/4$ hoogte van de overheaddeur ($4,5 \text{ m}$ hoog) een bron te worden geplaatst. Dit is	Werkzaamheden vinden alleen overdag plaats. Hierdoor is alleen de begane grond relevant. Een afscherming van $2,5 \text{ meter}$ schermt daarom ook de belangrijk lage

	niet controleerbaar in het akoestisch onderzoek door de enorme hoeveelheid ongeorganiseerde bijlagen. De bron in het model heeft dan (als het goed is) een hoogte van ca 2,5 meter. Indien de berekeningen toch correct blijken te zijn, kan de afscherming ook opgetrokken worden tot 3 meter om zo wel te kunnen voldoen aan de richtwaarde.	bronnen af (dichtslaande portieren met een bronhoogte van 0,75 meter, rijdende voertuigen met een bronhoogte van 0,75 meter). 2.5 meter is daarom naar onze mening voldoende. Een te hoog scherm, is stedenbouwkundig ongewenst.
--	--	---

Zienswijze 8: 2021-69697

	Zienswijze	Reactie
1.	Door de herinrichting van de Hofstraat en de nieuwbouw aan de Dorpsstraat, worden deze straten minder gebruik en maakt een groter deel van het verkeer dat het dorp in- en uitrijdt nu gebruik van de Binnenweg. Het zuidelijke deel van de Binnenweg is door de drukte en het te hard rijdende verkeer nu al onveilig. Dit wordt alleen maar erger als het verkeer op deze weg straks met 45% toeneemt. Indieners vragen daarom om maatregelen. Ook vragen zij nu al om maatregelen voor de kapotgereden berm van het zuidelijke deel van de Binnenweg.	Verwezen wordt naar reactie 1.4 en 4.1. De verkeerstoename als gevolg van het plan is voor het zuidelijk deel van de Binnenweg beperkt, namelijk geprognostiseerd 45 motorvoertuigen per etmaal. Het verzoek om maatregelen te nemen tegen de kapot gereden berm langs de Binnenweg wordt in behandeling genomen.

Zienswijze 9: 2021-69774

	Zienswijze	Reactie
1.	Indieners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid op de Binnenweg als de verkeersintensiteit hier straks met 45% toeneemt. Vooral bij de nieuwe in- en uitritten nabij Binnenweg 84 en 86 en nabij Binnenweg 66 vrezen zij voor onveilige situaties. Indieners verzoeken daarom om éénrichtingsverkeer in te stellen op het erf van plan-deel A, waarbij nabij Binnenweg 84 en 86 een inrit komt en nabij Binnenweg 86 een uitrit. Mocht de toegangsweg bij Binnenweg 84 en 86 toch als in- én uitrit gebruikt worden, dan vrezen indieners voor naar binnen schijnende koplampen van uitrijdende auto's. Door de regenafvoergoten bij de opgang naar de Binnenweg maken de inschijnende lampen daarnaast ook een op- en neergaande beweging. Indieners verzoeken daarom om de toegangsweg naar de Binnenweg zo vlak mogelijk te maken, zodat overlast door verticale bewegingen van het koplamplicht voorkomen worden.	De verkeerstoename op de Binnenweg als gevolg van de woningbouw bedraagt 182 motorvoertuigen per etmaal richting het noorden en 45 motorvoertuigen per etmaal richting het zuiden. De Binnenweg is met de huidige maatvoering geschikt om de verkeerstoename goed en veilig te verwerken. Bij de aansluitingen van het woningbouwplan op de Binnenweg is ter hoogte van de Dijkweideweg een kruispuntplateau gesitueerd voor een verkeersveilige uitwisseling van verkeer. Mede als gevolg van de inspraak en vanwege effectief en efficiënt ruimtegebruik wordt de mogelijkheid tot het instellen van eenrichtingsverkeer in plan-deel A bekeken, waarmee ook naar binnen schijnende koplampen wordt voorkomen.
2.	De maximale nokhoogte van 11 meter is te veel en past niet bij de bestaande bebouwing in Wilp. Aan de hand van de ingetekende horizontale maatvoering in de dwarsdoorsneden die in	Verwezen wordt naar reactie 1.2 en 1.3

	de bijlagen van het bestemmingsplan staan, hebben indieners de nokhoogte van een aantal woningtypen berekend. Deze variëren van 7,5 tot 10,3 meter. Vraag van de indieners is dan ook of de verschillende woningen daadwerkelijk verschillende nokhoogtes zullen hebben.	
3.	Een beukmaat van 4,5 meter van de tien tussenwoningen op het Dorpserf en de vijf tussenwoningen op plandeel C, Molenplein, zorgt in combinatie met de nokhoogte van 11 meter voor erg smal ogende huizen. Daarnaast is 4,5 meter in de ogen van de indieners überhaupt te smal en niet passend in Wilp en bij de dorpsvisie.	De woningmarkt is sinds de Dorpsvisie Wilp van 2007 enorm veranderd. Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen voor onder meer starters. Betaalbare woningen hebben doorgaans een wat kleinere omvang, waardoor de gemiddelde dichtheid hoger wordt. Met het plan kan invulling worden gegeven aan deze behoefte en tevens een inbreidingslocatie met een dorps karakter worden ingevuld. Het streven naar realistische plannen die aansluiten bij de behoefte is een belangrijke pijler in de dorpsvisie. Het plan past dan ook binnen de ambities van de dorpsvisie, maar voldoet tevens aan de huidige kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte zoals verwoord in Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst, Woonvisie aantrekkelijk wonen Voorst 2025 en de Regionale woonagenda.
4.	De voorziene dichtheid is te hoog en niet passend binnen de dorpsvisie. Voorstel van de indieners is daarom om een aantal tussenwoningen in plandeel A weg te laten (in totaal 3) en de overige tussenwoningen breder te maken. Dit zou tevens voor minder extra verkeersbewegingen op de Binnenweg zorgen.	Voor de dichtheid wordt verwezen naar reactie 1.1 en voor de verkeersintensiteit naar reactie 1.4 en 4.1.
5.	Indieners vragen te onderzoeken of een directe verbinding tussen plandelen A en C mogelijk is. Zo wordt er meer verkeer op de Rijksstraatweg afgewikkeld en minder op de Binnenweg.	Verwezen wordt naar reactie 6.1.

Zienswijze 10: 2021-69953

	Zienswijze	Reactie
1.	Indiener wijst op de nu al grote verkeersdruk op de Binnenweg. Vooral vanaf de Binnenweg 15, nabij de Dijkweideweg, in zuidelijk richting. De weg wordt hier een stuk smaller (3,5 meter). Nu al wordt de Binnenweg veel gebruikt door verkeer dat het dorp binnenrijdt en vervolgens via een onoverzichtelijke haakse bocht de Rijksstraatweg oprijdt. Indiener vraagt daarom goed na te denken over de (toekomstige) verkeerscirculatie in het dorp en de nieuwe woningen te ontsluiten naar Rijksstraatweg in plaats van de Binnenweg.	Verwezen wordt naar reactie 1.4, 4.1 en 6.1.

Zienswijze 11: 2021-69948

	Zienswijze	Reactie
1.	In het 'Archeologisch verkennend booronderzoek', bijlage bij het plan, wordt een proefsleuvenonderzoek geadviseerd vanwege de verwachte archeologische waarden. In het plan staat dat dit onderzoek plaatsvindt bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen. Het archeologisch onderzoek stelt volgens indiener juist dat het proefsleuvenonderzoek voorafgaand aan het vaststellen van het plan wordt uitgevoerd. Bovendien is onvoldoende geborgd in het plan dat dit onderzoek daadwerkelijk plaatsvindt voorafgaand aan het verlenen van een omgevingsvergunning. Bovendien moet voorafgaand aan het proefsleuvenonderzoek een door de bevoegde overheid goedgekeurd Programma van Eisen (PvE) zijn opgesteld. Deze voorwaarde komt niet terug in het plan.	De archeologische waarden zijn anders dan indiener stelt goed gewaarborgd. De gronden hebben namelijk een dubbelbestemming Archeologie 2. Er kan geen omgevingsvergunning worden verleend zonder voorafgaand archeologisch onderzoek (artikel 7 van het plan). De Regio-archeoloog Stedendriehoek heeft de gekozen systematiek geaccordeerd. Want bij het aanvragen van de omgevingsvergunning is een door hem goedgekeurd PvE nodig.
2.	Het plan gaat voor deelgebied A uit van een nokhoogte van 11 meter een goothoogte van 4 tot 6 meter. In de Dorpsvisie staat dat nieuwbouw moet aansluiten bij de reeds bestaande woningen in de directe omgeving. Op basis van het bestemmingsplan Wilp hebben de woningen in de omgeving een nokhoogte van 8 tot 9 meter en een goothoogte van 3 tot 4 meter. Bij de woning aan de Rijksstraatweg 59 wordt afgeweken van de maximale nokhoogte van 9 meter, maar dit wordt beargumenteerd (het is een gemeentelijk monument. Ook bij de in 2012 herontwikkelde Hofstraatbuurt gaf de gemeente Voorst in reactie op zienswijzen aan bij de maatvoering van de woningen uit te gaan van de bestaande woningen. De hogere nokhoogte (10 in plaats van 9 meter) wordt beargumenteerd. In het plan wordt nergens beargumenteerd waarom wel of niet de maatvoering van de bestaande woningen is gevolgd.	Verwezen wordt naar reactie 1.2 en 1.3.
3.	Deelgebied A heeft een woningdichtheid van 34 woningen per ha. Dit is meer dan de dichtheden uit de dorpsvisie (en dichtheden die in de dorpsvisie specifiek worden genoemd voor de locatie Kruitbos (15 tot 25 woningen per ha.). In reactie op zienswijzen op de herontwikkeling van de Hofstraatbuurt wordt onderbouwd waarom van de maximale dichtheid is afgeweken. Dit is in het plan niet het geval.	Verwezen wordt naar 1.1.
4.	In de toelichting van het plan staat dat Actualisatieplan 7 van de Omgevingsverordening Gelderland naar verwachting 'dit voorjaar'	De toelichting van het plan in op dit punt verouderd. De Omgevingsverordening is

	wordt vastgesteld. Dit actualisatieplan is inmiddels vastgesteld en andere actualisatieplannen zijn in ontwerp vastgesteld. Dit is niet meegenomen in het plan.	echter blijvend onderhevig aan herzieningen en/of actualisaties. Het plan is afgestemd met de provincie en past in de regionale woonagenda.
5.	Indiener is niet bekend met participatie die heeft plaatsgevonden en in het plan staat niet hoe vorm is gegeven aan participatie.	Het plan kent een langjarige participatie. Gedurende het ontwikkeltraject van het plan is er nauw contact geweest met de belangenvereniging Wilp om de voortgang en de ontwikkelingen te bespreken. Daarnaast heeft de belangenvereniging een aantal jaren geleden een woningbehoefteonderzoek uitgevoerd om de behoefte aan nieuwbouw in het voorliggende plan te onderbouwen. Naast het directe contact tussen de belangenvereniging hebben wij jaarlijks een presentatie gegeven over de plannen, de planning en de stand van zaken op de ledenvergadering. De eerste plannen dateren van 2010. Tijdens deze bijeenkomsten konden bewoners van Wilp en aanwonenden hun vragen / opmerkingen aangeven. Vanuit deze presentaties zijn op verzoek en op eigen initiatief van de ontwikkelende partij overleggen gevoerd met diverse direct aanwonenden. Naar aanleiding van deze gesprekken zijn de plannen ook aangepast. De indiener is voor de aankoop van de woning in 2020 het schetsplan door de verkopende makelaar beschikbaar gesteld en is uitvoerig met een gemeente= ambtenaar over de voorgenomen ontwikkeling gesproken.

Zienswijze 12: 2021-69955

	Zienswijze	Reactie
1.	De bermen in het zuidelijke, smalle deel van de Binnenweg worden nu al vaak door uitwijkende auto's gebruikt. Dit leidt tot kapotgereden, modderige bermen. Indiener vreest dat deze situatie verder verslechterd door het bouwverkeer straks en vraagt daarom de bermen van de Binnenweg te betegelen.	Verwezen wordt naar reactie 1.1.

Zienswijze 13: 2021-69963

	Zienswijze	Reactie
1.	Een toename van het aantal verkeersbewegingen op de Binnenweg met 45%. De nu al problematische situatie op het smalle, zuidelijke deel van de Binnenweg wordt daardoor nog problematischer. De bermen zijn hier nu al vaak kapotgereden, waardoor de harde rand van het wegdek bloot komt te liggen, wat voor schade aan banden zorgt. Ook is er geen stoep op dit deel van de Binnenweg, wat de weg gevaarlijk maakt voor schoolgaande kinderen.	Verwezen wordt naar reactie 1.4, 4.1 en 6.1.

2.	In de visie Wilp 2008 stond dit gebied nog als mozaïekbouw beschreven, met een dichtheid van 2 tot 4 woningen per hectare. Dit wordt nu ver overschreden. Ook passen een goothoogte van 6 meter en een nokhoogte van 11 meter niet bij het beeld van de bestaande woningen aan de Binnenweg.	Voor de dichtheid wordt verwezen naar reactie 1.1 en voor de bouwhoogte wordt verwezen naar reactie 1.2 en 1.3.
----	--	---

3 Conclusie/ Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen

Door zienswijzen 1, 3, 7, 9 en 11 vinden een aantal aanpassingen in het plan plaats. Het gaat om de volgende punten:

In de regels en de verbeelding gaat het om de volgende punten.

- De bouwhoogte in de bouwvlakken op de verbeelding wordt aangepast, waardoor deze woningen lager worden, met uitzondering van de bouwhoogte voor de vrijstaande woningen.
- De in artikel 12.1 onder a opgenomen mogelijkheid om 10 % af te wijken vervalt voor de bouwhoogte van de hoofdgebouwen in het plangebied.

Het akoestisch rapport, bijlage 8 van toelichting, is aangevuld.