

# Zienswijzennota

Ontwerpbestemmingsplan “Wageningen, De Dreijen”

*(geanonimiseerd)*

**Januari 2023**



## Inhoud

1.	Inleiding.....	4
1.1	Algemeen .....	4
1.2	Procedure bestemmingsplan.....	4
1.2.1	Wettelijk verplicht vooroverleg .....	4
1.2.2	Zienswijzenprocedure.....	4
1.2.3	Vaststelling van het bestemmingsplan .....	5
2.	Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan .....	5
2.1	Ingekomen zienswijzen .....	5
2.2	Ontvankelijkheid zienswijzen.....	5
2.3.	Beantwoording zienswijzen .....	5
2.3.1	Zienswijze 1 (kenmerk 22.0028040, gedateerd en ingekomen op 14 april 2022). .....	5
2.3.2.	Zienswijze 2 (kenmerk 22.0023215, gedateerd 13 april en ingekomen op 19 april 2022)....	9
2.3.3	Zienswijze 3 (kenmerk 22.0020634, gedateerd op 20 maart 2022 en ingekomen op 21 maart 2022).....	10
3.	Conclusie en ambtshalve wijziging .....	12
3.1	Conclusie .....	12
3.2	Ambtshalve wijziging.....	12

# 1. Inleiding

## 1.1 Algemeen

De locatie De Dreijen is een transformatiegebied, waarbij de vroegere onderwijsfunctie plaats maakt voor wonen op een plek naast de binnenstad. De voormalige bebouwing in het plangebied is gesloopt. Het terrein ligt braak.

De grote behoefte aan woningen en onze koers om in Wageningen gebruik te maken van inbreidingslocaties maakt De Dreijen een geschikte locatie voor de bouw van woningen.

In 2017 heeft de gemeenteraad uitgangspunten vastgesteld voor herontwikkeling van de locatie De Dreijen. Het is de bedoeling dat er nieuwbouw ten behoeve van sociale huur, geliberaliseerde woningen voor middenhuur en koopwoningen wordt gerealiseerd.

De geplande woningen liggen binnen de zone van de Ritzema Bosweg en de Arboretumlaan. De maximumsnelheid op deze wegen is 50 km per uur. Als gevolg van het verkeer op de Ritzema Bosweg en de Arboretumlaan wordt de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder overschreden. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is een herziening van het bestemmingsplan nodig en ook een besluit tot verlening hogere waarden Wet geluidhinder.

Het ontwerpbestemmingsplan “Wageningen, De Dreijen” heeft van 3 maart 2022 tot en met 14 april 2022 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was het voor een ieder mogelijk zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt.

Deze zienswijzennota is onderdeel van het vast te stellen bestemmingsplan. De nota bestaat uit drie hoofdstukken. Na deze inleiding bevat hoofdstuk 2 een samenvatting van de ingekomen zienswijzen met onze reactie. Per zienswijze wordt aangegeven of de zienswijze ontvankelijk is en al dan niet aanleiding geeft tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 3 bevat de conclusie en een ambtshalve wijziging, die ter vaststelling aan de raad wordt voorgelegd.

Ook het ontwerpbesluit tot verlening hogere waarden Wet geluidhinder heeft ter inzage gelegen van 3 maart tot en met 14 april 2022. Tijdens deze periode was het mogelijk zienswijzen in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders. Er is een zienswijze ingediend, ondertekend door meerdere adressanten. Het college van burgemeester en wethouders heeft hierop gereageerd.

## 1.2 Procedure bestemmingsplan

### 1.2.1 Wettelijk verplicht vooroverleg

In het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan Wageningen, De Dreijen toegestuurd aan de provincie Gelderland. De provincie Gelderland heeft op 19 november 2021 laten weten hiermee in te stemmen.

### 1.2.2 Zienswijzenprocedure

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening hebben het ontwerpbestemmingsplan “Wageningen, De Dreijen” met de daarbij behorende bijlagen van 3 maart tot en met 14 april 2022 ter inzage gelegen. De terinzagelegging is gepubliceerd in de Staatscourant en het Gemeenteblad. Het bestemmingsplan heeft zowel digitaal, via de website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) als analoog ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn heeft iedereen schriftelijk of mondeling eventuele zienswijzen kunnen indienen bij de gemeenteraad. Er zijn drie zienswijzen ingediend, waarbij één zienswijze door 8 inwoners is ondertekend.

### 1.2.3 Vaststelling van het bestemmingsplan

De gemeenteraad beslist over het al dan niet (gewijzigd) vaststellen van het bestemmingsplan. Hierbij worden de ingekomen zienswijzen meegewogen. Wanneer het bestemmingsplan wordt vastgesteld, kan door de indieners van een zienswijze en belanghebbenden hiertegen beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De vaststelling wordt bekend gemaakt in de Staatscourant en het Gemeenteblad. Het vastgestelde bestemmingsplan ligt vervolgens gedurende zes weken ter inzage, opnieuw zowel digitaal als analoog.

## 2. Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

### 2.1 Ingekomen zienswijzen

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn zoals gezegd 3 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn geanonimiseerd in verband met de Wet bescherming persoonsgegevens.

1. Zienswijze 1, ondertekend door 8 adressanten (*kenmerk 22.0028040, gedateerd en ingekomen op 14 april 2022*).
2. Zienswijze 2 (*kenmerk 22.0023215, gedateerd 13 april en ingekomen op 19 april 2022*).
3. Zienswijze 3 (*kenmerk 22.0020634, gedateerd op 20 maart 2022 en ingekomen op 21 maart 2022*).

Er zijn geen mondelinge zienswijzen binnengekomen.

NB Op het ontwerpbesluit hogere grenswaarde is een zienswijze ingediend bij het college van burgemeester en wethouders door de adressanten genoemd onder 1. Deze zienswijze is door het college van burgemeester en wethouders van een reactie voorzien.

### 2.2 Ontvankelijkheid zienswijzen

Zienswijzen 1 en 3 zijn tijdig ingediend (ondertekend en gemotiveerd). Zienswijze 2 is ingekomen op 19 april 2022. Vanwege Goede vrijdag op 15 april en 2<sup>e</sup> paasdag op 18 april 2022 is het aannemelijk dat deze zienswijze wel op tijd is ingekomen, maar pas op 19 april 2022 van een ontvangststempel is voorzien. De zienswijzen zijn ontvankelijk.

### 2.3. Beantwoording zienswijzen

2.3.1 Zienswijze 1 (kenmerk 22.0028040, gedateerd en ingekomen op 14 april 2022).

- a. *Reclamant geeft aan dat door de omwonenden met (grote) instemming is gekozen voor variant 1 en dat bij de behandeling van het plan in de gemeenteraad op 1 juli 2019 een motie is aangenomen waarin het college is opgeroepen om ook variant 2 te onderzoeken en vast te stellen welke ontsluiting veiliger zou zijn. Reclamant geeft aan dat in eerste instantie de verkeersveiligheid door Mobycon en daarna door VerkeerNED is onderzocht. Mobycon kwam tot de conclusie dat variant 1 het beste zou zijn. VerkeerNED kwam juist uit op variant 2. Het had in de rede gelegen dat Mobycon had kunnen reageren op de bevindingen van VerkeerNED.*

#### **Reactie**

Het klopt dat naar aanleiding van de raadsbehandeling van het stedenbouwkundig schetsontwerp op 1 juli 2019 een motie is aangenomen om een andere ontsluitingsvariant van het plangebied te onderzoeken. In lijn met jurisprudentie dient de raad bij de keuze van een bestemming een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. Het onderzoeken van aangedragen alternatieven tijdens de planontwikkeling behoort dan ook bij een zorgvuldig planproces.

In eerste instantie heeft Mobycon op hoofdlijnen naar de twee ontsluitingsvarianten gekeken. Door Mobycon is het aantal conflictpunten per ontsluitingsvariant bepaald. Onder conflictpunten worden de locaties verstaan waar verkeer kruist of mengt. Hierbij geldt hoe minder conflictpunten, hoe veiliger het in de basis is. Mobycon heeft daarbij zowel het aantal conflictpunten in het plangebied als het aantal conflictpunten aan de Arboretumlaan bepaald. Op basis hiervan is geconcludeerd dat variant 1 het minste aantal conflictpunten heeft in vergelijking tot variant 2. De motie richtte zich echter alleen op de verkeerssituatie aan de Arboretumlaan. Dat maakt het meenemen van eventuele conflictpunten binnen het plangebied – waarbinnen sprake zal zijn van een verkeerssluw karakter – een vertekend beeld kan opleveren. Een eventueel conflictpunt binnen het plangebied heeft immers een lager risicokarakter dan een eventueel conflictpunt langs de Arboretumlaan, waar sprake is van meer verkeersbewegingen. In lijn met de motie is een verkeersveilige ontsluiting op de Arboretumlaan het belangrijkste. Om die reden is VerkeerNED gevraagd om op meer detailniveau te kijken naar de twee ontsluitingsvarianten en daarbij de focus te leggen op de situatie langs de Arboretumlaan. Daarbij hanteert VerkeerNED een andere definitie dan Mobycon wat betreft een conflictpunt. Volgens VerkeerNED gaat het om het aantal conflictpunten tussen alle denkbare rijrichtingen op het kruispunt en niet alleen om het aantal punten waar verkeer elkaar kruist/ontmoet. Dat maakt dat de conclusies van beide onderzoeken tot andere resultaten hebben geleid, maar ook dat het onderzoek van VerkeerNED de meest optimale variant vanuit verkeersveiligheid met de focus op de Arboretumlaan na een brede afweging laat zien. Omdat de onderzoeksscope van VerkeerNED anders lag dan Mobycon was er geen aanleiding om Mobycon te laten reageren op de bevindingen van VerkeerNED.

- b. *Reclamant stelt dat de Dreijenlaan op dit ogenblik een bestaande T-kruising vormt, maar dat door het weinig intensieve gebruik de conflictpunten hier vooral theoretisch zijn en in de praktijk niet tot nauwelijks voorkomen. Daarom stelt reclamant dat een ontsluiting via de Dreijenlaan in feite een nieuw kruispunt is en dat daarmee in variant 2 niet één maar twee nieuwe kruispunten worden toegevoegd. Dat zou de beoordeling van de variant ook anders maken.*

#### **Reactie**

In ontsluitingsvariant 2 zal het autoverkeer worden ontsloten via de Dreijenlaan, zoals reclamant stelt. Verder zal tegenover de Hendrikweg een aansluiting voor fietsers en voetgangers (eventueel ook voor calamiteitenvoertuigen) worden gerealiseerd. De aansluiting van de Dreijen wordt in de vorm van een uitritconstructie gerealiseerd, waarbij de gebruikers vanuit het plangebied voorrang moeten verlenen aan de gebruikers van de Arboretumlaan. In de planontwikkeling is deze situatie ook besproken met de politieadviseur, die het standpunt deelt dat een uitritconstructie hier de meest verkeersveilige oplossing is. De stellingname van reclamant dat er twee kruispunten worden toegevoegd delen wij dan ook niet.

- c. *Reclamant geeft aan dat in beide varianten voorbij wordt gegaan aan het gegeven dat in beide varianten sprake is van de toevoeging van een kruispunt op de Arboretumlaan. Daarbij wordt een citaat uit CROW-publicatie 315a aangehaald over dat kruispunten niet vanzelfsprekend moeten zijn en alternatieven moeten worden afgewogen. Als een kruispunt vermeden kan worden heeft dat de voorkeur. Variant 1 is volgens reclamant beter dan variant 2. In variant 1 wordt namelijk aan de Arboretumlaan 1 kruispunt toegevoegd, naast het al bestaande weinig gebruikte kruispunt met de Dreijenlaan. Met variant 2 ontstaan er 2 intensief gebruikte kruispunten.*

#### **Reactie**

Zoals in de beantwoording onder b reeds toegelicht volgen we de stellingname van reclamant niet dat in de tweede variant twee intensief gebruikte kruispunten ontstaan.

- d. *Reclamant geeft aan dat het onderzoek van VerkeerNED laat zien dat het aantal conflictpunten in*

*variant 1 14 zou zijn en in variant 2 slechts 6. Reclamant geeft aan dat hierbij voorbij wordt gegaan aan het volgende:*

- In variant 2 worden de 6 conflictpunten voor het autoverkeer van de Hendrikweg behouden, waarmee het totaal aantal conflicten 12 conflictpunten is. Het variant met de 14 conflictpunten uit variant 1 is volgens reclamant marginaal te noemen.*
- Voor het fietsverkeer is het aantal conflictpunten bij de varianten 1 (24 conflictpunten) en 2 (21 conflictpunten) nauwelijks verschillend, omdat ze beide een kruising hebben ter hoogte van de Hendrikweg. Deze oversteek vanaf de Dreijen naar de Hendrikweg is een logische route naar het centrum en zal dus ook vrijwel altijd zal worden gekozen.*

*Volgens reclamant is een intensievere uitstroom van fietsers uit de Dreijen ter hoogte van de Hendrikweg te verwachten op basis van de verwachting dat fietsers uit fase 2 van de Dreijen ook ontsloten worden via dat kruispunt en ook de fietsontsluiting van oostelijker deel van Wageningen (o.a. Diedenweg en Sahara) daar uit zal komen. De ontsluiting voor fietsers via Dreijenlaan in variant 1 is kunstmatig, aangezien dat een minder logische route is naar het centrum en voor andere bestemmingen al helemaal niet logisch t.o.v. de keuze die ze kunnen maken in beide varianten.*

### **Reactie**

Uit de zienswijze van reclamant kunnen wij niet opmaken op welke wijze reclamant op de verschillende genoemde conflictpunten komt. Los daarvan blijft gelden dat het aantal conflictpunten in variant 1 ook in de analyse van reclamant hoger ligt dan in variant 2. Dat maakt dat de verkeersveiligheid van variant 2 beter kan worden gegarandeerd dan in variant 1. Wat betreft het fietsverkeer geldt dat hier in het onderzoek van VerkeerNED ook bij is stilgestaan. VerkeerNED geeft aan dat in beide varianten sprake zal zijn van een fietsverbinding tussen het plangebied en de Hendrikweg. In variant 1 is sprake van een combinatie van auto- en fietsverkeer, terwijl het in variant 2 uitsluitend een verbinding voor fietsers en voetgangers (eventueel ook voor calamiteitenvoertuigen) betreft. VerkeerNED geeft daarbij aan dat de huidige fietsstromen laten zien dat het waarschijnlijk om weinig fietsverkeer gaat dat vanuit/naar de Hendrikweg en De Dreijen zal fietsen. Echter kan dit naar de toekomst toe nog wel veranderen, wanneer het niet meer om fietsers van/naar de campus gaat maar steeds meer om fietsers die straks in De Dreijen (fase 1+2) wonen of daar moeten zijn vanwege bezoek. Los van deze fietsstromen en -intensiteiten stelt VerkeerNED dat de complexiteit van de combinatie van auto- en fietsverkeer in variant 1 er toe leidt dat deze ontsluitingsvariant voor fietsers verkeersonveiliger is ten opzichte van variant 2 zonder autoverkeer.

Zoals eerder gemeld dient de raad een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. Pas als een alternatief aanmerkelijk minder bezwaren heeft, mag daaraan niet voorbij worden gegaan. Dat is hier niet het geval. Er is voldoende inzichtelijk gemaakt hoe de afweging ten aanzien van de alternatieven heeft plaatsgevonden. Gelet op deze omstandigheden delen wij de stellingname van reclamant niet.

- e. Reclamant geeft aan dat de beoordeling van de verkeersveiligheid (figuur 11, pag. 12 in het onderzoek van VerkeerNED) serieuze gebreken bevat. De scoresystematiek van plus- en minpunten veronderstelt dat positieve effecten optreden als gevolg van het aansluiten van ontsluitingsroutes op de Arboretumlaan, terwijl extra ontsluitingen op zo'n weg altijd meer complexiteit met zich meebrengt. VerkeerNED heeft verder nauwelijks de beoordelingen toegelicht. Reclamant heeft de genoemde figuur voorzien van eigen scores. Reclamant geeft aan dat door een andere scoringssystematiek variant 2 niet in overeenstemming is met de keuze voor de meest verkeersveilige ontsluitingsvariant.*

### **Reactie**

Reclamant stelt de deskundigheid van het betrokken onderzoeksbureau ter discussie, evenals de onderzoeksresultaten. Reclamant onderbouwt dit niet met een tegenonderzoek door een deskundig bureau. Wij kunnen reclamant niet volgen. Zoals in het onderzoek van VerkeerNED naar voren komt is ontsluitingsvariant 2 verkeersveiliger dan variant 1. Belangrijkste redenen zijn de toename van het aantal verkeerskundige conflictpunten in variant 1, waarbij het kruispunt bij de Hendrikweg wijzigt van een drietaks- (6 conflictpunten) naar een viertakskruispunt (14 conflictpunten). Ook de ligging van het kruispunt nabij (ca. 50 meter) het met verkeerslichten geregelde kruispunt bij de Ritzema Bosweg, is een potentieel risico. Dit vanwege de (te hoge) naderingssnelheid van verkeer op de Arboretumlaan met alleen de focus op groen licht. Daarbij komt dat een aansluiting alleen ten behoeve van fietsers tegenover de Hendrikweg eveneens verkeersveiliger is dan in combinatie met het autoverkeer. Op basis van deze omstandigheden kunnen wij de stellingname en beoordeling van reclamant niet volgen.

- f. *Reclamant merkt op dat in het VerkeerNED-rapport de problemen waartoe het gebruik van de ontsluitingsweg door Het Depot zal leiden in variant 2 wel worden benoemd, maar in het geheel niet in de score worden meegewogen.*

### **Reactie**

VerkeerNED geeft in de rapportage aan dat de Dreijenlaan in de huidige situatie door Het Depot gebruikt wordt voor bevoorrading en bezoekers, maar ook als fietsroute functioneert. Daarbij wordt aangegeven dat de inrichting van de Dreijenlaan (vooral het te smalle trottoir) niet voldoet aan de wensen en eisen voor een dergelijke situatie. Los van een keuze in een ontsluitingsvariant betekent dit dat het wenselijk is om deze situatie te veranderen. In variant 2 doen zich nu kansen voor om de conflicten tussen de bevoorrading en bezoekers van Het Depot enerzijds en het fietsverkeer op de Dreijenlaan anderzijds te voorzien van een structurele oplossing. In het stedenbouwkundig plan is deze structurele oplossing (o.a. het realiseren een parkeerplaats voor de touringcar van de schoolkinderen die het Depot bezoeken) direct meegenomen in de uitwerking van het de planopzet.

- g. *Reclamant geeft aan dat variant 2 betekent dat er meer hinder voor de bestaande woningen aan de Arboretumlaan zal komen. De Dreijenlaan komt direct tegenover woningen uit, zodat er hinder door koplampen zal ontstaan. Bij variant 1 zal dit effect zich ook voordoen, maar omdat hier een T-kruising is liggen de woningen niet direct tegenover de ontsluitingsweg.*

### **Reactie**

In de gekozen ontsluitingsstructuur van De Dreijen is geen doorgaand verkeer mogelijk, waardoor sluipverkeer wordt voorkomen en de verkeersbewegingen van en naar het plangebied bestaan uit de bewoners en bezoekers van de toekomstige woningen en de bezoekers van Het Depot. Gelet hierop zal het aantal verkeersbewegingen relatief beperkt blijven en leidt dit niet tot een situatie waarbij geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

- h. *Reclamant geeft aan dat een ontsluiting via de Dreijenlaan leidt tot een toename van het verkeer langs meer woningen aan de Arboretumlaan, waardoor meer woningen zullen worden gehinderd door een toename van het verkeer en het geluid, dan wanneer ontsluiting voor alle verkeer plaatsvindt tegenover de Hendrikweg. Reclamant geeft aan dat de gevolgen van beide varianten wat betreft geluidbelasting voor bestaande woningen langs de Arboretumlaan niet zijn afgewogen blijkens de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, al zijn deze voor het maken van een keuze wel relevant.*

### **Reactie**

Uit de Wet Geluidhinder is af te leiden dat bij een geluidstoename van 1,5 dB de geluidstoename merkbaar toeneemt en mogelijk maatregelen gewenst zijn. Deze toename komt neer op een



verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling van circa 40% (licht verkeer). Op basis van het woningbouwprogramma wordt een verkeersgeneratie van circa 637 verkeersbewegingen per werkdag verwacht. Volgens VerkeerNED is de huidige verkeersbelasting van de Arboretumlaan iets minder dan 2.000 motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde werkdag. Dat maakt dat de verkeerstoename van de ontwikkeling minder dan 40% bedraagt en er naar verwachting geen sprake is van een merkbare geluidstoename op de Arboretumlaan als gevolg van onderhavige ontwikkeling. De keuze voor de ontsluitingsvariant speelt daarbij geen rol.

- i. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid in variant 2 minder gunstig is dan in variant 1 en geeft daarbij aan dat als variant 2 wel gunstiger zou zijn dat dan nog op transparante wijze afgewogen moet worden waarom de extra hinder ten opzichte van de winst voor de verkeersveiligheid aanvaardbaar is.*

#### **Reactie**

Zoals in onze eerdere reacties reeds aangegeven zijn wij van mening dat ontsluitingsvariant 2 de meest verkeersveilige situatie geeft. Belangrijkste redenen zijn de toename van het aantal verkeerskundige conflictpunten in variant 1, waarbij het kruispunt bij de Hendrikweg wijzigt van een drietaks- (6 conflictpunten) naar een viertakskruispunt (14 conflictpunten). Ook de ligging van het kruispunt nabij (ca. 50 meter) het met verkeerslichten geregelde kruispunt bij de Ritzema Bosweg, is een potentieel risico. Dit vanwege de (te hoge) naderingssnelheid van verkeer op de Arboretumlaan met alleen de focus op groen licht. Daarbij komt dat een aansluiting alleen ten behoeve van fietsers tegenover de Hendrikweg eveneens verkeersveiliger is dan in combinatie met het autoverkeer. Wat betreft de door reclamant gestelde hinder verwijzen wij naar onze reacties onder g en h, waarin we aangeven dat wij niet van mening zijn dat met de gekozen ontsluitingsvariant een situatie ontstaat die niet in lijn is met een goede ruimtelijke ordening. Dit tezamen maakt dat wij de stellingname van reclamant niet volgen.

#### **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

### 2.3.2. Zienswijze 2 (kenmerk 22.0023215, gedateerd 13 april en ingekomen op 19 april 2022)

- a. Reclamant geeft aan het plan een aantrekkelijk plan te vinden en tevreden te zijn met de verkeersveilige oplossing voor de ontsluiting vanaf de Arboretumlaan de nieuwe wijk in via de Dreijenlaan. Reclamant ziet dat er wordt aangesloten op de huidige architectuur van het Depot en het oude scheikunde gebouw. Reclamant hoopt dat er ook aansluiting wordt gezocht met de jaren 30 stijl van de overige bebouwing.*

#### **Reactie**

We danken reclamant voor de positieve reactie op het plan. Wat betreft de opmerking van reclamant over de architectuurstijl geldt dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het voormalige universiteitsterrein, grenzend aan het Arboretum. Op basis van deze ruimtelijke context is de gekozen beeldkwaliteit tot stand gekomen. Een jaren 30 stijl vinden wij niet passend binnen deze ruimtelijke context. Er is gekozen voor een rustige, natuurlijke en eigentijdse uitstraling binnen een sculpturale, herkenbare massa. De buitenwand voegt zich in de losstaande bebouwing langs de Ritzema Bosweg en Arboretumlaan, terwijl de groene sfeer van het arboretum het plan in wordt getrokken. Het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan is voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). De CRK heeft een positief advies uitgebracht. Voor meer informatie verwijzen we graag naar het opgestelde stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan, zoals opgenomen als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan (NB het beeldkwaliteitsplan is een bijlage bij het bestemmingsplan niet zelfstandig juridisch bindend).

- b. *Reclamant geeft aan dat er al een tijdje meer verkeersbewegingen ontstaan, dit zal toenemen als de nieuwe bewoners hun intrek nemen. Reclamant verzoekt om te overwegen om alvast van de Arboretumlaan een 30 km zone te maken.*

#### **Reactie**

De snelheidsregimes van wegen is geen aspect dat via het bestemmingsplan wordt geregeld. De Wegenverkeerswet vormt in Nederland de basis voor alle verkeersregels en op basis van deze wet kan via een verkeersbesluit een beslissing genomen worden inzake een eventuele snelheidsverlaging. Los daarvan geldt dat we in onze Netwerkvisie verkeersstructuur Wageningen (2018) hebben aangegeven dat we voor de Arboretumlaan een verblijfsgebied als wensbeeld hebben en dat dat betekent dat de snelheid tussen de Dreijenlaan en Generaal Foulkesweg afgewaardeerd kan worden naar 30 km/uur. Het beleid is om werk-met-werk te maken. Grootchalige wegconstructie is kostbaar en pakken we pas op in combinatie met grootchalig onderhoud aan weg en/of riool. Dergelijk onderhoud aan weg/riool is de komende 10-15 jaar niet aan de orde in de Arboretumlaan.

#### **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

2.3.3 Zienswijze 3 (kenmerk 22.0020634, gedateerd op 20 maart 2022 en ingekomen op 21 maart 2022).

- a. *Reclamant geeft aan het concept van een stevig woonhof en een zachte overgang naar buiten in tegenspraak met elkaar lijken te zijn. Door de buitenruimtes van het woonhof aan de binnenzijde te plaatsen ontstaat naar het idee van reclamant een harde overgang naar buiten, omdat de buitengevel één vlak met instulpingen wordt door de patio's.*

#### **Reactie**

Hoofdconcept is een campus waar blokken vrij in het groen liggen (zie pagina 10 van het Beeldkwaliteitsplan. *NB het beeldkwaliteitsplan is een bijlage bij het bestemmingsplan en niet zelfstandig juridisch bindend*). Door de buitenruimtes binnen de bouwmassa te realiseren komt dit goed tot uitdrukking. Juist door de buitenruimtes aan de binnenzijde te leggen wordt voorkomen dat er een strakke lange gevelwand ontstaat. Er ontstaat een gevarieerde gevelwand met de buitenruimtes als instulpingen. Dit draagt bij aan de gewenste sculpturaliteit. De suggestie om buitenruimtes buiten de bouwmassa toe te staan, nemen we niet over. Dit doet afbreuk aan de beleving van de groene plint en heldere begrenzing van de bouwvelden. Bovendien dragen de buitenruimtes dan niet bij aan de gewenste sculpturaliteit.

- b. *Reclamant geeft aan dat er nauwelijks zonlicht komt in de buitenruimtes/patio's.*

#### **Reactie**

Het ontwerp van de buitenruimtes is een opgave voor het bouwplan dat binnen de kaders van het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan tot stand moet komen (*NB het beeldkwaliteitsplan is een bijlage bij het bestemmingsplan en niet zelfstandig juridisch bindend*). Wij zijn er van overtuigd dat het beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan voldoende ruimte bieden om volwaardige buitenruimtes te maken met voldoende zonlicht. Naast de patio's, zijn er ook dakterrassen mogelijk. Bovendien kennen de hofwoningen een gezamenlijke buitenruimte in de vorm van het binnenhof. Tot slot merken we op dat er ook mensen zijn die het met steeds hetere zomers op prijs stellen een koeler blijvende buitenruimte te hebben.

- c. *Reclamant doet de suggestie te kiezen voor een glazenwasbalkon van maximaal 60 cm op de begane grond.*

**Reactie**

Het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan kennen niet een dusdanig detailniveau. Zij vormen de kaders voor de verdere uitwerking van de bouwplannen binnen het plangebied. Bij de architectonische uitwerking zal gekeken worden naar de wijze waarop de gevels worden vormgegeven. Op dit moment kan nog niet worden aangegeven in hoeverre daarbij de keuze gemaakt zal worden om de suggestie van reclamant op te volgen. De verdere uitwerking wordt voor advies aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit voorgelegd.

- d. *Reclamant vindt grote glasvlakken op de verdiepingen onpraktisch en slecht scoren met betrekking tot energieverbruik. Daarom stelt reclamant voor om kleine glasvlakken op de verdiepingen te maken.*

**Reactie**

Wij beschouwen de reactie van reclamant als een individuele mening, waarbij we willen benadrukken dat de woningen in het plangebied wat betreft energieverbruik moeten voldoen aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Sterker nog: de woningen in dit plangebied worden nul-op-de-meter. Dit zal worden getoetst bij de vergunningverlening.

- e. *Reclamant geeft aan dat het toegestane bijgebouw ten behoeve van een collectieve ontmoetingsruimte in het binnenterrein het open en groene karakter van dit binnenterrein onder druk zet. Daarnaast vindt reclamant dat het plaatsen van het bijgebouw te vrijblijvend is en in de toekomst discussie gaat geven tussen de hofbewoners. Het moet beter in het bestemmingsplan worden verwoord.*

**Reactie**

In zowel het bestemmingsplan als beeldkwaliteitsplan is vastgelegd dat er maximaal één bijgebouw is toegestaan met een maximum bouwhoogte van 3 meter en maximum oppervlakte van 25 m<sup>2</sup>. Wij zijn van mening dat met deze regels voldoende ruimte open blijft om een groen binnenterrein te realiseren en zien geen aanleiding om dit beter te verwoorden. Daarbij komt dat de intentie is dat het bijgebouw een connectie heeft met het binnenterrein, zodat er een onderlinge wisselwerking is. Denk daarbij aan activiteiten die bij goed weer buiten en slecht weer binnen kunnen plaatsvinden.

- f. *Reclamant geeft aan dat het oppervlakte van 25 m<sup>2</sup> te klein is voor een gemeenschappelijke ruimte. Verder geeft reclamant aan dat in het beeldkwaliteitsplan vermeld staat dat losse bijgebouwen niet zijn toegestaan, maar wel het bijgebouw op het binnenterrein wordt genoemd.*

**Reactie**

Wij vinden het belangrijk een juiste balans te vinden tussen de buiten- en binnenruimte. Een ruimte van 25 m<sup>2</sup> past daar wat ons betreft bij en is ook voldoende groot, gezien het aantal woningen dat aan het hof ligt. Verder klopt het dat losse bijgebouwen hier niet zijn toegestaan. Alleen de collectieve voorziening is een uitzondering. Dit hebben we juridisch-planologisch ook zo in het bestemmingsplan vastgelegd.

- g. *Reclamant heeft de afmetingen van het woonhof in het beeldkwaliteitsplan en de verbeelding van het bestemmingsplan met elkaar vergeleken en geeft daarbij aan deze niet met elkaar overeenkomen wat betreft diepte. Het bestemmingsplan geeft ruimte voor een diepte van 15 meter, terwijl het beeldkwaliteitsplan 11 meter aangeeft. Reclamant wil dat het*

*bestemmingsplan hierop aangepast wordt.*

### **Reactie**

De constatering van reclamant is juist. De principetekeningen in het beeldkwaliteitsplan waarin een diepte van 11 meter is gehanteerd is uitsluitend bedoeld als voorbeelduitwerking en is niet in het beeldkwaliteitsplan opgenomen als beeldkwaliteitseis. Het bestemmingsplan legt de maximale bouwvelop vast waarbinnen het bouwplan gerealiseerd moet worden. Een vaak gebruikte maat is daarbij 15 meter vanaf de voorgevellijn. Het staat de architect vrij om daarbinnen een bouwplan te ontwerpen. Het is echter geen verplichting om deze diepte volledig te benutten. De suggestie om de bouwdiepte te beperken tot 11 meter nemen we niet over. Er moet vrijheid voor de architect blijven om een goed bouwplan te ontwerpen en dat mag binnen de geest van het beeldkwaliteitsplan ook meer dan 11 meter diep zijn.

- h. Reclamant heeft een inschatting gemaakt van de geschatte prijs van de hofwoningen, waarbij reclamant zich afvraagt of de gemeente akkoord gaat met dit prijsniveau wat volgens hem niet te betalen is voor middeninkomens. Daarbij doet reclamant een suggestie om de hofwoningen een lessenaarsdak te geven in plaats van plat dak, mede vanwege kostenbesparing.*

### **Reactie**

Het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan regelen geen woninggroottes en prijzen, maar geven uitsluitend regels ten aanzien van de maximale bouwvelop en beeldkwaliteit. Met de ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over het aantal te bouwen woningen in de sociale huur- en middenhuursector zoals we dat ook voor andere projecten in de gemeente doen. Verder willen we aangeven dat het geen verplichting is om tweelaagse woningen te maken. Deze kunnen ook (gedeeltelijk) één laag zijn. Op enkele plekken zijn accenten tot drie lagen toegestaan. Om het onderscheid tussen de blokken te maken is in het beeldkwaliteitsplan vastgelegd dat het woonhof platte daken krijgt, in tegenstelling tot het naastgelegen blok dat hellende daken krijgt. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft positief geadviseerd over de plannen. We nemen de suggestie van reclamant dan ook niet over.

### **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

## 3. Conclusie en ambtshalve wijziging

### 3.1 Conclusie

Wij hebben de belangen van de initiatiefnemer en de belangen van de indieners van de zienswijzen afgewogen. Wij zijn van mening dat er sprake is van een passende invulling van de locatie. De ontwikkeling betekent geen onevenredige aantasting op het woon- en leefklimaat. Daarom wegen wij de belangen voor het realiseren van de woningen zwaarder dan de belangen van de indieners van de zienswijzen.

### 3.2 Ambtshalve wijziging

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarde Wet geluidhinder is geconstateerd dat er in het verrichte akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai een omissie zit wat betreft de planbijdrage en het gekozen prognosejaar. Daarom is besloten dit onderzoek aan te passen door ook rekening te houden met een planbijdrage op de Arboretumlaan en het prognosejaar aan te passen naar 2032. Met het aanpassen van deze uitgangspunten bedraagt de geluidbelasting vanwege de gezoneerde weg Arboretumlaan maximaal 54 dB inclusief aftrek 110g van de Wet geluidhinder, in plaats van de eerder bepaalde 53 dB. Het

aangepaste akoestisch onderzoek wordt verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan (vervangen bijlage Akoestisch onderzoek en aanpassing tekst paragraaf 4.3 Geluid).