

Commentaarnota

Bestemmingsplan Franse Gat Zuid, deel 1 en 2

Ontwerp hogere waardenbesluit

1. INLEIDING

Deze nota heeft betrekking op de zienswijzefase van het ontwerpbestemmingsplan 'Franse Gat Zuid, deel 1 en 2'. Dit ontwerpbestemmingsplan maakt de gebiedstransformatie van een gedeelte van het zuidelijke deel van het Franse Gat mogelijk via een juridisch-planologische regeling. Het plangebied bevindt zich tussen de Meester Heemkerkstraat en de Klaas Katerstraat even zijde. Er worden in totaal maximaal 122 woningen toegevoegd ten opzichte van het huidige aantal woningen.

1.1 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Franse Gat Zuid, deel 1 en 2' heeft met ingang van donderdag 17 november 2022 gedurende zes weken, tot en met woensdag 28 december 2022, ter inzage gelegen. Tijdens deze periode bestond gelegenheid voor een ieder hiertegen een zienswijze in te dienen. Van de terinzagelegging is kennisgegeven op de gebruikelijke wijze (bekendmaking via het Gemeenteblad en op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl). Er zijn 77 zienswijzen ingediend binnen de hiervoor bedoelde termijn. Ook is het ontwerp bestemmingsplan in het kader van vooroverleg met de provincie Utrecht en Waterschap Vallei en Veluwe gedeeld. De provincie Utrecht gaf aan geen opmerkingen te hebben. Van het waterschap hebben we geen reactie mogen ontvangen.

De gemeenteraad is het bevoegde bestuursorgaan om te beslissen over de vaststelling van het bestemmingsplan en over de vraag of een zienswijze al dan niet gedeeld wordt.

Binnen zes weken na de (gewijzigde) vaststelling van het bestemmingsplan wordt het besluit bekend gemaakt via het gemeenteblad en op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Voordat tot de bekendmaking wordt overgegaan, dient de gemeente de vooroverlegpartner(s), in dit geval de provincie Utrecht, in kennis te stellen over de gewijzigde vaststelling.

Na de bekendmaking ligt het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan voor een periode van zes weken ter inzage. Tijdens deze periode kan een belanghebbende beroep indienen bij de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn van zes weken afloopt, tenzij er een verzoek om voorlopige voorziening bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt ingediend.

2. Zienswijzen

Alle zienswijzen zijn op de juiste wijze ingediend en ontvangen binnen de hiervoor bedoelde termijn. De zienswijzen zijn daarom ontvankelijk en in beschouwing genomen.

In totaal zijn er 77 zienswijzen ingediend van 47 afzonderlijke adressen. 6 van de ingediende zienswijzen zijn van adressen die grenzen aan het plangebied.

De zienswijzen zijn ingediend vanuit de volgende straten:

- Dr Colijnstraat (4 zienswijzen)
- Dr Slotemaker de Bruïnestraat (2 zienswijzen)
- Hovystraat (1 zienswijze)
- Klaas Katerstraat (2 zienswijzen)
- Nic Beetsstraat (2 zienswijzen)
- Patrimoniumlaan (2 zienswijzen)
- Savornin Lohmanstraat (64 zienswijzen)

Zienswijze reclamant 1

Punt a.

Door het realiseren van dit appartementencomplex komt mijn privacy in het geding. Momenteel staan de huidige woningen in dezelfde lijn als mijn woning. Gelet op de huidige positionering is geen sprake van privacy schending. Echter, de voorgenomen appartementen zullen zowel haaks als evenwijdig (u-vorm) op het perceel komen te staan, waardoor deze appartementen uitzicht geven op mijn perceel en tevens mijn tuin. Hierdoor zal sprake zijn van inbreuk op mijn privacy.

Reactie punt a.

De afstand tussen de gevel van het toekomstige appartementencomplex en de uitbouw van reclamant bedraagt circa 12,5 meter. Deze afstand is vergelijkbaar met de volle breedte van een straat inclusief trottoirs. We zien dit als een aanvaardbare afstand. U kunt er voor kiezen om een tegemoetkoming in planschade aan te vragen via [Tegemoetkoming planschade aanvragen | Gemeente Veendam](#). De gemeente vraagt dan een onafhankelijk bureau om te onderzoeken of er in uw situatie sprake is van planschade en of u dus recht heeft op een tegemoetkoming.

Punt b

b. Daarnaast zal door het bouwen van de voorgenomen appartementen sprake zijn van vermindering van zonlicht op mijn perceel. Ook exploiteer ik achter op mijn perceel een bedrijfsruimte. In het kader van het nemen van energiematregelen heb ik enkele jaren geleden kosten gemaakt in het kader van energiereductie en we zijn zodoende zelfvoorzienend geworden. Indien het voorgenomen appartementencomplex doorgang zal vinden, dan zal door de hoogte van het voorgenomen gebouw in relatie tot de draaiing van de zon vermindering van energieopbrengst plaatsvinden en zal mijn zelfvoorzienendheid zodoende in het geding komen. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen of gewijzigd vast te stellen en een andere hoogte te hanteren voor het voorgenomen appartementencomplex die grenst aan mijn perceel.

Reactie punt b.

De verwachting is dat alleen in het vroege voorjaar, late najaar en in de winter sprake zal zijn van enige schaduwwerking. In het ontwerp bestemmingsplan is een maximale bouwhoogte opgenomen van 11 meter. Vanwege de nabijheid van de toekomstige bebouwing, passen we deze maximale bouwhoogte aan naar 10 meter. Hierdoor neemt naar verwachting een deel van de eventuele schaduwwerking af.

Zienswijze reclamanten 2 t/m 4

1. Één bestemmingsplan voor deelplan 1,2,3

Deelplan 1,2,3 dienen zoals het oorspronkelijke uitgangspunt ook was in één geheel aan uw raad aangeboden te worden. De argumentatie dat dit ten koste van de snelheid van de ontwikkeling zou gaan laten wij hierbij volledig voor rekening en verantwoording van het college en raad. Immers er wordt al meer dan twintig jaar over deze plannen gesproken het kan dan niet zo zijn dat nu dit als argument wordt gebruikt. Doordat de deelplannen volledig samenhangen dienen ze ook in “een geheel te worden ingediend”.

Reactie

Alleen voor deelplan zuid zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Voor het noordelijk deel zijn nog geen stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgesteld. Voor deelplan noord is dus nog geen enkele basis om een bestemmingsplan op te stellen.

Voor de derde fase maken we een apart bestemmingsplan, omdat de uitvoering pas over meerdere jaren aan de orde is. Er zijn wel stedenbouwkundige randvoorwaarden door het college vastgesteld, maar deze moeten nog verder uitgewerkt worden in een stedenbouwkundig plan. De stedenbouwkundige randvoorwaarden hebben geen juridische status, maar zijn het vertrekpunt voor het opstellen van het stedenbouwkundige plan en het bestemmingsplan. Uit het stedenbouwkundig plan wordt duidelijk hoeveel woningen, type woningen, hoogte etc. gerealiseerd kunnen worden. Dit plan wordt dit jaar opgesteld met bijbehorend participatieproces. Hierna volgt een bestemmingsplan voor deelgebied 3. Zienswijzen op het plan voor deelgebied 3 kunnen tijdens die bestemmingsplanprocedure worden ingediend.

2. Geen participatie zoals als door uw raad bedoelt

Het bestemmingsplan deelplan 1,2 zijn zonder overleg gepubliceerd. Hierdoor staat alleen de weg van zienswijzen en beroep bij de raad van state open voor ondergetekende. Tijdens voorbesprekingen is telkens om openheid gevraagd met daarbij een beroep op de WOB/WOO alle toezeggingen ook van de project wethouder ten spijt is de openheid er niet gekomen. Ook hier staat voor de bewoners alleen de weg naar de bestuursrechter open om deze openheid af te dwingen. Bij deze zienswijzen herhaal ik dan ook nog maar een keer het verzoek om informatie aan uw raad dat door mij al op 19 oktober 2021 is ingediend en bij het college ook bekend is. Het bijgevoegde participatieverslag is eenzijdig tot stand gekomen en is niet goedgekeurd door betrokken bewoners. Pas bij de publicatie van dit bestemmingsplan is dit bekend gemaakt. Dit is in strijd met de uitgangspunten zoals door uw raad vastgesteld rondom participatie.

Reactie

Met het opstellen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden is gestart met het betrekken van de omgeving tijdens de Franse Gat dag in het Rembrandtcollege in de zomer van 2021. Hierna zijn de verschillende doelgroepen op meerdere momenten en op verschillende manieren geïnformeerd en betrokken bij het plan. Over de plannen van deelgebied 1 en 2 is meerdere malen met de ambassadeurs(waar appellant deel van uit maakt) in de wijk en bewoners overleg geweest. Deze overleggen hebben ook geleid tot aanpassingen van de plannen en daarover heeft terugkoppeling naar de bewoners plaats gevonden. Het bevreemd ons dat appellant spreekt over het feit dat er geen overleg is geweest. Het bestemmingsplan is slechts een vertaling van hetgeen besproken is met bewoners. Zie het verslag in bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

3. Ontbreken van openheid en betrouwbaarheid door college

Toe gezegde openheid door uw college is niet gerealiseerd. Telkens worden bewoners bij bijeenkomst geconfronteerd met informatie die vooraf niet gedeeld is terwijl deze wel beschikbaar was. Concreet voor beeld hiervan was de presentatie van Sweco op 5 december jl namens het college en Veenvesters. Ter plekke werd een presentatie gegeven over het verkeerscirculatieplan. In oktober hadden bewoners tijdens een bijeenkomst diverse voorstellen gedaan maar geen van deze voorstellen hebben zij terug gezien tijdens de presentatie van de plannen. Motivatie waarom de voorstellen niet zijn meegenomen ontbreken volledig. Op de vraag waarom de stukken niet vooraf aan de bijeenkomst worden gedeeld kwam de reactie vrij vertaald de bewoners zijn te dom om dit te kunnen lezen met het risico op verkeerde interpretatie. Dat de schoen hier des te meer wringt het gaat hier niet om een commerciële projectontwikkelaar maar door een met gemeenschapsgeld gefinancierde gemeente en dé woningbouw coöperatie van Veenendaal openheid zou dan ook het uitgangspunt dienen te zijn.

Ook wil ik hier nog opmerken dat het college ook erg open is met het publiceren zo vlak voor kerst van dit ingrijpende bestemmingsplan via Overheid.nl. Een dakkapelletje bij mijn burens wordt gepubliceerd in de Rijnpost als de hele wijk op zijn kop wordt gezet moet de gemiddelde burger het maar zelf opzoeken als hij het toevallig te weten komt wanneer dit wordt gepubliceerd.

Reactie

Het stedenbouwkundig plan, wat vertaald is in dit bestemmingsplan, is in alle openheid diverse malen met bewoners, waaronder appellant, besproken. Plannen zijn aangepast n.a.v. opmerkingen en deze aanpassingen zijn teruggekoppeld naar de bewoners. In alle openheid is het participatietraject doorlopen. We begrijpen de opmerkingen van appellant niet dat er geen openheid is. We kunnen deze opmerking niet plaatsen.

De bijeenkomst op 5 december 2022 ging over het verkeerscirculatieplan en niet over het bestemmingsplan. Overigens is naar aanleiding van deze bijeenkomst een mail uitgegaan waarin we aangegeven hebben dat we nog terugkomen op de voorstellen die zijn gedaan tijdens deze bijeenkomst. Daarbij hebben we aangegeven, ook aan appellant, dat we in overleg met de bewoners het verkeerscirculatieplan verder vorm gaan geven.

Het klopt dat er in de Rijnpost alleen nog bekendmakingen van vergunningen worden gepubliceerd. Wettelijk zijn we alleen verplicht om de bekendmaking in het digitale Gemeentebd te publiceren.

4. Geen besluit nemen op verzoeken om informatie WOB/WOO

Het college laat na om informatie beschikbaar te stellen conform de WOB/WOO de enige weg die openstaat is naar de bestuursrechter. Dat dit mogelijke vertraging op zal gaan leveren tijdens de beroepsprocedure tegen dit bestemmingsplan is voor rekening en verantwoording van het college. Het lijkt er op dat dit college liever gaat voor de procedure dan deze te voorkomen in een open en transparant participatie proces.

Reactie

Een besluit op een Woo verzoek doorloopt een separaat traject. Inmiddels is het Woo verzoek afgehandeld. Indieners zijn hiervan op de hoogte gebracht.

5. Enkel bestemming verkeer

In het voorliggende plan komt geen groen meer terug de gemeente gronden hebben de bestemming verkeer gekregen daar waar in het vigerende bestemmingsplan ook de bestemming groen is opgenomen in de verbeelding vinden we nu niks meer terug in de voorliggende verbeelding. Hoe verhoudt dit zich tot de voorgenomen vergroening van de wijk?

Reactie

De bewoners worden betrokken bij de herinrichting van de straten in de gebieden van het bestemmingsplan. Groen komt hierbij uitdrukkelijk aan bod.

In de verbeelding van het bestemmingsplan is er inderdaad voor gekozen om de groenvoorzieningen niet meer een groenbestemming te geven, maar het onder de verkeersbestemming te regelen. In de bestemming verkeer is dus geregeld dat ook groenvoorzieningen gerealiseerd mogen worden. Op deze manier wordt de hoeveelheid groen niet ingeperkt binnen het bestemmingsvlak Groen, maar kan binnen de bestemming Verkeer het gewenste groen worden ingepast. Zo kan op een later moment besloten worden om extra groenvoorzieningen toe te voegen zonder dat daar een wijziging van het bestemmingsplan voor nodig is. Binnen de bestemming verkeer is verder ook geregeld dat bijvoorbeeld voorzieningen voor waterberging gerealiseerd kunnen worden. Groen is in beheer en eigendom bij de gemeente en wij hebben zelf alle baat bij een groene leefomgeving. De openbare inrichting wordt groen en klimaatadaptief ingericht.

6. Ontbreken verkeerscirculatieplan inbreng bewoners wordt terzijde geschoven

Wat ons betreft is het heel simpel geen verkeerscirculatieplan ook geen wijziging in het bestemmingsplan. Door de aanpassingen in het bestemmingsplan en de voorgestelde verdichting van de wijk zullen er zondermeer verschuivingen gaan plaatsvinden in de verkeerstromen. Ik wil er hier één concreet voorbeeld uit halen dat door het college op 5 december is gepresenteerd waaruit tevens blijkt dat het verkeerscirculatieplan onderdeel uit zal moeten maken van het voorliggende bestemmingsplan. Door bewoners is in oktober voorgesteld om een extra aansluiting te maken op de rondweg West ter hoogte van de Mr. Dr. Schokkingstraat. Hierop zouden dan de blokken in deelplan 1, 2 kunnen uitwegen en hiermee zou het autoverkeer uit dit deelplan niet meer door de wijk gaan rijden. In december komt er een voorstel van het college met een routing dwars door de wijk met een éénrichtingsweg op de Heemskerkstraat en via de Dr. Colijnstraat er weer uit. Dit betekend concreet dat als het verkeer van het deelplan plus al het overige verkeer van dit deel van de wijk onnodig rondjes gaat rijden in de wijk ten koste van de verkeersveiligheid. Hiernaast roept de verdichting van het Franse Gat naast de verdichting van heel Veenendaal ook de vraag op wanneer is het aantal woningen binnen Veenendaal genoeg? Nu is het al niet meer mogelijk tijdens spitsuren veilig Veenendaal in en uit te komen dit wordt op deze manier alleen maar erger. Of gaat het college en de raad voor de eerste plek met de gemeente met het hoogst aantal inwoners per km² in dat geval zijn we goed op weg. Kort samengevat het ontbreekt aan een integrale visie over verdichting binnen Veenendaal waar dit plan ook in past. Verplaatsen van het toch al beperkte OV uit de wijk lijkt ons ook geen goed plan.

Reactie

Uit het verkeersonderzoek wat bij het bestemmingsplan hoort, blijkt dat er geen maatregelen nodig zijn. Het ingezette onderzoek naar een nieuw verkeerscirculatieplan voor het zuidelijk deel en de daaruit volgende maatregelen hebben tot doel om de situatie te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, maar is ingevolge dit bestemmingsplan niet noodzakelijk. Eventuele maatregelen, zoals het instellen van een fietsstraat, willen we uitvoeren in overleg met bewoners. Deze maatregelen volgen een eigen juridisch proces in het kader van de Wegen Verkeerswetgeving. Op dat moment is het ook mogelijk om een reactie te geven en hiertegen bezwaar te maken.

Participatie over het verkeerscirculatieplan maakt geen onderdeel uit van de bestemmingsplanprocedure. De komende periode wordt een bijeenkomst georganiseerd over het verkeerscirculatieplan.

7. Plan houdt alleen rekening met stedenbouwkundige uitgangspunten en niet met maximalisatie van voor energietransitie

Voor zover bij ons bekend is er op dit moment iets aan de hand met de energie voorziening in de wereld. Ons inziens dient er dan ook maximaal ingezet te worden op de bouw van huizen die maximaal gebruik kunnen maken van zonne-energie. De nu voorgestelde inrichting van deelplan 1,2 gaat hier niet vanuit. Gezien het feit dat wij hier niet bouwen voor de komende tien jaar maar waarschijnlijk voor de komende 100 jaar lijkt het ons van groot belang dat het in het licht van de energietransitie dat deze uitgangspunten dienen te prevaleren boven die van stedenbouwkundige uitgangspunten. Temeer daar we hier spreken over een groot aantal sociale huurwoningen voor mensen met zeer lage inkomsten. Gebeurt dit niet dan komt de rekening vanzelf in de toekomst bij de gemeente lees de inwoners van Veenendaal weer terecht.

Reactie

In het programmaplan Energie Neutraal Veenendaal zijn geen eisen opgenomen, maar ambities. De gemeentelijke ambitie is om te stimuleren dat bij ontwikkelingen meer wordt gedaan dan de wettelijke vereisten (BENG). In deelgebieden 1 en 2 dragen we in belangrijke mate bij aan deze ambitie door slecht geïsoleerde woningen te vervangen door nieuw te bouwen woningen die gasloos en energieneutraal worden. Ook de MPG (Milieu Prestatie Gebouwen) scoort beter dan wat landelijk is verplicht. In het kader van het verkeerscirculatieplan kijken we naar de mogelijkheden om ruimte te bieden aan deelauto's en deelfietsen. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte worden laadvoorzieningen meegenomen.

8. Wijzigingen ten opzichte van nok hoogtes ten opzichte van geldend bestemmingsplan 2018

In het geldende bestemmingsplan recent vastgesteld in 2018 wordt uitgegaan van een nokhoogte voor grondgebonden woningen van 10 meter. In het voorliggende plan wordt uitgegaan van een nokhoogte van 11 meter zonder nadere onderbouwing. Hiermee steken de toekomstige woningen boven de bestaande bebouwing uit waardoor van enige eenheid in de bouw geen sprake meer is. Er zijn voor zover bij ons bekend ook geen voornemens om het geldende bestemmingsplan hierop aan te passen. Wij stellen dan ook voor de nokhoogte op 10 meter te houden een grond gebonden woning past hier perfect in zie de woning van onder getekende.

Reactie

Voor het realiseren van een grondgebonden woning in deze tijd is een hogere nokhoogte nodig dan voor de grondgebonden woningen die in de periode van de wederopbouw zijn gebouwd. Dit heeft er alles mee te maken dat er op dit moment strengere eisen worden gesteld aan isolatie. De isolatiemaatregelen zorgen ervoor dat de nokhoogte hoger komt te liggen dan 10 meter.

9. Wijziging en verlegging van Milieuzone - boringsvrije zone

Voor ons is onduidelijk waarom in de verbeelding de Milieuzone - boringsvrije zone is verschoven ten opzicht van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan. Wij stellen dan ook voor om de Milieuzone - boringsvrije zone in zijn geheel te verleggen naar de weg as van de Mr. Dr. Schokkingstraat ook als dit betekent dat hiervoor het geldende bestemmingsplan moet worden aangepast op deze wijze ontstaat er onnodige onduidelijkheid bij de overlap van beide plannen over de Milieuzone - boringsvrije zone.

Reactie

Als gemeente zijn we verplicht om de boringsvrije zone zoals vastgesteld in de omgevingsverordening van de provincie Utrecht over te nemen in onze bestemmingsplannen. De gemeente kan deze begrenzing dus niet wijzigen.

10. Ontbreken van transparant exploitatieplan/overeenkomst met Veenvesters

Het is opmerkelijk dat er geen transparant exploitatieplan/overeenkomst beschikbaar is. Immers wordt er telkens door het college en Veenvesters gesteld dat deze verbouwing alleen kan plaats vinden met een hogere verdichting van de wijk. Dat dit ten koste zal gaan van groen en leefbaarheid in de wijk en de economische belangen van de kopers in de wijk is hierbij volledig buiten beschouwing gehouden. Ter verduidelijking op de zienswijze deel 2. Het gaat bij de verdichting maar om een beperkt deel van de wijk waar alles ingepropt moet worden. Hiermee halen we in dat deel de verdichting die nu geldt in het centrum van Veenendaal ruimschoots. Er zal dus zeker geen ruimte meer zijn voor meer groen in de wijk wat ook ten kosten zal gaan van de leefbaarheid.

Reactie

Het college heeft in oktober 2022 besloten om de samenwerkingsovereenkomst niet openbaar te maken op basis van artikel 55 Gemeentewet jo. 5.1, eerste lid, aanhef en onder c, tweede lid, aanhef en onder b, e, f en i, vierde lid en vijfde lid van de Wet open overheid. Dit is gebruikelijk bij dit soort privaatrechtelijke overeenkomsten. De zakelijke samenvatting van deze overeenkomst is wel openbaar. De geheimhouding van de overeenkomst wordt jaarlijks heroverwogen tijdens de behandeling van het Projectenboek waar de Franse Gat ontwikkeling deel van uit maakt.

11. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder

Dit besluit voldoet niet aan de Wet geluidhinder. Daarbij komt dat dit besluit op geen enkele wijze is besproken met bewoners uit het Franse Gat. Het lijkt er op dat het college dit besluit er even tussen door wil proppen. Het komt niet betrouwbaar over dit op zich achterbakse gedrag.

Reactie

Omdat het plan woningen mogelijk maakt, moet het plan voldoen aan de Wet Geluidhinder. Hiervoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op de gevels. Uit dit onderzoek blijkt dat het geluidsniveau op de gevels van één woning, vanwege het wegverkeer op de Rondweg-West, hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om, onder voorwaarden, ontheffing te verlenen van deze voorkeurswaarde en hogere waarden toe te staan. Voor dit plan wordt gebruik gemaakt van deze mogelijkheid en is een ontwerp hogere grenswaardenbesluit opgesteld.

Binnen de procedure voor het vaststellen van een hogere grenswaardenbesluit vindt geen participatie plaats, omdat het gaat om een formaliteit en het woningen betreft van de woningbouwcorporatie. De bewoners van de wijk worden op geen enkele wijze door dit besluit benadeeld. We hebben de stukken met betrekking tot het ontwerp hogere grenswaardenbesluit tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan zes weken ter inzage gelegd en hiervan kennisgegeven in het digitale Gemeenteblad. Belanghebbenden hadden in deze periode de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerp hogere grenswaardenbesluit. Deze procedure is wettelijk vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht en de Wet geluidhinder.

Zienswijzen reclamanten 2 t/m 76 (exclusief persoonlijke reacties)

1. Eén bestemmingsplan voor het Franse Gat

1.1 Eén samenleving één geheel

Het Franse Gat is één wijk waardoor de forse vernieuwing en aanpassing van de wijk in één bestemmingsplan uitgevoerd dient te worden. Het Franse Gat is door de Kerkewijk en Rondweg West met het spoor ingesloten. Een forse verandering in al een dicht bevolkte „hechte“ samenleving, zal groot effect op het gedrag van mensen en verkeer hebben elders in het Franse Gat. Met een verouderde infrastructuur zijn er teveel afhankelijkheden binnen het totale plan. Het is in mijn ogen onverantwoord het eerste plan uit te voeren, zonder de bijkomstige nadelen / effect op het vervolg te kunnen / willen zien. Ik wil daarom één volledig doordacht bestemmingsplan.

1.2 Strategie

De gekozen strategie voor 2 bestemmingsplannen voor de gehele vernieuwing is onbegrijpelijk. Deze keuze lijkt mij eerder op een strategische en/of economische gemaakte zet. Het is ook denkbaar dat hiervoor is gekozen op basis van wet en regelgeving. Het gevolg is wel dat ik als omwonende te laat in het totale plan wordt betrokken. Ik voel mij als omwonende in het ongewisse gelaten over de plannen (deelplan 3), die pas na januari 2023 worden gepresenteerd. Anderzijds is de deadline voor een zienswijze met betrekking tot deelplan 2 op 28 december 2022 vastgesteld. Indien ik mijn mening nu niet kenbaar maak, zie ik mij straks voor een voldongen feit gesteld. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de belanghebbende bij deelplan 3 op deze wijze worden “kaltgesteld”. Toevallig hoorden enkele bewoners van de Savornin Lohmanstraat van de ambassadeurs avonden voor deelplan 2. Ze waren niet op de hoogte en waren niet uitgenodigd, maar hebben zich vanuit nieuwsgierigheid verbonden. Deze handelswijze heeft geen goed positief effect bij de bewoners vanuit deelplan 3. Hoe moeten wij nog vertrouwen hebben op het vervolg. Er wordt op deze manier juist verdeeldheid gezaaid en het samen gevoel gaat verloren. Verder lijkt de ondertekende samenwerkingsovereenkomst tussen Gemeente en Veenvesters (hierna “initiatiefnemers”) eind oktober eveneens van strategische aard. Het document is aangemerkt als niet openbaar en de reactie op een WOO (wet openbaar overheid) verzoek duurt langer dan de sluitingsdatum van de zienswijze op het bestemmingsplan. Dit geeft geen eerlijke openheid van zaken en wekt de indruk dat de gevolgen in deelplan 3 pas zichtbaar worden.

Reactie 1.1 en 1.2

Strategie bestemmingsplan

Voor de hele wijk het Franse Gat is een gebiedsvisie door de raad vastgesteld. Dit vormt het kader voor de verder uitwerking. De visie wordt vervolgens per deelplan vertaald in stedenbouwkundige randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn opgesteld voor deelplan zuid, maar nog niet voor het noordelijk deel. Binnen de stedenbouwkundige kaders wordt tot slot een stedenbouwkundig plan opgesteld. Voor deelgebied 1 en 2 is er een stedenbouwkundig plan, waarop het bestemmingsplan voor deelgebied 1 en 2 is gebaseerd. Voor deelgebied 3 moet nog een stedenbouwkundig plan worden opgesteld. Eind april / begin mei van dit jaar start het participatietraject voor het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 3. Hier hoort uiteraard een participatietraject met de omgeving bij. Samenhang tussen deelgebieden 1 en 2 en deelgebied 3 is er in zoverre, dat deelgebied 3 goed moet aansluiten op deelgebieden 1 en 2. Het is echter niet zo dat het aantal woningen dat in het stedenbouwkundig plan van deelgebied 3 wordt opgenomen afhankelijk is van het aantal woningen dat nu in het stedenbouwkundig plan van deelgebieden 1 en 2 is opgenomen.

Er is voor gekozen om een apart bestemmingsplan voor deelgebied 3 op te stellen, omdat de uitvoering van dit deel van de wijk pas over meerdere jaren aan de orde is. Dit deel van de wijk wordt gefaseerd uitgevoerd tot 2030. Er is dan ook ruim de tijd voor het bespreken van de invulling van het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 3. We willen nogmaals benadrukken dat u hier vanaf eind

april / begin mei bij betrokken wordt. Nadat het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 3 vastgesteld is, wordt een bestemmingsplan voor dit deelgebied opgesteld. Zienswijzen op het plan voor deelgebied 3 kunnen tijdens die bestemmingsplanprocedure worden ingediend.

Woo

Het college heeft in oktober 2022 besloten om de samenwerkingsovereenkomst niet openbaar te maken op basis van artikel 55 Gemeentewet jo. 5.1, eerste lid, aanhef en onder c, tweede lid, aanhef en onder b, e, f en i, vierde lid en vijfde lid van de Wet open overheid. Dit is gebruikelijk bij dit soort privaatrechtelijke overeenkomsten. De zakelijke samenvatting van deze overeenkomst is wel openbaar. De geheimhouding van de overeenkomst wordt jaarlijks heroverwogen tijdens de behandeling van het Projectenboek waar de Franse Gat ontwikkeling deel van uit maakt.

1.3 Gevolgen bestemmingsplan 1 op deelgebied 3

Tijdens een ambassadeursavond werd door Veenvesters gezegd dat de beoogde extra woningen absoluut nodig zijn om het hele plan financieel haalbaar te maken. Tijdens datzelfde overleg werd duidelijk (en dat zien we in het bestemmingsplan terug) dat de beoogde aantallen voor deelgebied 2 niet haalbaar waren. Op onze vraag of dat dan met deelplan 3 „gecompenseerd“ zou worden werd gezegd dat dat zeker niet het geval zou zijn. Die twee uitspraken staan haaks op elkaar. Het verweer van de initiatiefnemers is dat er in deelplan 1 en 2 minder is gebouwd. Daardoor zou ik dus vertrouwen moeten hebben dat minder bouwen ook een optie is voor deelplan 3. Dat rijmt niet met de financiële doelstelling en expansie drift van de initiatiefnemers. De bewoners van deelplan 3 hebben geen enkel voordeel maar alleen de nadelen van de gehele vernieuwing. Als het stedenbouwkundig plan de grenzen van het maximale bouwen aangeeft, kan het niet anders dan dat er op basis van eerder genoemde punten een woontoren van 26 meter komt. Deze “Eye catcher” volgens de initiatiefnemers zal het sluitstuk zijn, die alle tekort aan extra woningen zal compenseren. Ook bied het stedenbouwkundig plan de ruimte om alle woningen van de Klaas Katerstraat (oneven kant) flink te verhogen en naar de Savornin Lohmanstraat te verplaatsen. De bewoners van deze straat hebben geen enkel voordeel bij deze plannen. Zij raken hun vrije uitzicht kwijt, de schaduwval geeft nadelig effect op de opbrengsten van zonne-energie en de extreme verdichting brengt uitdaging m.b.t. veiligheid in de wijk. Zij een verhoging van verkeersstromen door hun straat moeten dulden (zie verder uitleg punt 2, verkeerscirculatieplan en verkeersveiligheid). Al met al ben ik de dupe van de gevolgen en of nadelen na uitvoering van dit eerste bestemmingsplan want die zullen later op een of andere ondoordachte manier moeten worden opgelost / gecompenseerd worden binnen bestemmingsplan 2 (deelgebied 3). Dit is onverantwoord.

Reactie 1.3

Zoals in de reactie onder 1.2 aangegeven is er in zoverre samenhang dat deelgebied 3 goed moet aansluiten op deelgebieden 1 en 2. Het is echter niet zo dat het aantal woningen dat in het stedenbouwkundig plan van deelgebied 3 wordt opgenomen afhankelijk is van het aantal woningen dat nu in het stedenbouwkundig plan van deelgebieden 1 en 2 is opgenomen. De invulling van deelgebied 3 die u noemt zijn de eerder vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden. Binnen die randvoorwaarden wordt nu eerst een stedenbouwkundig plan uitgewerkt. Eind april / begin mei gaan we met u in gesprek over de invulling van het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 3.

2. Verkeerscirculatieplan / verkeersveiligheid Franse Gat opnemen in bestemmingsplan

2.1

Bewoners leven in de wijk Franse Gat; oftewel die bewegen en verplaatsen zich naar de voorzieningen binnen de wijk, maar zijn ook op dezelfde uitgangswegen aangewezen. Verdichting van de omringende straten en het autovrij /eenrichtingsverkeer maken van straten heeft onvermijdelijk gevolgen voor de omringende straten. Het Franse Gat staat als wijk op nummer 1 in de gemeente Veenendaal m.b.t. de meeste (dodelijke) ongevallen; zie bijlage 4. De herinrichting van het Franse Gat is de enige kans om de verkeersveiligheid aan te pakken in samenhang met de

bevolkingsdichtheid. Ik vind het totale verkeerscirculatie plan een onlosmakelijk aspect die gelijk met het gehele plan dient te worden meegenomen. Daarom dient deze worden opgenomen in het bestemmingplan. En ook al zijn dit twee verschillende wetgevingen dan dient eerst de verkeerscirculatie volledig te zijn behandeld en afgerond alvorens het bestemmingsplan af te ronden.

Reactie 2.1

Verkeersonderzoek

Er is door advies- en ingenieurbureau Sweco een verkeersonderzoek uitgevoerd in het kader van dit bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat het effect van de verkeersgeneratie ten gevolge van de woningbouwontwikkeling zeer beperkt is. Voor de conclusies van het verkeersonderzoek zie bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Er is daarnaast een berekening gemaakt van de verkeersgeneratie voor het totale zuidelijke deel van het Franse Gat (deelgebieden 1 t/m 3). De berekening wordt hieronder in *cursief* weergegeven.

Gegevens berekening:

Deelgebied 1+2: 122 woningen

Deelgebied 3: 150 woningen

Algemeen kencijfer: 6 ritten per dag (gebaseerd op kencijfers van kennisplatform CROW)

<i>Totale verkeersgeneratie deelgebied 1 en 2:</i>	<i>732 autoritten</i>
<i>Totale verkeersgeneratie deelgebied 3:</i>	<i>900 autoritten</i>
<i>Totale verkeersgeneratie deelgebieden 1 t/m 3:</i>	<i>1632 autoritten</i>

De verkeersbelasting tijdens de piekuren is bepalend voor de effecten op de verkeersafwikkeling. Voor woningen betreft dit het ochtend- en het avondspitsuur, als de bewoners naar het werk vertrekken in de ochtend en in de avond weer thuis arriveren. Over het algemeen wordt aangenomen dat de verkeersintensiteit tijdens het drukste spitsuur 10% van de etmaalintensiteit bedraagt (zowel voor het drukste ochtend- als avondspitsuur). Voor de woningbouwontwikkelingen betekent dit dat in beide drukste spitsuren sprake is van een intensiteitstoename van circa 163 motorvoertuigen tijdens het drukste spitsuur in totaal. Gemiddeld is dit circa 2,7 motorvoertuig per minuut.

In de ochtendspits is het verkeer met name van de woningbouwlocaties af gericht, terwijl in de avondspits het verkeer voornamelijk naar de woningbouwlocaties toe rijdt. De verdeling van het verkeer in- en uitgaand is geschat op basis van expert judgement. In onderstaande tabel is de verdeling van het verkeer van en naar de planlocatie gedurende de dag weergegeven.

	<i>Drukste uur ochtendspits (tussen 07:00 uur – 09:00 uur)</i>	<i>Drukste uur avondspits (tussen 16:00 uur – 18:00 uur)</i>
<i>Naar planlocatie</i>	<i>1,5% / ca 24 motorvoertuigen</i>	<i>8,5% / ca 139 motorvoertuigen</i>
<i>Van planlocatie</i>	<i>8,5% / ca 139 motorvoertuigen</i>	<i>1,5% / ca 24 motorvoertuigen</i>

Uit de tabel blijkt dat de extra belasting op de omliggende wegenstructuur circa 2,3 auto's per minuut in de drukste richting tijdens het drukste spitsuren bedraagt. Hiermee is de impact van de woningbouwontwikkeling op de omliggende verkeersstructuur gering.

Verkeerscirculatie

Het ingezette onderzoek naar een nieuw verkeerscirculatieplan voor het zuidelijke deel en de daaruit volgende maatregelen hebben tot doel om de situatie te verbeteren. Eventuele maatregelen, zoals het instellen van een fietsstraat, willen we uitvoeren in overleg met bewoners. Deze maatregelen volgen een eigen juridisch proces. Op dat moment is het ook mogelijk om een reactie te geven. Met de

bewoners vindt er nog een uitgebreid overleg plaats welke verkeersmaatregelen genomen kunnen worden.

Parkeren

Er wordt in de toekomstige situatie beter voorzien in de parkeerbehoefte dan in de huidige situatie, door het aanleggen van meer parkeerplaatsen per woning dan nu het geval is. In de nieuwe situatie zal er dus minder druk zijn op de omgeving dan in de huidige situatie.

Fietsstraat

In het bestemmingsplan is alleen de bestemming verkeer opgenomen. Binnen deze bestemming mogen verschillende verkeersfuncties plaatsvinden. Het bestemmingsplan bepaalt niet of iets een fietsstraat, een autostraat, een- of tweerichtings of voetgangersgebied wordt. Daarvoor zijn er procedures nodig in het kader van de Wegen Verkeerswetgeving. Deze wetgeving kent eigen procedures en bezwaren mogelijkheden.

2.2

Ook vrees ik voor het directe effect voor de Savornin Lohmanstraat als geheel m.b.t. verkeersveiligheid als de plannen van Sweco niet meegenomen worden in het bestemmingsplan. Eind jaren negentig heeft de gemeente de Savornin Lohmanstraat – tegen de zin van de bewoners – heringericht tot de problematische en onveilige situatie zoals die nu is, en waarom de straat bij menig Veenendaler berucht is. Een gevaarlijke slingerweg, totaal onoverzichtelijk zonder trottoirs, waarbij passeren van twee auto's zeer krap is. Daarbij overvol met geparkeerde auto's, waarvan een groot deel bedrijfsbusjes die bij voorkeur op de hoeken van de parkeerhavens gezet worden, daarmee elke vorm van overzicht in de straat wegnemende. Ook de kinderen uit deze wijk zijn de dupe van deze inrichting; rustig of veilig spelen op straat/ bij de speeltuin is geen optie. Na realisatie van de Savornin Lohmanstraat, heeft de gemeente haar fout ingezien en heeft afgezien van het voortzetten van deze wijze van inrichting van de omliggende straten. De Savornin Lohmanstraat is echter nooit hersteld.

Reactie 2.2

We erkennen dat de inrichting van de Savornin Lohmanstraat knelpunten heeft op het gebied van de parkeeraanbod en de verkeersveiligheid. In dit kader willen we de raad voorstellen om een reconstructie van deze straat op het meerjareninvesteringsplan te zetten. Dit proces staat los van deze bestemmingsplanprocedure.

2.3

Om het probleem van de parkeergelegenheid destijds op te lossen heeft de gemeente de bewoners per brief verzocht om de voortuinen te bestraten om als parkeerplaats te gebruiken (voor zover mogelijk). Interessant om te zien dat de gemeente als één van de aanleidingen voor dit plan heeft genoemd, "het bestraten van voortuinen". Ook noemen zij in 4.1 als doel "het verbreden van straten. Veel nieuwe woningen komen niet op dezelfde plek terug, maar staan (als het ware) verder naar achteren. Dit scheidt ruimte in de straten voor groen en trottoirs. In sommige straten ontbreken nu volwaardige trottoirs". Met angst en beven zie ik het toenemende verkeer en parkeerbehoefte tegemoet als gevolg van de groei van woningen en de mogelijke aanpassing van de Klaas Katerstraat als fietsstraat (rapport Sweco).

Reactie 2.3

Zie beantwoording punten 2.1 en 2.2

2.4

Klaas Katerstraat; fietsstraat. De voorzieningen inclusief supermarkten bevinden zich aan het Bruïneplein. Mensen zullen met de auto naar de supermarkt willen gaan, en zullen omliggende straten gebruiken. Het aantal woningen in het geheel met 181% toe, dit betekent dat ook het aantal auto's en

benodigde parkeerplaatsen met dat % zullen toenemen, Die zullen via bestaande wegen de wijk in- en uitgaan richting Rondweg West en Kerkewijk. Dit is nu tijdens de spits al een tijdrovende onderneming. Willen de initiatiefnemers in het Franse Gat bij het verlaten en binnenkomen van de wijk eenzelfde verkeersinfarct in de ochtend- en avondspits creëren zoals zij hebben gedaan voor Veenendaal Oost? Ik hoop dat hier van geleerd is. Ik wil de initiatiefnemers ook graag wijzen op het feit dat de huidige situatie al niet rooskleurig te noemen is. De algehele verkeerssituatie is in het Franse Gat nu al slecht gesteld. Ik verwijs hiervoor naar bijlage 4 (Verkeerssituatie ongevallen).

Reactie 2.4

Fietsstraat

Wanneer de fietsstraat wordt ingesteld, betekent dit niet dat de auto niet meer welkom is in deze straat. De fietser staat centraal, de auto is te gast. De straat is dus wel toegankelijk voor autoverkeer. Het aantal parkeerplaatsen neemt toe passend bij het aantal woningen dat vernieuwt en toegevoegd wordt.

Het aantal woningen neemt overigens niet toe met 181 %. In onderstaande tabel vindt u de juiste aantallen in de huidige situatie en in de toekomstige situatie. Op basis van het maximale aantal woningen dat wordt toegestaan in het bestemmingsplan is er sprake van een toename van het aantal woningen van 91%.

Gebied	Huidig aantal	Maximum bestemmingsplan	Woningtype
2A (incl 'special')	38	83	Aaneengebouwd en gestapeld
2B	96	48	Aaneengebouwd
2C		48	Aaneengebouwd
2D		62	Gestapeld
2E		15	Aaneengebouwd
Totaal	134	256	

De gemeente en Veenvesters hebben in een samenwerkingsovereenkomst afspraken gemaakt over het gewenste woningbouwprogramma, zie onderstaande tabel. Het woningbouwprogramma wordt niet publiekrechtelijk geregeld in het bestemmingsplan.

Gebied	Woningbouwprogramma
2A (incl 'special')	37 sociaal 32 sociaal 4 koop <u>4 koop</u> 77
2B	48 sociaal
2C	48 sociaal

2D	30 sociaal 25 middenhuur
2E	15 koop
Totaal	195 sociaal 25 middenhuur 23 koop <hr/> 243

Verkeersafwikkeling en -veiligheid

Door Sweco is onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie. Sweco heeft op basis van het prognosejaar 2035 uit het verkeersmodel de verkeersintensiteiten rondom het plangebied opgevraagd. De extra verkeersgeneratie door de vermeerdering van het aantal woningen is hierbij opgeteld om te onderzoeken of de omliggende wegenstructuur de extra verkeersgeneratie ten gevolge van de woningbouwontwikkeling kan afwikkelen. Op pagina 17 van het onderzoeksrapport wordt het volgende geconcludeerd:

“Het effect van de verkeersgeneratie ten gevolge van de woningbouwontwikkeling is zeer beperkt. Gemiddeld bedraagt de extra belasting tijdens piekmomenten op de gehele verkeersafwikkeling minder dan één voertuig per minuut. Wanneer gekeken wordt naar de verschillende routes bedraagt de toename op de drukste route gemiddeld één voertuig per 3 minuten. De capaciteitswaarden van de omliggende wegenstructuur worden niet overschreden en naar verwachting is het effect op de verkeersafwikkeling bij kruispunten verwaarloosbaar.”

Over verkeersveiligheid wordt op pagina 15 van het onderzoeksrapport het volgende vermeld:

“Voor de planlocatie zelf geldt dat het aantal ongevallen zeer beperkt is. Wel is duidelijk zichtbaar dat op de Rondweg-west en de Kerkewijk het aantal geregistreerde ongevallen hoger is. Uit de Bliq-rapportage voor de gemeente Veenendaal (2016 t/m 2020)⁷ blijkt dat de Kerkewijk ter hoogte van de Kanaalweg, de Industrielaan en de Patrimoniumlaan in de top 10 van ongevallenconcentraties van de gemeente bekend staat. Echter, onlangs is, mede met het oog op verkeersveiligheid, de Kerkewijk opnieuw ingericht. Daarnaast is de gemeente bezig met een verkeersveiligheidsplan om de verkeersveiligheidsknelpunten in kaart te brengen, zodat ze weet waar extra aandacht voor verkeersveiligheid nodig is.”

De manier waarop het verkeer wordt ingeregeld, wordt overigens niet geregeld in een bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt alleen aangegeven waar verkeer mogelijk is. De invulling als bijvoorbeeld fietsstraat of autostraat wordt in het verkeerscirculatieplan opgenomen, waarna vervolgens verkeerbesluiten worden genomen.

3. Bevolkingsdichtheid Franse Gat

3.1

Wat betreft het effect op de wijk als geheel: de plannen voor meer verdichting voor het hele Franse Gat zijn onevenwichtig verdeeld. Voor deelgebied 2 is het een toename van 181% terwijl de plannen voor deelgebied 3 op sommige plaatsen oploopt met een toename van 338%. (zie bijlage 1). De verhouding koop/huurwoningen wordt daarmee verder scheef getrokken naar een ratio van 210 koopwoningen tegenover meer dan 1100 huurwoningen (zie bijlage 2).

Reactie 3.1 Verdichting

In bijlage 1 en punt 3.1 uit de zienswijze worden onjuiste cijfers en rekensommen gehanteerd voor deelgebied 3. In de samenwerkingsovereenkomst is voor dit deelgebied van 173 nieuwbouwwoningen uitgegaan. Deze komen in de plaats voor de 95 huidige woningen. Vanuit de samenwerkingsovereenkomst wordt er dus uitgegaan van een toename van 78 woningen. $78/95 =$ een toename van 82%.

Zoals in de reactie op punt 2.4 op pagina's 11 en 12 gemeld bedraagt de toename in deelgebied 2 op basis van het bestemmingsplan 91%.

Verhouding sociale huur en koop

Op dit moment is het percentage sociaal binnen het plangebied 100%. Volgens het woningbouwprogramma uit de samenwerkingsovereenkomst worden 213 van de 243 woningen gerealiseerd als sociale huurwoningen. Het percentage sociale huur bedraagt dan $213/243 = 88\%$ sociale huur. Het percentage sociale huur wordt lager.

In bijlage 2 van de zienswijze zijn de 210 koopwoningen opgesomd in de straten rond de 249 sociale huurwoningen van heel deelplan Zuid. In de samenwerkingsovereenkomst gaan we voor dat deelplan uit van nieuwbouw van 289 sociale huurwoningen, 25 middenhuurwoningen en 122 koopwoningen. Het aandeel huurwoningen neemt dus juist af en het aandeel koopwoningen neemt toe (NB het in bijlage 2 genoemde aantal van 1100 sociale huur betreft de héle wijk Franse Gat).

3.2

Deze toename van de verdichting is ook niet evenwichtig met andere wijken van Veenendaal. De compleet nieuwe wijk Oost is gebouwd op basis van een veel lagere verdichting. Wij zullen met de nieuwe plannen van 200 extra woningen op het 2e plaats komen in de lijst van de hoogste verdichting van heel Veenendaal. Het centrum staat op nr. 1 (zie bijlage3). Dit gaat ten koste van mijn woongenot, veiligheid en leefbaarheid. Het Franse Gat is een woonwijk met wijkvoorzieningen. Ik wil niet dat het Franse Gat een tweede centrum van Veenendaal wordt; we hebben ook niet de voorzieningen van een centrum. De minimaal haalbare leefbaarheid laat zich niet vangen in maximaal haalbaar en "verantwoorde" cijfermatige oplossingen van allerlei metingen.

Reactie 3.2

Meer woningen betekent niet per definitie dat dit ten koste gaat van de leefomgeving. De ruimte die vrijkomt met het verkleinen van de achtertuinen wordt ingezet om het openbaar gebied aan te passen aan de eisen van deze tijd met meer groen, meer waterberging en meer parkeerplaatsen.

Daarnaast hebben de gemeente en Veenvesters een woningbouwopgave. Hierbij moet volgens de Ladder voor duurzame verstedelijking eerst gekeken worden naar verdichting in de bestaande wijken. Wanneer er geen mogelijkheden bestaan voor verdichting, moet worden gezocht naar uitbreidingslocaties.

Overigens zijn in genoemde bijlage 3 van de zienswijze onder 'Huishoudens per km²' verkeerde cijfers getoond. De cijfers betreffen het aantal adressen per km², dus ook de niet-woonfuncties.

3.3

Het doel genoemd in hoofdstuk 1.1 van de Toelichting is het volgende: "(...) Ook is het Franse Gat in de loop van de jaren een stuk minder groen geworden. Straten werden voorzien van meer parkeerplaatsen, tuinen zijn volgebouwd en voortuinen zijn in veel gevallen helemaal bestraat. (...) Het doel is om het Franse Gat klaar te maken voor de toekomst met meer groen, auto's minder prominent in het straatbeeld, voldoende parkeerplekken, meer ruimte voor voetgangers en fietsers, opvang van regenwater en duurzame woningen". Deze woorden staan haaks op de plannen. De

hoeveelheid bebouwing neemt toe. Tuinen worden kleiner. Bij kleinere tuinen zal een groter aandeel van de tuin uit terras/bestrating bestaan.

Reactie 3.3

Tuinen worden inderdaad kleiner, maar daar tegenover staat dat er meer openbare ruimte komt met meer ruimte voor groen, parkeren, waterberging etc. Parkeren wordt zoveel mogelijk opgelost in parkeerkeffers of binnenterreinen.

3.4

Deze benadering komt ook naar voren in Hoofdstuk 4.1 van de Toelichting: "Het verbreden van straten. (...). Dit scheidt ruimte in de straten voor groen en trottoirs. In sommige straten ontbreken nu volwaardige trottoirs." en meteen daaropvolgend: "In plaats van voortuinen komen voor de woningen zogeheten margestroken of Delftse stoepen: een zone van 1,5 meter voor de woning met verharding waar bewoners een stoel, tafel, bloempot of iets anders kunnen plaatsen". Is dit niet tegenstrijdig aan elkaar?

Reactie 3.4

Zie beantwoording punt 3.3.

3.5

In het plan is minimale groenvoorziening weergegeven. Hoofdstuk 4.2 van de Toelichting begint hoopvol, maar goede lezing van dit hoofdstuk komt er in principe alleen meer groen op de WC Beeremansstraat, niet in plaats van bebouwing maar in plaats van de straat. Een maatregel die het verkeer alleen verplaatst. Verder wordt er gerefereerd naar bestaand groen op de Heemskerkstraat wordt meer zichtbaar gemaakt, en mogelijk groen op enkele andere straten.

Reactie 3.5

In de straten (openbare ruimte) wordt er meer groen toegevoegd t.o.v. de huidige situatie.

In de verbeelding van het bestemmingsplan is er inderdaad voor gekozen om de groenvoorzieningen niet meer een groenbestemming te geven, maar het onder de verkeersbestemming te regelen. In de bestemming verkeer is dus geregeld dat groenvoorzieningen gerealiseerd mogen worden. Binnen de bestemming verkeer is verder ook geregeld dat bijvoorbeeld voorzieningen voor waterberging gerealiseerd kunnen worden. Groen is in beheer en eigendom bij de gemeente en wij hebben zelf alle baat bij een groene leefomgeving.

3.6

Vergelijk in dat kader Veenendaal Oost, waar de kleine tuinen worden gecompenseerd door ruime groenstroken en water. Het Franse gat ligt laag en stroomt nu bij zware neerval als een van de eerste delen in Veenendaal onder. Er zou inderdaad gebouwd moeten worden op de toekomst. Meer groen en waterwegen, waar overtalig regenwater heen kan. Dit is in het nu al overbevolkte Franse gat niet mogelijk. (Bij langdurige regenval stijgt het grondwaterpeil zodanig dat de kelders in huizen op de Savornin Lohmanstraat vol lopen met water. De gemalen kunnen de hoeveelheid water niet aan, maar de gemeente schuift de verantwoordelijkheid naar huiseigenaren. Er zijn bewoners die hiervoor hun kelders professioneel waterdicht hebben gemaakt.) De gemeente heeft nu de kans de hoeveelheid bebouwing te verkleinen en de wijk ruimer op te zetten. Zij laat hier een grote kans liggen om de wijk in te richten op de toekomst. Groei expansie lijkt hier te botsen met de waarden voor veiligheid, groen en leefbaarheid.

Reactie 3.6

We maken de wijk meer klimaatbestendig door waterberging te realiseren in de openbare ruimte door middel van waterbergingsvoorzieningen, infiltratiesystemen en meer groen in de straat.

3.7

Als gemeente slibt Veenendaal helemaal dicht. We staan landelijk op de 16e plaats van dichtstbevolkte gemeentes. We hebben vanwege een kleine oppervlakte niet de mogelijkheden / voorzieningen die een vergelijkbare plaats met diezelfde verdichting heeft. En kunnen die daardoor ook niet maken, omdat er geen ruimte meer voor is. (zie figuur 5). Het plan verwijst naar de regio Food Valley waar wij deel vanuit maken, samen met Wageningen, Rhenen, Ede en Barneveld. Deze gemeentes hebben veel meer (onbebouwde) oppervlakte. Ik stel dat hierbij de dichtheid ook hierbij niet evenredig verdeeld wordt. Dit gaat ten koste van groen, veiligheid en leefbaarheid van Veenendalers / wijkbewoners van Franse Gat. Iets wat botst met de toelichting op de omgevingsvisie 2030 van Veenendaal. Hoofdstuk 3.4.2 van de Toelichting over de omgevingsvisie 2030 van Veenendaal:

- ruimtelijke ontwikkelingen moeten een bijdrage leveren aan een Gezonde, Duurzame en Veilige leefomgeving. Elke nieuwe ontwikkeling is een kans om hier aan bij te dragen. Zo zal ook de gewenste groei van Veenendaal moeten bijdragen aan deze doelen. Ik stel dat de groei expansie en de lasten die voortkomen uit dit ontwerp bestemmingsplan Franse Gat Zuid- deel 1 en 2 evenredig verdeeld moet worden en niet alleen in de oudste wijk van Veenendaal.

Reactie 3.7

Met de plannen voor het Franse Gat hebben we de ambities uit de Omgevingsvisie Veenendaal 2030 vertaald op wijkniveau. Hierbij spelen de GDV (gezond, duurzaam, veilig) principes een belangrijke rol. De gemeente, Veenvesters en bewoners staan samen voor de opgaven die er op dit moment zijn. Hierbij moet een goede balans worden gevonden tussen het toevoegen van woningen en het gezond, duurzaam en veilig maken van de leefomgeving. Met de voorgenomen vernieuwing dragen we op de volgende manieren bij aan de ambities uit de Omgevingsvisie:

- Het vergroenen van de openbare ruimte;
- Het verbeteren van de energieprestatie van de woningen;
- Het verminderen van de uitstoot van woningen;
- Het realiseren van waterberging en infiltratiemogelijkheden in de openbare ruimte;
- Het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers;
- Zorgen voor een passende parkeerbalans;
- Het verbeteren van de overzichtelijkheid van de wijk door in te zetten op duidelijke overgangen tussen openbare en private ruimte.

3.8

Zoals eerder genoemd zijn er geen voordelen voor de bewoners van mijn straat. Maar wij dragen wel onevenredig de lasten. Zo wordt geopperd dat de Klaas Katerstraat een fietsstraat wordt. De voorzieningen inclusief supermarkten bevinden zich aan het Bruïneplein. Mensen zullen met de auto naar de supermarkt willen gaan, en zullen omliggende straten gebruiken. Dit heeft het effect wat ik in punt 2.4 eerder heb benoemd.

Reactie 3.8

Voor beantwoording, zie 2.4.

3.9

Ik verwijs hier ook naar Hoofdstuk 3.4.2 van de Toelichting over de omgevingsvisie 2030 van Veenendaal: - ruimtelijke ontwikkelingen moeten een bijdrage leveren aan een Gezonde, Duurzame en Veilige leefomgeving. Elke nieuwe ontwikkeling is een kans om hier aan bij te dragen. Zo zal ook de gewenste groei van Veenendaal moeten bijdragen aan deze doelen. - We voorkomen dat negatieve gevolgen van ontwikkelingen afgewenteld worden op de omgeving. We beoordelen ruimtelijke ontwikkelingen integraal en in relatie tot de omgeving.

Reactie 3.9

We zien in dit bestemmingsplan een belangrijke positieve bijdrage aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie Veenendaal 2030. Voor verdere beantwoording, zie 3.7.

3.10

Het aantal woningen is gebaseerd op de gemeentelijke "flexibele" parkeernormen. Wij geloven dat deze normen veel te laag zijn voor een plaats als Veenendaal. Wij hebben geen bus- of tramvervoer van enige betekenis. Treinbewegingen en treinplaatsen zijn onlangs sterk gereduceerd door de onderbezetting in de NS. Op dit moment is er een grote behoefte aan parkeergelegenheid waar niet aan kan worden voldaan en dat zal alleen maar meer worden.

Reactie 3.10

De gemeenteraad heeft in de parkeernotitie parkeernormen vastgesteld. Er is geen sprake van flexibele parkeernormen. Een van de opgaven waar we als samenleving voor staan is de mobiliteitstransitie. We staan voor de opgave om voor het behoud van een gezonde leefomgeving, de samenleving te stimuleren om meer gebruik te maken van andere vervoersmiddelen dan de auto. Dit is van toepassing op heel Veenendaal.

4. Energie transitie

Graag verwijs ik voor dit bezwaar naar artikel 3.4.4 Duurzaamheidsbeleid: de wettelijke eisen voor energiezuinigheid van het Bouwbesluit hebben betrekking op thermische isolatie, de energieprestatie (EPC) en milieuprestatie (MPG). Aanvullend heeft de gemeente Veenendaal beleid opgesteld voor duurzaamheid in het programmaplan "Energie neutraal Veenendaal 2050" (30 maart 2017). De gemeente geeft uitwerking aan de volgende ambities en doelstellingen: Veenendaal is energieneutraal in 2035: streven naar energie neutrale woningen en wijken. Het streven is naar energieneutraliteit (EPC=0 of beter: Nul Op de Meter). Deze woningen moeten energieneutraal zijn en niet afhankelijk van gas. Veenendaal is energieneutraal in 2035: stimuleren schonere voertuigen. Voor de inrichting van de openbare ruimte moet rekening gehouden worden dat bewoners een elektrische auto hebben en willen opladen. Veenendaal is voorbereid op klimaatverandering: ontwikkelingen worden minimaal waterneutraal uitgevoerd, groen wordt strategisch ingezet voor hemelwaterafvoer en koeling in de stad.

Ik zie in het huidige plan deze doelstellingen onvoldoende concreet gemaakt om deze gewenste ambities te halen. Als ik kijk naar de huidige energie crisis, is dit een gemiste kans van de Gemeente Veenendaal.

Reactie 4.

In het programmaplan Energie Neutraal Veenendaal zijn geen eisen opgenomen, maar ambities. De gemeentelijke ambitie is om te stimuleren dat bij ontwikkelingen meer wordt gedaan dan de wettelijke vereisten (BENG). In deelgebieden 1 en 2 dragen we in belangrijke mate bij aan deze ambitie door slecht geïsoleerde woningen te vervangen door nieuw te bouwen woningen die gasloos en energieneutraal worden. Veenvesters werkt hier aan mee. Ook de MPG (Milieu Prestatie Gebouwen) scoort beter dan wat landelijk is verplicht. In het kader van het verkeerscirculatieplan kijken we naar de mogelijkheden om ruimte te bieden aan deelauto's en deelfietsen. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte worden laadvoorzieningen meegenomen.

5. Participatie is niet goed verlopen

5.1

In dat kader verwijzen we naar Hoofdstuk 8 in de toelichting bij het bestemmingsplan deelgebied 1 en 2 (hierna "Toelichting"): "Maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan", waarbij de suggestie wordt gewekt dat er goede participatie worden gevoerd met de bewoners. Er zou van weerstand naar

berusting zijn gegaan. Bij mij is er geen berusting. Ik ben niet goed en onvolledig en niet tijdig geïnformeerd.

Reactie 5.1

Naar aanleiding van het opstellen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden is gestart met het betrekken van de omgeving tijdens de Franse Gat dag in het Rembrandtcollege in de zomer van 2021. Hierna zijn de verschillende doelgroepen op meerdere momenten en op verschillende manieren geïnformeerd en betrokken bij het plan. Zie het verslag in bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

5.2

Participatie kan enkel zinvol zijn indien bewoners tijdig bewust worden gemaakt van de plannen. Daarbij dient vooraf transparantie te bestaan in de plannen. De gemeente moet het initiatief nemen bewoners te informeren en te betrekken, zowel in positieve als negatieve zin. Dat is hier niet gebeurd. Pas door het foldertje van de SP (december 2021) over hoogbouw en verhalen via via werd ik mij bewust van de gevolgen; vele mensen in de straat hebben geen idee hoe ingrijpend de plannen zijn. De informatie richt zich op de huurders van de woningstichting. Huiseigenaren in de aangrenzende straten worden niet proactief geïnformeerd. Overigens ook niet na expliciete navraag. Ik heb vastgesteld dat ook op woo-verzoeken niet (tijdig) wordt gereageerd. De gemeente dient zich niet in te laten met verdeel- en heerstechniek tussen de deelgebieden, niet strooien met broodkrumels van informatie en het zoveel mogelijk onder de pet houden. Indien burgers stil zijn, omdat ze geen idee hebben wat hen te wachten staat totdat het te laat is, is dat geen berusting, maar overrompeling en geconfronteerd worden met een voldongen feit.

Reactie 5.2

Zie beantwoording 5.1.

5.3

Goede participatie betekent ook dat wie een mening, belang of idee heeft over een visie op of plan voor de leefomgeving daadwerkelijk de kans krijgt mee te denken en mee te doen. Dit vraagt iets van de wijze waarop wordt uitgenodigd en gecommuniceerd. Ik wil hierbij benadrukken dat onze ambassadeurs ook niet het gevoel hebben dat er naar hun is geluisterd. Ik heb vernomen dat bij bijv. een belangrijke sessie over verkeersveiligheid/ verkeerscirculatieplan, hun inbreng niet meegenomen/ meegewogen is in de plannen van Sweco. Toen ik dat hoorde was ik wel teleurgesteld. Waarom is deze opzet er dan überhaupt?

Reactie 5.3

Participatie over het verkeerscirculatieplan maakt geen onderdeel uit van de bestemmingsplanprocedure. De komende periode wordt een bijeenkomst georganiseerd over het verkeerscirculatieplan en is inbreng vanuit de wijk nadrukkelijke gewenst.

Persoonlijke reacties / Gevolgen deelgebied 2 voor deelgebied 3

Zienswijze nummer	Persoonlijke reactie	Reactie van gemeente
2 t/m 77	<p>Geplande hoogbouw aan de Klaas Katerstraat in deelplan 3 zorgt voor o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beperking privacy; - Beperking vrijheid; - Verdwijnen uitzicht; - Vermindering veiligheid; - Vermindering aantrekkelijkheid woning / bedrijfspand; - Waardedaling woning; - Afname woongenot; - Meer parkeerproblematiek; - Negatief effect op aanwezige zonnepanelen; - Niet kunnen realiseren van mantelzorgwoning; - Toenemen van verkeerslawaaï; - Vermindering van zonlicht in woning; - Een bouwperiode met veel troep, chaos en overlast. 	<p>Er zijn alleen nog randvoorwaarden voor deelgebied 3 vastgesteld. De randvoorwaarden moeten nog worden uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. We beschouwen uw opmerkingen als input bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 3. Tevens krijgt u de mogelijkheid om te participeren op dit stedenbouwkundige plan.</p>
29	<p>Vraag of bronbemaling wordt toegepast. Als dit zo is, zorgen over schade aan woningen of tuinen.</p>	<p>Het is op dit moment nog niet duidelijk of bronbemaling nodig zal zijn voor het bouwen van de woningen en het aanpassen van de openbare ruimte.</p> <p>In artikel 8.6 van het Bouwbesluit 2012 is opgenomen dat bronbemaling niet als gevolg mag hebben dat gevaar ontstaat voor de veiligheid van andere bouwwerken rondom het bouwterrein. Zowel de gemeente als de aannemer zijn verplicht zich aan het Bouwbesluit 2012 te houden.</p> <p>Wanneer bronbemaling nodig is voor het wijzigen van de openbare ruimte, stelt de</p>

		<p>gemeente een bemalingsadvies op. Het bemalingsadvies geeft inzicht in de effecten van de bemaling op de omgeving en vormt een controlemoment.</p> <p>Verder adviseren we bij nieuwbouw in uw omgeving om een nulmeting uit te voeren, waarbij de staat van uw woning voor de aanvang van de bouwwerkzaamheden in kaart wordt gebracht.</p>
52	<p>Waarom is er gekozen voor minder groen? Minder groen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Is ongezonder voor kinderen; - Zorgt voor minder infiltratie van regenwater en minder koeling. <p>Meer bomen leiden tot minder gebruik van antidepressiva.</p>	<p>Tuinen worden inderdaad kleiner, maar daar tegenover staat dat er meer openbare ruimte komt en daar dus meer ruimte is voor groen en waterberging. In de openbare ruimte wordt er meer groen toegevoegd t.o.v. de huidige situatie. De openbare ruimte is in beheer van de gemeente en wij hebben zelf alle baat bij een groene leefomgeving.</p>
53 en 54	<p>Waarom kan in deelplannen 1 en 2 wel laagbouw worden gerealiseerd en is er in deelplan 3 vooral sprake van hoogbouw?</p>	<p>In deelgebied 1 zijn 20 grondgebonden woningen vervangen door nieuwe grondgebonden woningen. Voor deze vervanging hoeft het bestemmingsplan niet aangepast te worden. De vervanging aan op de (veranderende) omgeving.</p> <p>In deelgebied 2 komen grondgebonden en gestapelde bouw (appartementen). De appartementen sluiten aan op een behoefte in de wijk en het gewenste programma van Veenvesters. Er komen (zorggeschikte) appartementen dicht bij de voorzieningen rond het Bruïneplein en appartementen aan het groen tussen Heemskerk en Colijnstraat. Aan de noordzijde van het Bruïneplein staan reeds appartementen. Ruimtelijk sluiten de appartementen in</p>

		<p>deelgebied 2 aan bij verdichting dichtbij voorzieningen. In het Franse Gat staan op diverse plekken gestapelde bouw. De meeste staan langs de Rondweg-west en rondom Bruïneplein. Maar ook op andere plekken staan en stonden gestapelde bouw, bijvoorbeeld aan de Jan Steenlaan. Gestapelde bouw is en wordt ingezet om ruimtelijke structureren en plekken te verbijzonderen. Bijvoorbeeld aan de Jan Steenlaan, rondom Bruïneplein en aan het plantsoen Colijnstraat - Ostadelaan.</p> <p>Onderdeel van deelgebied 3 is de Klaas Katerstraat. Deze straat wordt op termijn getransformeerd tot fietsstraat – een nieuw ruimtelijk element in de wijk. Deze straat gaat langs het Bruïneplein en kruist de Patrimoniumlaan. Langs de Klaas Katerstraat zijn aansluitend op en dichtbij de (winkel)voorzieningen appartementen voorzien en op plekken met een markante stedenbouwkundig ligging. In deelgebied 3 komen niet alleen appartementen, ook in dit deelgebied 3 komen grondgebonden woningen.</p>
60, 61 en 66	<p>a. Slechte informatieverstrekking aan bewoners van de Savorning Lohmanstraat.</p> <p>b. Verdichting niet evenredig verdeeld over heel Veenendaal. Woningdichtheid in Franse Gat is heel hoog.</p> <p>c. Forse toename van parkeerproblemen. Focus zou eerst het verbeteren van OV voorzieningen moeten zijn. Daarna het stimuleren van minder autobezit door minder parkeerplaatsen te realiseren.</p>	<p>a. Naar aanleiding van het opstellen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden is gestart met het betrekken van de omgeving tijdens de Franse Gat dag in het Rembrandtcollege in de zomer van 2021. Hierna zijn de verschillende doelgroepen op meerdere momenten en op verschillende manieren geïnformeerd en betrokken bij het stedenbouwkundig plan. Zie het verslag in bijlage 11 bij de</p>

	<p>d. Wanneer Klaas Katerstraat wordt afgesloten voor auto's, neemt het autoverkeer via de Savornin Lohmanstraat richting het Bruïneplein beduidend toe. De straat is daar niet geschikt voor.</p> <p>e. Zie 1^e rij van deze tabel</p>	<p>toelichting van het bestemmingsplan.</p> <p>b. De gemeente en Veenvesters hebben een woningbouwopgave. Hierbij moet volgens de Ladder voor duurzame verstedelijking eerst gekeken worden naar verdichting in de bestaande wijken. Wanneer er geen mogelijkheden bestaan voor verdichting, moet worden gezocht naar uitbreidingslocaties. Op meerdere locaties in Veenendaal zal verdichting moeten plaatsvinden.</p> <p>c. Er wordt in de toekomstige situatie beter voorzien in de parkeerbehoefte dan in de huidige situatie, door het aanleggen van meer parkeerplaatsen per woning dan nu het geval is. In de nieuwe situatie zal er dus minder druk zijn op de omgeving dan nu het geval is.</p> <p>d. Als de Klaas Katerstraat wordt ingericht als fietsstraat, betekent dit niet dat de auto niet meer welkom is in deze straat. De fietser staat centraal, de auto is te gast. De straat is dus wel toegankelijk voor autoverkeer.</p> <p>e. Zie reactie eerste rij van deze tabel.</p>
64,65 en 66	<ul style="list-style-type: none"> - Grondwaterpeil is in de wijk een probleem. De aanleg van waterwegen waar overtalig regenwater heen kan, is noodzakelijk. De kelders in de huizen lopen vol met water. - Trillingen veroorzaakt door bouwwerkzaamheden, zoals heien kan schade aan woningen veroorzaken. 	<ul style="list-style-type: none"> - We maken de wijk meer klimaatbestendig door waterberging te realiseren in de openbare ruimte door middel van infiltratiesystemen en meer groen in de straat. - We adviseren bij nieuwbouw in uw omgeving om een nulmeting uit te voeren, waarbij de staat van uw woning voor de aanvang van de

	<ul style="list-style-type: none"> - Waarom wordt hoogbouw midden in een woonwijk met laagbouw gerealiseerd en niet aan de rand? 	<p>bouwwerkzaamheden in kaart wordt gebracht. De afhandeling van schade ligt niet bij de gemeente, maar bij de ontwikkelaar/aannemer.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In de huidige (en oude) situatie staan gestapelde woningen niet alleen aan de rand van de wijk. Er zijn appartementen aanwezig rondom het Bruïneplein en aan weerszijden van het plantsoen aan de Jan Steenlaan. De gestapelde bouw was en wordt gesitueerd rond en bij bijzondere plekken, zoals groen, rand van de wijk, en dichtbij voorzieningen. Een uitzondering hierop zijn appartementen aan de Ferdinand Bolstraat, deze zijn onderdeel van de woonstraat.
67, 68, 70, 72	<p>Integraal plan voor herinrichting gedeelte Savornin Lohmanstraat vanwege parkeerproblematiek.</p>	<p>Er wordt in de toekomstige situatie beter voorzien in de parkeerbehoefte dan in de huidige situatie, door het aanleggen van meer parkeerplaatsen per woning dan nu het geval is. In de nieuwe situatie zal er dus minder druk zijn op de omgeving dan nu het geval is.</p> <p>We erkennen dat de inrichting van de Savornin Lohmanstraat knelpunten heeft op het gebied van de parkeeraanbod en de verkeersveiligheid. In dit kader willen we de raad voorstellen om een reconstructie van deze straat op het meerjareninvesteringsplan te zetten. Dit proces staat los van deze bestemmingsplanprocedure.</p>

60, 61 en 75, 76	Toen met de renovatie van de wijk werd begonnen, is de belofte gedaan dat het karakter van de wijk behouden zou worden. Hoe kan het dan dat er wordt gekozen voor het vervangen van eensgezinshuizen voor hoogbouw.	Het Franse Gat is ontworpen als een wijk met grondgebonden woningen en gestapelde bouw. Een mix van woningtypen voor verschillende doelgroepen moest een wooncarrière in de wijk mogelijk maken, voor jong en oud. Het principe om verschillende doelgroepen te huisvesten was en is een uitgangspunt dat past bij het karakter van de wijk. Daar passen grondgebonden en gestapelde woningen bij. De gestapelde bouw was en wordt gesitueerd rond en bij bijzondere plekken, zoals groen, rand van de wijk, en dichtbij voorzieningen. Denk aan de appartementen rondom Bruïneplein en het plantsoen aan de Jan Steenlaan. Een uitzondering hierop zijn appartementen aan de Ferdinand Bolstraat, deze zijn onderdeel van de woonstraat. Bij de herstructurering wordt ruimtelijk en programmatisch aangesloten bij karakteristieken van de wijk. Voor diverse doelgroepen zijn er grondgebonden en gestapelde woningen. De gestapelde bouw komt rondom voorzieningen, aan het groen of markante stedenbouwkundige plekken.
------------------	---	--

3. WIJZIGINGEN

3.1 Wijzigingen door zienswijzen

Op de locatie van deelgebied 2D wordt de maximale hoogte van 11 meter gewijzigd naar 10 meter. De overige zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

Naar aanleiding van een advies van de Woon Advies Commissie lichten we in de toelichting van het bestemmingsplan nog verder toe hoe de ambities uit de Omgevingsvisie zijn verwerkt in het plan. Daarnaast is vanwege de Porthos uitspraak van de Raad van State waarin een streep is gezet door de bouwvrijstelling het stikstofrapport aangevuld met een Aerius berekening voor de aanlegfase.

3.3 Conclusie

Vanwege een aanpassing in de planregels dient het bestemmingsplan gewijzigd vast te worden gesteld.