



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Wijk bij Duurstede, herontwikkeling Hoogstraat, De Heul en Langbroekseweg

Gemeente Wijk bij Duurstede

Datum: 24 februari 2022

Projectnummer: 190478.01

INHOUD

1	Inleiding	3
2	Leeswijzer	5
3	Thematische beantwoording	6
3.1	Inleiding	6
3.2	Omgevingsaspecten	6
4	Zienswijzen	12
5	Overzicht van de wijzigingen	38
6	Ambtshalve wijzigingen	39

1Inleiding

Het bestemmingsplan 'Wijk bij Duurstede, herontwikkeling Hoogstraat, De Heul en Langbroekseweg' is opgesteld omdat het voornemen bestaat om in Wijk bij Duurstede een drietal locaties te (her)ontwikkelen. In de Structuurvisie Wijk bij Duurstede 2020 zijn de locaties Hoogstraat en De Heul al opgenomen als transformatiegebied. Beide te herstructureren gebieden zijn overgenomen in de Omgevingsvisie Stedelijk Gebied Wijk bij Duurstede. In de Structuurvisie Detailhandel spreekt de gemeente Wijk bij Duurstede de wens uit om terug te gaan van 5 naar 4 supermarkten. Hierdoor ontstaat er een betere balans binnen het supermarktlandschap en wordt de toekomstbestendigheid van de voorzieningen vergoot. Om deze ambitie te realiseren zijn 3 locaties aangewezen. Per locatie is hieronder beschreven wat de wijzigingen zijn.

- *Plandeel Hoogstraat*

Aan de Hoogstraat 14 bevindt zich de huidige vestiging van de Lidl-supermarkt nabij het centrum van Wijk bij Duurstede. Het voornemen bestaat deze supermarkt te verplaatsen naar winkelcentrum De Heul. Het plan is op de vrijkomende locatie aan de Hoogstraat woningbouw en/of een maatschappelijke functie te realiseren. Na de sloop van de supermarkt zijn op de locatie 10 grondgebonden woningen of een maatschappelijke functie beoogd.

- *Plandeel winkelcentrum De Heul*

Winkelcentrum De Heul wordt herontwikkeld naar een meer toekomstbestendig winkelcentrum. De bestaande Lidl aan de Hoogstraat wordt verplaatst naar winkelcentrum De Heul. De bestaande Jumbo in winkelcentrum De Heul stopt. Deze supermarktmeters worden verdeeld over de Jumbo aan de Langbroekseweg en de nieuwe Lidl in winkelcentrum De Heul. Boven (en rondom) winkelcentrum De Heul vindt bovendien woningbouw plaats. Hier worden 96 appartementen en 8 studio's gerealiseerd.

- *Plandeel Langbroekseweg*

Aan de Langbroekseweg is reeds een Jumbo gevestigd. Aangezien de Jumbo uit het winkelcentrum De Heul verdwijnt, mag de vestiging aan de Langbroekseweg met 350 m² winkelvloeroppervlak (wvo) uitbreiden. Het totale winkelvloeroppervlak voor de Jumbo aan de Langbroekseweg wordt daarmee 1.890 m². De verschuiving in winkelvloeroppervlak wordt ook wel de 'supermarkten-carroussel' genoemd.

De voornoemde ontwikkelingen zijn niet mogelijk binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen 'Woongebieden Wijk bij Duurstede 2016' en 'Buitengebied 2015'. Om de beoogde ontwikkelingen alsnog mogelijk te maken moet er een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Voorliggend document voorziet in één bestemmingsplan voor de drie genoemde locaties.

Om te komen tot een consistente regeling voor de locatie Langbroekseweg (uitbreiding Jumbo) is ervoor gekozen de reeds aanwezige supermarkt, Welkoop en het bijbehorende parkeerterrein te betrekken in dit bestemmingsplan. De ter plaatse geldende bestemming 'Detailhandel' wordt in de basis

conserverend overgenomen, met dien verstande dat enkele kleine omissies in het geldende bestemmingsplan wordt hersteld. Voor de Welkoop wordt nadrukkelijk géén extra uitbreidingsruimte toegestaan.

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Wijk bij Duurstede, herontwikkeling Hoogstraat, De Heul en Langbroekseweg' heeft zes weken ter inzage gelegen. Eenieder is in de gelegenheid gesteld om in de periode van 16 december 2021 tot en met 26 januari 2021 zienswijzen in te dienen over het ontwerpbestemmingsplan.

In deze zienswijzennota worden de zienswijzen samengevat en beoordeeld. Er is voor gekozen de zienswijzen per indiener te behandelen. Op deze manier is het voor de indieners duidelijk wat de reactie is op hun zienswijze en staan alle wijzigingen naar aanleiding van hun zienswijze overzichtelijk bij elkaar. Er zijn in totaal 7 zienswijzen ingekomen. Alle zienswijzen zijn ingediend binnen de daarvoor gestelde termijn en zijn derhalve ontvankelijk.

2Leeswijzer

Verschillende thema's worden bij meerdere zienswijzen genoemd. Deze thema's komen in hoofdstuk 3 aan de orde. In hoofdstuk 4 is elke zienswijze samengevat en beoordeeld. Na de samenvatting en beantwoording van de betreffende zienswijze is aangegeven of dit heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

3 Thematische beantwoording

3.1 Inleiding

Een aantal thema's komt bij verschillende zienswijzen terug. In deze paragraaf is voor deze thema's daarom een thematische beantwoording opgenomen. Hierin komen achtereenvolgens de volgende thema's aan bod:

- 1 Groen en parkeren
- 2 Geluid en (hang)jongeren bij voetbalkooi
- 3 Geluid van verkeer en bedrijfsactiviteiten
- 4 Eenrichtingsverkeer van hoek Karolingersweg naar parkeerplaatsen

3.2 Omgevingsaspecten

1 Groen en parkeren

a Algemeen

De herontwikkeling waarvoor dit bestemmingsplan is opgesteld komt voort uit de Structuurvisie Detailhandel 2013 en de Omgevingsvisie. Voor de locatie De Heul zet de gemeente in op een toekomstbestendig buurtwinkelcentrum. Daarvoor is een supermarkt met een moderne indeling en oppervlakte nodig die voldoende winkelend publiek aantrekt. Die wordt met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Er komt alleen een buurtwinkelcentrum terug als er ook andere winkels en horeca mogelijk worden gemaakt. In dit bestemmingsplan is globaal genomen dezelfde oppervlakte aan overige winkels en horeca opnieuw mogelijk gemaakt. Daarmee stellen we de bestaande winkels en horeca in de gelegenheid om hier verder te ondernemen. Zowel de supermarkt als de overige winkels en horeca liggen op gelijke hoogte met de parkeerplaatsen. Daarvoor is al een groot deel van de oppervlakte die aan gebouwen mogelijk wordt gemaakt nodig.

In Wijk bij Duurstede is een grote behoefte aan extra woningen. Dat blijkt ook uit de Woonvisie. Door woningen grotendeels boven de supermarkt, winkels en horeca te bouwen maken we efficiënter gebruik van de ruimte. Een klein deel van de woningen wordt op de begane grond naast de supermarkt gebouwd. Daarnaast is nog wat oppervlakte nodig voor bergingen en toegangen voor de appartementen. Met dit bestemmingsplan worden 104 appartementen/studio's mogelijk gemaakt. Daarvan worden 36 appartementen een sociale huurwoning.

Door de detailhandel en horeca te combineren met woningen zijn minder parkeerplaatsen nodig dan bij het afzonderlijk bouwen daarvan. Wel is voor deze parkeerplaatsen veel ruimte nodig. Door Lidl en de gemeente is tijdens het opstellen van de plannen onderzocht of een parkeergarage voor bewoners haalbaar is. Het maken van een ondergrondse parkeerplaats kost ongeveer € 30.000 tot € 40.000 terwijl gewone parkeerplaatsen circa € 4.000 tot € 5.000 kosten. Bovendien zou door het maken van ondergrondse parkeerplaatsen niet eenzelfde aantal bovengrondse parkeerplaatsen overbodig worden. Dat komt doordat winkelend publiek daar geen gebruik van kan maken. Uiteindelijk zou het maken van een parkeergarage het plan (herstructurering van supermarkten) financieel onhaalbaar maken voor zowel Lidl als de gemeente. Overigens is de stijging van huizenprijzen is gelijk op gegaan met een stijging van de bouwkosten. Hiermee ontstaat geen extra financiële ruimte.

b Meer groen behouden of maken in de binnenbocht van de Karolingersweg (met parkeren en voetbalkooi)

In de bocht van de Karolingersweg blijft het uitzicht op bomen voor omwonenden en wordt dit zelfs verbeterd.

De rij Esdoorns is door de slechte plantplaats niet uitgegroeid tot het gewenste eindbeeld. Deze bomen zijn matig tot redelijk van conditie. Deze soort zorgt voor overlast door de vele zaden die ontkiemen en voor opslag zorgen en de plak door luis. Dat is niet wenselijk boven de speelvoorzieningen. Door deze bomen te vervangen komt er plaats voor een meer gevarieerd bomenbestand met enkele grotere exemplaren.

Ook op de rest van het terrein worden optimaal bomen geplaatst van diverse hoogtes en rekening houdend met biodiversiteit, herfstkleuren etc. Daarnaast worden heestervakken en hagen gerealiseerd, bijvoorbeeld tussen de parkeerplaatsen en de naastgelegen woningen. De bomen en heesters komen daarmee dicht bij de woningen (Karolingersweg/Frideburgstraat) te staan.

c Minder parkeerplaatsen maken

Door een gespecialiseerd bureau is voor dit buurtwinkelcentrum berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Als gebruik wordt gemaakt van de meer algemene parkeernormen dan wordt per deel van de dag berekend wat nodig is. In dit geval is per half uur berekend wat nodig is. Ook is er rekening mee gehouden hoe winkelend publiek bij meerdere winkels boodschappen doet en hoe lang. Dat levert op, dat er op de zaterdag rond de middag op het drukste moment 229 parkeerplaatsen nodig zijn. Het grootste deel daarvan is beschikbaar op de beide parkeerterreinen aan de kant van de Zandweg. Enkele plaatsen liggen langs de Karolingersweg. Daarnaast worden er 28 parkeerplaatsen op de voormalige locatie van de Jozef-school aangelegd.

Of daar nog onderwijsvoorzieningen als een school of gymzaal komen is op dit moment nog niet zeker. Wel weten we, dat (een deel van) deze parkeerplaatsen nodig zijn op de drukke momenten (zaterdag rond de middag). Het ontwerp van de openbare ruimte is nog niet helemaal afgerond. Het is mogelijk, dat daarbij nog enkele parkeerplaatsen komen te vervallen omdat deze om de een of andere reden niet gemaakt kunnen worden. Daarnaast is door omwonenden ook opgemerkt, dat op dit moment enkele parkeerplaatsen anders dan door winkelend publiek worden gebruikt. Het is ook om die redenen goed om een beperkt aantal extra parkeerplaatsen beschikbaar te hebben en zo een robuustere parkeersituatie te maken. Dit betekent automatisch dat de kans op zoekverkeer kleiner wordt.

d Nieuwe groenbalans

Naar aanleiding van diverse zienswijzen is opnieuw naar de groenbalans gekeken. Hierbij is naast het oppervlak aan groen ook in beeld gebracht welk volume aan groen voor en na uitvoering van het project aanwezig is. Daarbij is ook de toevoeging van een omvangrijke landschappelijke inpassing bij de verplaatsing van de Volkstuinen betrokken. Deze verplaatsing is immers ten behoeve van dit bestemmingsplan uitgevoerd en ook hieruit gefinancierd. Deze nieuwe groenbalans is als bijlage 23 bij de toelichting opgenomen en vervangt de versie die onderdeel uitmaakte van het ontwerp. Op de inrichtingstekening van De Heul zijn niet alleen de bestaande maar ook de nieuwe bomen met hun te verwachten kroondiameter ingetekend.

Hoewel de diversiteit en kwaliteit van het groen toeneemt, neemt het volume aan groen daardoor met 12% af. In de uitvoering wordt nog gezocht naar extra mogelijkheden om groenvolume toe te voegen. Dit kan een afname ter plaatse echter niet wegnemen. Een compensatie is wel gevonden in de ruime landschappelijke inpassing van de verplaatste volkstuinen. De compensatie daar is ruim twee keer zo veel als het bestaande volume aan groen in De Heul. Voor de omwonenden in De Heul zal dit qua beleving niet 1 op 1 vergeleken kunnen worden met groen dat afneemt in hun directe omgeving.

Worden de groen aan te leggen binnentuinen en de in hoogwaardig groen uit te voeren wanden van het gebouw meegeteld, dan is er in een groter gebied qua oppervlak wel sprake van een netto toename van groen in de nieuwe situatie.

e Een extra “uitgang” naar de Frankenweg

Een extra uitgang naar de Frankenweg is alleen mogelijk ten koste van groen en het nu aanwezige voet- en fietspad. Uit berekeningen blijkt verder dat het aantal auto's kan oplopen tot ruim 500 motorvoertuigen per dag. Door verkeersdeskundigen wordt aangegeven, dat dit niet alleen ten koste zou gaan van de voetgangers en de fietsers. Het is ook nadelig voor de verkeersveiligheid op en naar de Frankenweg. Dat heeft er ook mee te maken, dat het uitzicht op het voetpad en fietspad langs de Frankenweg vanuit zo'n extra uitgang zeer beperkt is. Dat komt ook omdat de ruimte zo smal is. Dit wordt nog eens versterkt door de combinatie met bevoorradingsverkeer.

Bovendien blijkt uit het door Sweco uitgevoerde onderzoek dat een extra “uitgang” ook niet nodig is. Het kruispunt Karolingersweg-Zandweg is in het kader van de geplande ontwikkeling in een verkeers-onderzoek beoordeeld op verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Vanuit het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat tijdens de drukke momenten sprake kan zijn van (meer) wachtrijvorming op de Karolingersweg-Oost, maar dat deze van korte duur is en als acceptabel kan worden beschouwd. Het verkeer van en naar het gebied kan adequaat afgewikkeld worden via de Zandweg en er is daarmee geen noodzaak om aanvullende maatregelen te treffen. Daarbij geldt dat bevoorradingsverkeer veelal buiten de drukke momenten tijdens de spits aanwezig is.

Mocht verkeer de korte wachtrijen incidenteel alsnog te lang vinden, dan zal het wegrijden via de Karolingersweg-Zuid via de Frankenweg. De alternatieve route bestaat feitelijk al. De gemeente gaat daarnaast een rotonde aanleggen op de kruising Frankenweg – Zandweg. De verwachting is dat dit in algemene zin een positieve bijdrage gaat leveren aan het beperken van sluipverkeer door de wijk. Een doorsteek zal niet alleen gebruikt worden door het verkeer vanaf het winkelcentrum, maar ook door extern verkeer zonder herkomst of bestemming in het winkelcentrum. Daarnaast ontstaan ook extra en ongewenste verkeersbewegingen op het parkeerterrein zelf.

2 Geluid en (hang)jongeren bij voetbalkooi

Met het verplaatsen van de voetbalkooi zal ook de aanwezigheid van jongeren verplaatsen. Of dit ook geldt voor hangjongeren en hiermee overlast ontstaat is niet vooraf in te schatten. Op deze plek wordt het groen zodanig ingericht dat er vanaf de openbare weg en woningen voldoende zicht is op de voetbalkooi en de omgeving daarvan. Bij de verlichting van het terrein wordt gezocht naar een goede balans. Het parkeerterrein en de voetbalkooi moeten zo verlicht zijn, dat mensen voldoende zichtbaar zijn en er geen onveilig gevoel ontstaat. De verlichting moet echter niet zo goed zijn, dat deze uitnodigt om tot laat gebruik te maken van voetbalkooi.

Voor de bestemmingsplanprocedure is er geen toetsingskader of richtlijn beschikbaar voor het beoordelen van eventuele geluidhinder als gevolg van hangjongeren. Bij overlast door hangjongeren kan de gemeente handhavend optreden op basis van de APV.

Er zijn geen wettelijke regels voor geluid afkomstig van voetbalkooien. Bij de beoordeling of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening kan gebruik worden gemaakt van de VNG publicatie bedrijven en milieuzonering. Daar zijn geen richtafstanden voor voetbalkooien ingenomen, maar wel voor veldsportcomplexen. Als aan die richtafstanden wordt voldaan, dan kan zeker voor de voetbalkooi worden gesproken van een ruimtelijk inpassbare situatie. In de huidige situatie is sprake van gebiedstype gemengd gebied. De richtafstand voor geluid van een veldsportcomplex in gemengd gebied bedraagt 30 m. De afstand van de nieuwe voetbalkooi tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt circa 35 m. Daarmee kan gesteld worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke inpassing. Deze afstand is overigens vergelijkbaar met de afstand van de huidige voetbalkooi tot de dichtstbijgelegen woningen.

De gemeente zal bij de materiaalkeuze aandacht besteden/ vragen voor het beperken van de hoeveelheid geluid.

3 Geluid van verkeer en bedrijfsactiviteiten

In het akoestisch onderzoek zijn de genoemde aspecten zoals dichtslaande portieren, rijdende winkelwagens etc. meegenomen en getoetst aan de geldende normen. Daarbij is geconcludeerd dat de beoogde ontwikkelingen een goed woon- en leefklimaat niet in de weg staan.

De begroeiing betreft in de huidige situatie bomen op stam en een smalle strook struikgewas. Wetenschappelijk is aangetoond dat een dergelijke groenvoorziening geen geluidreducerend effect heeft. Bovendien zal het groen in een deel van het jaar (herfst/winter en begin voorjaar) niet blad dragend zijn. De begroeiing levert gedeeltelijk een visuele afscherming op. Dit kan wel van invloed zijn op de beleving van het geluid.

Binnen de wettelijk voorgeschreven rekenregels wordt geen rekening gehouden met afscherming door groen, dit is dan ook niet meegenomen in de berekeningen.

Er zijn geen geluidsmetingen gedaan. Omdat het een nieuwe situatie betreft is de geluidsbelasting op de woningen berekend op basis van in Nederland gevalideerde rekenmodellen. Het geluid in de toekomstige situatie is berekend met uitgangspunten die horen bij het toekomstige gebruik van het gebied.

De in het akoestisch onderzoek opgenomen getalswaarden op de woningen betreffen de detailresultaten van de verschillende onderzochte aspecten zoals wegverkeer, maximale geluidsniveaus (geluid-pieken) als gevolg van activiteiten rond het winkelcentrum en de gemiddelde geluidsbelasting als gevolg van activiteiten rond het winkelcentrum. Dit betreft dus allemaal waarden die berekend zijn met de verschillende rekenmodellen. Voor de berekeningen is uitgegaan van de aangeleverde uitgangspunten ten aanzien van aantallen voertuigen, bezoekers van de winkels, laad/losactiviteiten etc.

De rekenmodellen voor industriegeluid zijn gemaakt volgens de Handleiding meten en rekenen industrielawaai.

Op een deel van de detailhandel en horeca in het winkelcentrum is het Activiteitenbesluit van toepassing. Hierin staan grenswaarden voor geluid waaraan de detailhandel en horeca (inrichtingen) moeten voldoen. Zouden voor die inrichtingen de uitgangspunten wijzigen dan blijven dezelfde maximale grenswaarden van kracht. Dit borgt dus dat er geen hogere geluidbelastingen optreden dan wettelijk zijn toegestaan.

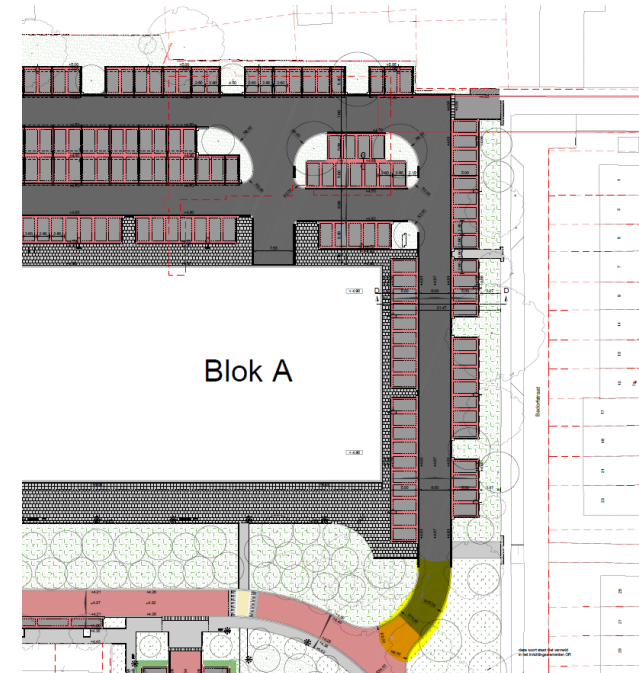
De rekenmodellen voor wegverkeerslawaaï zijn conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 opgesteld. Hierin is o.a. vastgelegd hoeveel geluid een auto en vrachtauto gemiddeld produceert, afhankelijk van de snelheid, bestrating en ander omgevingsfactoren. Daarnaast is gebruik gemaakt van de te verwachten verkeersintensiteit in het jaar 2031.

Er is nu geen aanleiding om in de toekomst hogere geluidsniveaus te verwachten dan in de berekeningen zijn opgenomen. In het rekenmodel is rekening gehouden met de verwachte verkeersintensiteit in het jaar 2031.

4 Eenrichtingsverkeer van hoek Karolingersweg naar parkeerplaatsen

Het is de bedoeling om het kleine stukje nieuw aan te leggen weg van hoek in de Karolingersweg naar de eerste parkeerplaatsen eenrichtingsverkeer te maken. Dat is het geel gemarkeerde deel in de situatieschets hiernaast. Overigens zal dat deel even breed blijven. Dat is nodig voor het vrachtverkeer dat deze bocht moet kunnen maken.

Het is niet de bedoeling om de weg aan de achterkant van de Lidl in zijn geheel eenrichtingsverkeer te maken. Dat zou ter hoogte van de dwarsparkeerplaatsen onlogisch en niet nodig zijn.



4 Zienswijzen

	Inhoud van de zienswijzen	Reactie van gemeente
1	Indiener 1	
1.1	Na realisatie van het nieuwbouwplan (Lidl en woningen) is de belangrijkste in- en uitvoerroute de driesprong Karolingersweg-Oost met de Zandweg. Te verwachten is dat de uitvoerroute bij deze driesprong door de toegenomen verkeersdrukke moeilijkheden op gaat leveren. Vooral het invoegen naar de Zandweg. Dit probleem zou grotendeels opgelost kunnen worden door een extra uitvoerroute. Naar indieners idee is er ruimte om een eenrichtings-doorgang voor auto's te creëren aan het eind van de Badorfstraat richting de Frankenweg. Deze korte uitweg kan ervoor zorgen dat m.n. de vrachtauto's via de nu geplande rotonde op de Zandweg richting Bunnik kunnen doorstromen. Ook zullen Lidlbezoekers met de auto uit de Noorderwaard zonder opstopping hun wijk kunnen bereiken.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Een extra "uitgang" naar de Frankenweg.
2	Indiener 2	
2.1	De parkeerplaatsen zouden (grotendeels) ondergronds moeten worden gerealiseerd waarbij minstens driekwart van de parkeerplaatsen bovengronds zouden verdwijnen.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Minder parkeerplaatsen maken.
2.2	De parkeerbaai in de bocht van de Karolingersweg (op de situatieschets op pagina 18 onderaan opgenomen) is overbodig. Deze parkeerplaatsen waren bedoeld voor de nog te realiseren school daar direct naast, maar die school komt er niet meer. Ook het mooie uitzicht aan de achterkant van zijn huis op de grote bomen (waar de parkeerbaai zou komen) wil de indiener graag behouden.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Meer groen behouden of maken in de binnenbocht van de Karolingersweg (met parkeren en voetbalkooi).
2.3	De berekening van het aantal parkeerplaatsen gebaseerd op het rapport b_NL.IMRO.0352.wbdhoogheullangb-bon1 tb21 is	Bij het toegepaste rekenmodel voor de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de bezoekerskenmerken van de verschillende functies (supermarkt,

	onnavolgbaar. De basisuitgangspunten zijn onjuist en daarnaast kan bij een voor ons onnavolgbare maximale berekende parkeerbehoefte van 229 op één moment op een zaterdag niet volgen dat er dan 250 plaatsen nodig zouden zijn. Daarom lijkt het de indiener het beste om een nieuw rapport op te laten maken over de parkeer- en verkeersbehoefte door één van de gerenommeerde adviesbureaus over stedelijke planning zoals bijvoorbeeld door Sweco (die de verkeerstudie naar effecten heeft gedaan).	snackbar, bakker etc.). Van daaruit wordt, met onderbouwde aantallen per verwachte wijze van vervoer (auto, fiets, bus, etc.) gecombineerd met het bezoekgedrag, een gedetailleerd inzicht in de omvang van de parkeervraag verkregen en het verloop daarvan in de tijd. Deze methodiek is in vele plaatsen toegepast, uiteenlopende van centrumgebieden van verschillende gemeenten, met specifieke vormen van bedrijvigheid als recreatiecentra, bedrijventerreinen, tuincentra, supermarkten, horecabedrijven, woningbouw en gezondheidszorg. Hiermee kan optimaal worden ingespeeld op de mogelijkheden van dubbelgebruik; het rekenmodel rekent in feite met de aanwezigheid per half uur. De meer grofmazige methode op basis van algemene parkeernormen/ parkeerkentallen rekent met een aanwezigheid per dagdeel. Daarnaast kan bij toepassing van algemene parkeernormen veel minder worden toegesneden op de locatie specifieke kenmerken van de functies.
2.4	De overlast van hangjongeren op het Vikingplein (lawaaï en drugs dealen) zal zich verplaatsen naar de parkeerbaai.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Geluid en (hang)jongeren bij voetbalkooi.
2.5	De voetbalkooi zal dicht bij de huizen komen te staan dan dat nu het geval is en omdat er geen groenstrook gepland is tussen de voetbalkooi, parkeerplaatsen en huizen zal het uitzicht er niet mooier op worden; bovendien zal het lawaai toenemen. De indiener is voor een bredere groenstrook. Daarnaast is er geen noodzaak tot het verwijderen van met name de bomen in de bocht van de Karolingersweg.	Voor de woning van indiener geldt dat de voetbalkooi dichtbij komt in de toekomstige situatie. Geluiden van de nieuwe voetbalkooi zullen ter plaatse van de woning van indiener duidelijker hoorbaar zijn, maar er is op voorhand niet aan te nemen dat dit direct tot overlast zal leiden. Zie hiervoor ook de thematische beantwoording onder Geluid en (hang)jongeren bij voetbalkooi. Overigens worden wel heestervakken en hagen gerealiseerd tussen de parkeerplaatsen en de naastgelegen woningen. Zie hiervoor ook de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen, Meer groen behouden of maken in de binnenbocht van de Karolingersweg (met parkeren en voetbalkooi) en Nieuwe groenbalans.
2.6	De indiener is huiverig voor schade aan zijn huis, vooral bij het heien dat zal plaatsvinden.	Bij bouwwerkzaamheden moet voldaan worden aan trillingseisen zoals opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Daarin zijn grenswaarden opgenomen waarbij de kans op schade aan woningen verwaarloosbaar klein is. Bij de bouw zal de aannemer door middel van een risico-inventarisatie

		eventueel aangevuld met trillingsmetingen aan moeten kunnen tonen dat aan de grenswaarden kan worden voldaan. Voorafgaand aan het bouwen wordt een omgevingsvergunning bouwen aangevraagd. De indiener kan dan opnieuw zijn/haar bedenkingen kenbaar maken. Overigens heeft de ontwikkelaar aangegeven schroefpalen toe te passen. Hierdoor ontstaan minder geluid en trillingen dan bij traditioneel heien.
3	Indiener 3	
3.1	In het ontwerp bestemmingsplan worden de detailhandelsmogelijkheden aan de Hoogstraat 14 wegbestemd, om die betreffende m2 te gebruiken om een nieuwe grotere Lidl aan de Heul mogelijk wordt te maken (waarbij de bestaande supermarkt aan De Heul verdwijnt), alsmede een uitbreiding van de Jumbo aan de Langbroekseweg. De gebruiksmogelijkheden van haar perceel aan de Hoogstraat 14 worden als gevolg hiervan beperkt tot woningen en/of maatschappelijke functies, wat leidt tot een waardedaling van het pand aldus indienster. Indienster is niet betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan en met haar belangen is ook geen enkele rekening gehouden. Waarom is zij niet in de gelegenheid gesteld om verhuurder te worden van de nieuwe Lidl? Nergens wordt toegelicht in hoeverre indienster financiële compensatie tegemoet kan zien. Het plan zou gelet op het vorenstaande in strijd zijn met artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro (uitvoerbaarheid), alsmede in strijd met het zorgvuldigheids-, motiverings- en evenredigheidsbeginsel.	In het bestemmingsplan is detailhandel aan de Hoogstraat wegbestemd. Dit is enerzijds gedaan omdat de huidige supermarkt voor parkeer- en verkeersoverlast zorgt in de omgeving van de Hoogstraat en anderzijds om tot de gewenste detailhandelsstructuur te komen. Deze voorziet in 4 supermarkten in Wijk bij Duurstede in toekomstbestendige wijkwinkels en het centrum. Dit is ook vastgelegd in beleid, met name de al lang bestaande Structuurvisie detailhandel Wijk bij Duurstede 2013 en de recente Omgevingsvisie. Het wegbestemmen van de detailhandelsmogelijkheden ter plaatse van de Hoogstraat 14 zal inderdaad leiden tot een waardevermindering van dit perceel. Gelet op de publieke belangen bij de beoogde ontwikkeling, die dus ook beleidsmatig al lange tijd wordt nagestreefd, weegt het belang van de eigenaresse niet op tegen de publieke belangen. De Eigenaresse heeft binnen de wettelijke kaders recht op een financiële compensatie (zie hierna hetgeen geschreven is over onteigening). Het is niet juist dat met de eigenaar van de Hoogstraat 14 geen overleg gevoerd is of diens belangen niet zijn meegenomen. De structuur die de gemeente voorstaat ligt reeds vast in de Structuurvisie detailhandel Wijk bij Duurstede 2013. Sinds 2015 is door de gemeente aan stakeholders, waaronder de eigenaar van Hoogstraat 14 gevraagd mee te denken. Daarnaast zijn er diverse overleggen door de gemeente en door Lidl met de eigenaar gevoerd omtrent het beoogde plan en de rol van eigenaar

		Hoogstraat 14 daarin. Omdat uit deze gesprekken duidelijk werd dat deze niet voornemens was mee te werken en het belang bij de beoogde ontwikkeling groter is dan het individuele belang van de eigenaar van Hoogstraat 14 is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld en wordt een onteigeningstraject opgestart. Nu voor de beoogde verplaatsing van de Lidl supermarkt van de Hoogstraat naar De Heul de medewerking van Lidl nodig is (als eigenaar van het buurtwinkelcentrum en huurder van de locatie Hoogstraat 14) en anderzijds een kapitaalkrachtige partij die ervaring heeft met ontwikkelingen als beoogd bij de Heul was voor de gemeente Lidl de enige kandidaat om de gronden van de gemeente te kopen. Conform de Onteigeningswet zal de eigenaar van Hoogstraat 14 schadeloosgesteld worden. Deze vergoeding zal uiteindelijk door Lidl betaald worden, hetgeen privaatrechtelijk is geborgd in een overeenkomst en waartoe Lidl ook in staat is. Aldus valt niet in te zien dat het plan (financieel) niet uitvoerbaar zou zijn en om die reden in strijd is met artikel 3.1.6 Bro, danwel het zorgvuldigheids-, motiverings- of evenredigheidsbeginsel is geschonden.
3.2	Onduidelijk waarom het bestemmingsplan nodig is. Niet gemotiveerd is waarom de ambitie om van 5 naar 4 supermarkten terug te gaan nu zou moeten betekenen dat een supermarktcarsousel plaats moet vinden en waarom de Hoogstraat 14 de supermarktbestemming kwijt moet raken. Indienster vraagt zich ook af of er wel een supermarkt zou moeten verdwijnen.	Wijk bij Duurstede kent de opgave om een toekomstbestendige winkelstructuur te realiseren. Detailhandel staat onder druk en in de toekomst is de behoefte aan fysieke winkelmeters kleiner dan nu het geval is. Deze transitie heeft leegstand tot gevolg, met mogelijk ook bijkomende effecten zoals verpaupering en verminderde aantrekkelijkheid van wijken en buurten. In de Structuurvisie Detailhandel (2013) staat beschreven hoe de gemeente Wijk bij Duurstede inspeelt op deze veranderingen. Hierin wordt uiteengezet dat de gemeente – naast een compact centrum met recreatief en niet-recreatief aanbod – een gezonde supermarktstructuur nastreeft. Hierbij wordt ingezet op de aanwezigheid van supermarkten in de diverse buurten met een vergelijkbare omvang. Deze beleidsinzet wordt bevestigd in de Omgevingsvisie (2021), waarbij ook is aangegeven dat de gemeente de supermarktbestemming aan de Hoogstraat 14 wenst te sàneren, vanwege de solitaire ligging (niet in de beoogde winkelstructuur)

		en vanwege de matige bereikbaarheid (voor bezoekers en voor bevoorrading) en beperkte parkeerruimte. De marktruimte in Wijk bij Duurstede is onvoldoende voor vijf moderne supermarkten te kunnen herbergen, zo blijkt uit de analyse van Stec Groep. De gemeente zag (in 2013, ten tijde van het opstellen van de Structuurvisie Detailhandel) twee mogelijkheden, verplaatsing van de Lidl naar De Horden of naar De Heul. Er zijn gesprekken gevoerd over de verplaatsing naar De Horden, maar deze gesprekken hebben niet geleid tot verder planvorming. Bovendien zijn de beschikbare meters in De Horden inmiddels ingevuld met een wooncomplex, horeca en beperkt overige detailhandel. Verplaatsen naar winkelcentrum De Heul is een vooruitgang voor Lidl en voor De Heul. Al sinds 2013 werkt de gemeente aan het opstellen van een plan om het gebied duurzaam te versterken. Winkelcentrum De Heul heeft een opknapbeurt nodig. Het verplaatsen, en daarmee creëren van een sterke trekker in het winkelcentrum, zorgt voor een toekomstbestendig winkel- en supermarktaanbod in deze wijk. Zonder investering zal het winkelcentrum verder verouderen en komt de toekomstbestendigheid van dit centrum onder druk te staan. De gemeente Wijk bij Duurstede zet in op een toekomstbestendige winkelstructuur met daarin een krachtig centrum/binnenstad en twee buurtwinkelcentra (De Horden en De Heul). Een en ander is vastgelegd in de structuurvisie detailhandel uit 2013. Solitaire ontwikkelingen/winkels zijn beleidsmatig ongewenst. Het streven is om het aantal supermarkten terug te brengen van 5 naar 4. Hoogstraat 14 betreft een solitaire winkel, waar knelpunten zijn ten aanzien van bevoorrading en parkeren.
3.3	Indienster stelt zelf vast dat het centrum hinder zal ondervinden van het verdwijnen van een supermarkt aan de Hoogstraat 14 en de mogelijkheden bij De Heul en de Langbroekseweg. Ten	De binnenstad van Wijk bij Duurstede is een belangrijke aankoopplaats voor zowel dagelijkse als niet-dagelijkse aankopen. Supermarkten kunnen hierin een belangrijk rol spelen. Zij zijn veruit de grootste

	onrechte is niet ingegaan op de gevolgen voor het centrum. Aldus is sprake van strijd met het zorgvuldigheids-, motiverings- en evenredigheidsbeginsel.	publiekstrekkingen en zorgen daardoor de hele week door voor passantenstromen. Supermarkten kunnen hierdoor bijdragen aan het behoud van een gevarieerd dagelijks én niet-dagelijks winkelaanbod. Belangrijke voorwaarde hiervoor is wel dat de onderlinge afstand tussen de supermarkt en het overige aanbod niet te groot mag zijn. Hoe groter de afstand tussen de ingang van de supermarkt en de overige winkels, hoe lager het aandeel van de supermarktbezoekers dat ook nog één of meer andere winkels of voorzieningen bezoekt. Bij een afstand van 40 meter tot de eerste vijf winkels ligt het combinatiebezoek op 62%. Dit percentage daalt snel als de onderlinge afstand groter wordt. Bij een afstand van meer dan 120 daalt het combinatie tot 42% (DTNP, 2021). In Wijk bij Duurstede ligt de bestaande Lidl op zo'n 200 meter afstand van de eerstvolgende winkel in het centrum. Hierdoor is het combinatiebezoek dat Lidl genereert zeer beperkt. De Lidl is niet binnen de contour van de binnenstad gevestigd en zal daarom een beperkt versterkende functie hebben voor de winkels die in het centrum gevestigd zijn. Combinatiebezoek (en daarmee de versterkende functie) is sterk gekoppeld aan de zichtrelatie of directe nabijheid van andere winkels. Dit is in Wijk bij Duurstede niet het geval. Een deel van de bezoekers aan Lidl zal ook andere voorzieningen in het centrum bezoeken, echter het combinatiebezoek is minder groot dan wanneer de supermarkt direct in het centrum gevestigd zou zijn. Enig omzeteffect – als gevolg van de herontwikkeling van winkelcentrum De Heul – in het centrum van Wijk bij Duurstede is niet uit te sluiten. Een vertrek van de Lidl van de Hoogstraat naar De Heul zal niet leiden tot extra leegstand in het centrum, zo blijkt uit de opgestelde rapportage door Stec Groep. Gezien de ligging van Lidl (op afstand van het centrum en zonder zichtrelaties) en het beperkte combinatiebezoek dat Lidl
--	--	--

		genereert, heeft het vertrek van Lidl geen effect op de toekomstig functioneren van het centrum van Wijk bij Duurstede. De verplaatsing van Lidl naar winkelcentrum De Heul zorgt er juist voor dat zich in één van de winkelcentra van de kern een grote en marktconforme discountsupermarkt vestigt. Dit heeft een positief effect op het winkelaanbod in De Heul. Zij kunnen namelijk profiteren van de aanwezigheid van Lidl. Hiermee wordt de wijk- en buurtverzorgende functie van het winkelcentrum versterkt. In de huidige vorm is De Heul niet toekomstbestendig. Dit werd al in 2013 benoemd. Het nastreven van een sterke binnenstad en twee buurtvoorzieningencentra is voor de herkenbaarheid van de voorzieningenstructuur in Wijk bij Duurstede van groot belang. Omdat het aanbod van de binnenstad en de buurtcentra (waaronder De Heul) sterk verschilt (in binnenstad nadruk op mix van voorzieningen in detailhandel en horeca en in buurtcentra dagelijkse boodschappen) zal een sterker De Heul geen invloed hebben op de binnenstad.
3.4	Strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking, nu nog geen keuze tussen woningbouw of een maatschappelijke functie is gemaakt. Bovendien wordt niet onderbouwd waarom nu juist de Hoogstraat 14 voor woningbouw/ maatschappelijke functies gebruikt moet worden en niet 1 van de leegstaande panden. Gelet hierop is sprake van strijd met artikel 3.1.6 lid 2 Bro en het zorgvuldigheids-, motiverings- en evenredigheidsbeginsel.	De locatie aan de Hoogstraat 14 heeft in het ontwerp-bestemmingsplan de enkelbestemming 'gemengd-2' gekregen. Hierbinnen zijn de functies 'wonen' en 'maatschappelijke voorzieningen' mogelijk. Voor maatschappelijke voorzieningen geldt dat het alleen gaat om kinderopvang, tandartsen en apotheken. Eén optie is dat er 10 grondgebonden woningen worden gebouwd op de achterblijvende locatie aan de Hoogstraat 14. Op basis van de woningmarktanalyse in de Laddertoets van Stec Groep blijkt er voldoende behoefte te bestaan aan deze woningen. Tot 2031 bestaat er namelijk behoefte aan zo'n 530 extra woningen in de gemeente Wijk bij Duurstede. De beoogde woningen voorzien daarmee in een behoefte. Van onaanvaardbare ruimtelijke effecten zal geen sprake zijn. Een andere optie is dat er maatschappelijke voorzieningen worden toegevoegd op de achterblijvende locatie aan de Hoogstraat 14. Het gaat

		daarbij uitsluitend om kinderopvang, een tandarts en/of apotheek. Op basis van de analyse voor maatschappelijke voorzieningen in de Ladder-toets van Stec Groep bestaat behoefte aan deze functies.
4	Indiener 4	
4.1	<i>De Heul: te veel steen en te weinig ruimte voor groen en water.</i> De nieuwe grote Lidl en winkelblok daartegenover zijn gebouwen met 4-5 lagen appartementen boven de winkels met 250 parkeerplaatsen er omheen. De massale bebouwing en enorme oppervlakte verharding is te omvangrijk voor deze plek. Daardoor is geen ruimte voor een moderne natuurinclusieve en klimaatbestendige herontwikkeling van het hele gebied. Er is onvoldoende groen en water voor een goed leefklimaat. In deze fase van het project, het ontwerp bestemmingsplan, kan het project sterk verbeterd worden door toch (deels) onder de bouwblokken te parkeren. Sinds de afspraken over deze ontwikkeling een paar jaar geleden zijn gemaakt, zijn de huizenprijzen extreem gestegen. Dat maakt het (deels) onder de bebouwing parkeren waarschijnlijk wel financieel haalbaar, voorbeelden zijn er genoeg. Duurzaamheid betekent niet alleen energieneutraal, maar ook een prettige en gezonde leefomgeving.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen, Meer groen behouden of maken in de binnenbocht van de Karolingersweg (met parkeren en voetbalkooi) en Minder parkeerplaatsen maken. Natuurinclusief en biodiversiteit: De oppervlakte groen blijft globaal hetzelfde. Het volume aan groen neemt met circa 12% af, hiervoor wordt gecompenseerd. In de huidige situatie zijn veel meer gazons aanwezig, met een lage natuurwaarde. Door deze te vervangen door heesterbeplantingen wordt het volume aan groen juist belangrijk vergroot. De plantplaats van de bomen en struiken wordt optimaal ingericht, waardoor bomen volledig zullen uitgroeien en heesters floreren. Daarnaast wordt met de keuze van beplantingen optimaal rekening gehouden met een toegevoegde waarde in biodiversiteit. Bomen en heesters worden geselecteerd als waardplant, nectarplant of schuilplaats voor o.a. bijen, hommels, vlinders en vogelsoorten. Daarnaast wordt op particulier terrein natuurinclusief bouwen als verplichting opgelegd in de nog te verlenen omgevingsvergunning bouwen. Wateroverlast / droogte Een groot gedeelte van de klimaatbestendigheid van het terrein (het tegengaan van wateroverlast) vindt onder de verharding plaats door middel van een infiltratieriool. Door de verharding kan het water niet direct worden geïnfiltreerd in de bodem, echter door het infiltratieriool zal het water

		alsnog in de bodem worden opgenomen i.p.v. door de riolering te worden opgevangen en verwerkt. Dit is het geval voor de verharding bij P1 – P4. Daarnaast worden grondniveaus aangepast, waar mogelijk komvormig aangelegd en voldoende verdiept ten opzichte van de omringende verhardingen. Hierdoor stroomt regenwater bij de planten en wordt water optimaal geborgen voor gebruik (belangrijk bij langdurige droogte). Bij extreem weer kan veel water tijdelijk worden opgevangen in de plantvakken, waardoor wateroverlast sterk vermindert. Heesterbeplantingen worden geselecteerd op dekkingsgraad om optimaal water vast te houden en verdamping tegen te gaan. Bij P5 zal infiltratie voornamelijk plaatsvinden door afwatering in de omringende bermen en groenvakken. Hittestress Met de selectie van bomen is optimaal rekening gehouden met dekking van de boomkroonprojectie op de verhardingen, om schaduw te creëren en zo hittestress te verminderen. Bij de parkeerplaatsen met PV panelen is dit lastig. Onder de PV panelen is sprake van een wat lagere temperatuur, boven de panelen niet.
4.2	<i>Bomen De Heul: aanwezige massa aan groen (grote bomen) wordt ingeruild voor kleinere bomen en massa steen.</i> Het rapport Groenbalans geeft aan dat in de nieuwe situatie 123 bomen aanwezig zullen zijn. Van de bestaande bomen blijven er 26 behouden, 92 bomen worden er gekapt en 94 bomen worden aangeplant. Op de daktuin worden 3 bomen aangeplant. Er zijn 7 bomen aanwezig die verplant kunnen worden. Begrijpelijk dat door de herontwikkeling bomen en groen moeten wijken. In aantallen lijkt de massale kap van grote bomen te worden gecompenseerd door nieuwe bomen. Maar alternatieven om meer grote bomen te behouden ontbreken. De massa steen neemt enorm toe, zowel door de oppervlakte en hoogte	Zie hiervoor ook de reactie op 4.1 en de thematische beantwoording onder Groen en parkeren, Nieuwe groenbalans. Bij de genoemde voorbeelden geven we hieronder een toelichting hoe we groen zo optimaal hebben proberen in te richten. Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij de plannen nogmaals kritisch bekeken waar groen toegevoegd kan worden.

	van de bebouwing als door de verharding. Hier staat geen massa aan groen tegenover, maar veel meer kleine bomen (2e en 3e grootte) en versnipperde groenvakjes. In het rapport van Boomtotaalzorg staan de stamdiameter en kroonomvang van de te kappen bomen. Als we dat vergelijken met de nieuwe soorten na 25 jaar dan is de massa groen ook in de toekomst enorm minder. Indiener geeft de volgende drie voorbeelden.	
4.3	Er worden te weinig grote bomen gespaard. Juist in de bocht van de Karolingersweg en zuidkant richting Badorfstraat zijn er mogelijkheden om niet alles om te zagen. De indiener heeft dat aangegeven en besproken. Met een andere insteek van de nieuwe rijweg achter de Lidl is het mogelijk meer bomen te behouden. Zie afbeelding 6 pag. 18 van de Boom effect analyse van Boomtotaalzorg over de bocht in de Karolingersweg. Citaat: 'In het huidige ontwerp is sprake van 6 te kappen bomen, met aanpassing zoals hieronder weergegeven kan dit worden beperkt tot 4 te kappen bomen. Als de rijweg nog scherper kan worden ingestoken, is mogelijk ook boom 123.b115 te handhaven.'	In de BEA zijn twee stuks varianten uitgetekend, waarbij de boom met nummer 1234.b115 (in het huidige systeem net ID 1234.bm72) in beide gevallen niet gehandhaafd kan worden. De bocht kan helaas niet scherper. De volledige wegbreedte in de bocht is nodig om bevoorradingsverkeer de bocht te kunnen laten maken. Ook als dat wel zou kunnen, verandert dat de groeiplaats van deze boom zodanig, dat deze alsnog mogelijk teveel schade zal oplopen. Vlakbij deze plaats is een nieuwe, wintergroene, grote boom gepland van de 1^e grootte, een Sequioadendron, die o.a. ook uilen aan zal trekken. Deze boom kan door zijn grootte en omvang enkel op deze plaats geplant worden.
4.4	Bij de vergelijking kappen – aanplant wordt alleen naar aantallen gekeken en niet naar de grootte van de boom. Bomen die klein blijven (2e en 3e grootte) moeten de huidige grote bomen (1e grootte) vervangen omdat er nu onvoldoende plek is voor grote bomen. Maar het gaat niet alleen om het aantal bomen, maar ook om de grootte nu én in de toekomst. Dat maakt voor de leefomgeving, de biodiversiteit en het klimaat een enorm verschil. Door alles louter in aantallen en m2 uit te drukken wordt dat aspect onterecht geheel buiten beschouwing gelaten.	De huidige bomen van de 1^e grootte, voornamelijk Acer platanoides (gewone Esdoorn) zijn niet uitgegroeid tot deze grootte. De meeste bomen zijn blijven steken bij de 2^e grootte. Dat komt door de slecht ingerichte standplaats in het verleden en doordat een deel van de bomen op verhoogde grond staat, waardoor ze te weinig water kregen. De bomen hebben hun eindbeeld bereikt en zullen niet verder uitgroeien. De genoemde boomsoort is van een soort, die wij niet meer toepassen in wijken. Reden daarvoor is dat de boomsoort overlast veroorzaakt door vallende zaden, die daarna ontkiemen en voor veel opslag zorgen. Daarnaast heeft deze boomsoort vaak last van luis, waardoor plak ontstaat op auto's, verhardingen etc. Dicht bij verharding drukken de oppervlakkige wortels de verhardingen omhoog.

		In het algemeen gaan we bij buurtontsluitingswegen die zich kenmerken door vaak wat minder brede wegen, uit van bomen van 10 tot 15 meter hoog (2^e grootte). In deze situatie is er ruimte om toch voor meerdere bomen van de 1^e grootte te kiezen. Er is met de ontwikkeling van het nieuwe bomenplan gekeken naar alle belangrijke factoren, niet alleen naar aantallen. De bomen, zoals weergegeven in het huidige bomen plan, geven optimaal dekking op het gebouw(zicht). De boomkroonprojectie bedekt waar mogelijk de verhardingen, waardoor hittestress wordt verminderd. Het bladvolume na uitgroeien van de bomen zal zeker niet minder zijn dan de huidige. De beleving zal zijn dat er veel groen aanwezig is, ondanks de verhardingen. Biodiversiteit en klimaat, zie verder eerder gegeven antwoord.
4.5	In de strook met de bestemming groen voor de westgevel van het Lidl-gebouw zijn veel nieuwe bomen op korte afstand van elkaar gepland, als compensatie van de 96 te kappen bestaande bomen. Door de geringe plantafstand zijn dat relatief klein blijvende bomen (2e en 3e grootte, en/of met smalle kolomvormige kroon). Ook komen de bomen dicht op de zuidwestgevel van de appartementen te staan. Dat kan in de toekomst tot bezwaren leiden van bewoners, waardoor een deel toch weer gekapt moet worden.	Op dit gedeelte is vooral gekeken naar een optimale dekking van het gebouw, voor de aanwonenden aan de Karolingersweg. Door boomsoorten te combineren in grootte en kleur, is deze strook het gehele jaar aantrekkelijk. De boomsoorten die gemakkelijk uitgroeien tot hoogten tussen 12 en 18 meter, zijn zorgvuldig gekozen, deze zullen de gebouwen nooit raken, er blijft ruim voldoende afstand. Bomen worden niet zomaar gesnoeid of gekapt. Zaken als zicht, schaduw, natuurlijk afval, vogelpoep etc. zijn geen criteria om bomen te snoeien of te kappen. Dat is in het beleid vastgelegd. Bewoners van deze appartementen dienen te worden geïnformeerd van tevoren over deze groenstrook en nemen deze ter kennisgeving aan.
4.6	<i>De groene hoek aan de zuidwestkant van het plangebied De Heul</i> , deelgebied tussen de Karolingersweg en de Fridenburgstraat is in de plannen slechts een bijzaak. In deze laatste overblijvende groene plek in het plangebied van De Heul verdwijnen onnodig veel bomen en gaat groen verloren door de aanleg van een nieuw en onnodig extra parkeerterrein, een verharde voetbalkooi en voetbalveldje. Die verharde voetbalkooi staat daarbij ook nog eens aangemerkt (en is meegeteld?) als	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Meer groen behouden of maken in de binnenbocht van de Karolingersweg (met parkeren en voetbal-kooi). Het gaat hier om tijdelijke natuur totdat er definitief een ander plan komt. De oppervlakte van de school die er heeft gestaan, telt niet mee als groenareaal.

	groenvlak. Weer een oppervlakte groen die geminimaliseerd wordt. De indiener maakt de volgende vijf opmerkingen.	De verharde voetbalkooi is niet meegeteld als groenareaal, deze geldt als verharding. Overigens is deze kooi flink kleiner gemaakt dan degene die aanwezig was.
4.7	Nu er geen Brede School gebouwd gaat worden op het St. Jozefferrein is de aanleg van het nieuwe parkeerterrein in het groen niet nodig. Bovendien zijn er volgens berekeningen 229 parkeerplekken nodig en worden er maar liefst 250 gerealiseerd.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Minder parkeerplaatsen maken.
4.8	Dit deelgebied ontbreekt in de inventarisaties van bomen (rapport Boomtotaalzorg). Er staan enkele mooie grote bomen die bij een andere inrichting van de 28 parkeerplaatsen, en natuurlijk ook bij het niet aanleggen van de parkeerplaatsen, gewoon behouden kunnen worden.	De Groenbalans geeft een aanvulling op dat deel wat niet in de boomeffectanalyse is opgenomen. Er zijn op dit deel 4 stuks Lindebomen en 1 stuks Valse Acacia aanwezig, met een redelijke conditie. De aanwezige Esdoorns zijn matig tot redelijk van conditie en hebben nooit de hoogte bereikt (1 ^e grootte) door de slechte plantplaatsen. De meeste bomen zijn blijven steken op 12 meter. Het nieuwe bomenplan voor dit deel voorziet in een groter en gevarieerder bomenbestand met meer aandacht voor biodiversiteit en klimaat.
4.9	Dit deelgebied ontbreekt in de inventarisaties van het rapport Quick scan natuur. In 2.3 bij Planten staat: 'Bij de verschillende locaties is er sprake van een voornamelijk versteende bodem, waarbij de overige gronden voedselrijke en regelmatig bewerkt zijn. Beschermde planten worden in een dergelijk biotoop niet verwacht en werden bij het veldbezoek ook niet aangetroffen'. Alleen rond de bebouwing is een veldbezoek gebracht. Het deel van de parkeerplek met 28 plaatsen en voetbalkooi is ook in dit rapport niet beoordeeld. Van dit deelgebied is overigens slechts een klein deel aangemerkt als tijdelijke natuur.	Bij de quick scan natuur zijn de plangebieden bezocht, zoals die staan aangegeven op de kaarten in paragraaf 1.2.1 van de quick scan natuur. Voor de Heul betekent dat, dat bij het veldbezoek ook de groene hoek aan de zuidwestzijde van het plangebied werd bezocht. Van deze hoek van het plangebied is in de rapportage ook een foto opgenomen (zie foto van het grasveld, op blz. 7 van de rapportage). Het veldbezoek werd uitgevoerd in de bloeitijd van planten en bij het bezoek werden geen beschermde soorten aangetroffen.
4.10	Mede hierdoor (a, b en c) is van zorgvuldige planvorming met behoud van bomen en natuurwaarden geen sprake. Juist hier is ruimte voor meer groen. De verharde voetbalkooi kan elders op een bestaande verharding geplaatst worden, de groene ruimte is voor veel meer omwonenden (meer dan alleen voor voetballers) van belang.	Zie eerdere opmerkingen m.b.t. Natuurwaarden en klimaat. De voetbalkooi was in dit gebied aanwezig. Het is de wens van gebruikers en buurtbewoners dat deze hier wordt terug geplaatst, zij het in een kleinere afmeting.

4.11	Het gehele gebied zou groen moeten blijven als uitloopgebiedje voor het toenemende aantal omwonenden en als zodanig bestemd moeten worden zonder parkeerterrein en zonder extra voetbalverharding.	Daar waar ruimte is om groen toe te voegen of te behouden is dit gedaan. Een deel van het terrein betreft 'Tijdelijk groen'. Het gedeelte waar de oude school heeft gestaan, geldt niet als groen, maar als verharding.
4.12	<i>Groenvakken De Heul.</i> Het rapport Groenbalans geeft aan dat het oppervlak groenvakken in het projectgebied De Heul 26% wordt (20% groen + 2% door gevelgroen + 4 % door daktuin), hetgeen vergelijkbaar zou zijn met de huidige oppervlakte. Dit komt tot stand door snippergroenvakken op de kopse kant van P vakken en heggen langs P vakken te maken. Ook wordt de niet openbaar toegankelijke daktuin boven de Lidl als openbaar groen meegeteld. In feite is er sprake van een kwantitatieve en kwalitatieve afname van groen, van te weinig groen van omvang tussen veel en hoge bebouwing en verharding. Versnipperd groen draagt veel minder bij aan de biodiversiteit, leefomgeving en vermindering van hittestress dan groen met een grotere oppervlakte.	Zie de reactie onder 4.1
4.13	<i>Jumbo terrein</i> Op het Jumbo terrein wordt het verharde oppervlak (bebouwing en parkeren) maar liefst 1.600 m² groter (pag. 72 Toelichting) en rest een strook van 250 m² voor een wadi en landschappelijke inpassing. Meer verharding zonder bomen betekent meer hittestress. Dit is te verbeteren door meer bomen tussen de parkeervakken. Op de overgang naar het buitengebied (noord-west grens) ontbreken grote bomen. Vanwege de ligging van het plangebied in het Nationaal Landschap Rivierengebied (zie het Compendium voor de Leefomgeving) is een inpassingsplan met 3 losse bomen en een groepje van 3 bomen naast het pand te minimaal, de landschappelijke inpassing is karig. Een rij grote bomen langs hele kavelgrens van het bestaande	Met de uitbreiding wordt het Jumbo terrein met 600 m² verhard, met 750 m² bebouwd er is 250 m² beschikbaar voor landschappelijke inpassing. De parkeerplaatsen en rijbanen worden (net als het bestaande terrein) aangelegd met water passerende bestrating. Naar aanleiding van de zienswijze is met Jumbo besproken of het mogelijk is 2 parkeerplaatsen te laten vervallen ten gunste van 2 extra bomen. Dit blijkt mogelijk. In het nieuwe landschappelijk inpassingsplan wordt ook de soorten van de bomen en de hoogte van de haag vastgelegd.

	parkeerterrein en toekomstige uitbreiding zou de landschappelijke inpassing verbeteren.	
4.14	Op de daken van de appartementen boven de winkel van de Lidl is terecht aandacht voor zonnepanelen. Bij deze Jumbo wordt hier niets over aangegeven. In het kader van duurzaamheid zou het goed zijn dat ook de Jumbo zonnepanelen plaatst.	De gemeente is hierover in gesprek gegaan met Jumbo die haar heeft toegezegd in ieder geval op de uitbreiding PV panelen te zullen plaatsen. Onderzocht wordt of ook op het bestaande dak PV panelen kunnen worden geplaatst. De gemeente kan plaatsing niet afdwingen.
4.15	In het beeldkwaliteitsplan Hoogstraat 14 staat niets over beplanting, alleen over 'bij voorkeur ook natuurinclusief bouwen'. In de huidige initiële schetsen is het echter een volledig versteend en verhard gebied, dit is blijkbaar hoe er stedenbouwkundig over wordt gedacht. De natuurinclusieve inrichting van de buitenruimte, bijvoorbeeld aanplant van enkele bomen, ontbreken hierdoor in het nieuwe voorliggende plan.	Natuurinclusief en biodiversiteit: De openbare ruimte is hier zeer beperkt en hierdoor zullen er slechts enkele bomen toegevoegd kunnen worden en een beperkt aantal andere groenelementen zoals een haag of grasveldje. Dit vindt plaats bij de uitwerking van de plannen. De plantplaats van de bomen en struiken wordt optimaal ingericht, waardoor bomen die er komen volledig zullen uitgroeien en heesters floreren. Daarnaast wordt met de keuze van beplantingen optimaal rekening gehouden met een toegevoegde waarde in biodiversiteit. Bomen en heesters worden geselecteerd als waardplant, nectarplant of schuilplaats voor o.a. bijen, hommels, vlinders en vogelsoorten. Daarnaast wordt op particulier terrein natuurinclusief bouwen als verplichting opgelegd in de nog te verlenen omgevingsvergunning bouwen. Ook op particulier terrein is de ruimte beperkt, Daarbij worden veel tuinen gedeeltelijk verhard. In de wijk Noorderwaard-Zuid is te zien dat ongeveer 50% van de huidige tuinen bestaat uit een groen inrichting. Huidig en toekomstig beleid is zo ingericht dat dit hopelijk als ondergrens voor groen in tuinen kan worden gezien en er in de toekomst voornamelijk een verhoging van dit percentage zal plaatsvinden.
4.16	De indiener meent dat hier een beoordeling plaats had moeten vinden conform de SMB-richtlijn (2001/42/EG). Artikel 3 geeft	De Smb-richtlijn is van toepassing op plannen en programma's die 'wettelijk of bestuursrechtelijk' zijn voorgeschreven en een kader vormen voor

	de werkingssfeer aan, waarbij het begrip 'milieu' moet worden uitgelegd in de Angelsaksische betekenis van het woord, dus 'de gehele leefomgeving'. We merken hierbij op dat het unie-recht altijd gaat boven het nationale recht. De richtlijn roept op tot een beoordeling, die ter inspraak moet worden gelegd.	m.e.r.-(beoordelings)plichtige projecten dan wel aan een 'passende beoordeling' in de zin van art. 6 lid 3 Habitatrichtlijn moeten worden onderworpen. Met voorliggend plan is geen sprake van een plan of programma zoals bedoeld in artikel 2, onder a, van de SMB-richtlijn en daarmee hoeft geen milieubeoordeling plaats te vinden conform artikel 3, tweede lid, onder a van diezelfde richtlijn. Er is geen sprake van een wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plan/project. Daarnaast is geen sprake van de noodzaak tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling (zie ook punt 4.17/4.18). Een beoordeling van eventuele milieueffecten is voorzien middels een vormvrije m.e.r.-beoordeling waarop de gemeente een besluit neemt om geen m.e.r.-procedure te volgen. De vormvrije m.e.r.-beoordeling heeft ter inzage gelegen. De openbare kennisgeving van het m.e.r.-beoordelingsbesluit is bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling niet verplicht en kan volstaan worden met bekendmaking aan de aanvrager van dat besluit. In het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is een analyse gedaan naar het voorkomen van en het mogelijke effect van de ontwikkeling op zogenaamde gevoelige gebieden, zoals gedefinieerd in bijlage III van de EU-Richtlijn. Echter, behalve gebieden die op grond van de richtlijn als gevoelig worden beschouwd, zijn er ook gebieden waar krachtens nationale en provinciale regels in het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling rekening mee is gehouden. Daarnaast is onderzocht welke hinder en/of verontreiniging kan ontstaan op de milieuspecten verkeer, geluid en lucht.
4.17	Artikel 3 lid 2 stelt dat een milieubeoordeling vereist is omdat er een mogelijk effect is op gebieden waarvoor een beoordeling krachtens de Habitatrichtlijn artikel 6 of 7 vereist is. Een beoordeling krachtens de MER betekent volgens het Europese Hof van justitie geen vrijstelling van een beoordeling krachtens de SMB-richtlijn (arrest C-160/17, punt 54). Ook het feit dat een project gunstige effecten zou hebben sluit niet uit dat een milieubeoordeling krachtens de SMB-richtlijn had moeten worden	Ten behoeve van de ontwikkeling werd een recente stikstofberekening met de nieuwste versie van Aeries-Calculator uitgevoerd (zie 4.18 hieronder). Uit dat stikstofonderzoek blijkt dat significant negatieve gevolgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uitgesloten, waardoor aanvullend onderzoek in de vorm van een Passende Beoordeling of ecologische voortoets niet nodig is.

	uitgevoerd, zo is het oordeel van het Europese Hof van Justitie (arrest C-321/18, punt 28).	
4.18	Geconstateerd en berekend wordt dat er stikstofemissie is, zowel door de bouw en als door de verkeersaantrekkende werking van de ruimtelijke ontwikkelingen, hetgeen een negatief effect op Natura 2000-gebieden kan hebben. De conclusie in de Ecologische toets en in de MER dat er geen sprake is van significante effecten op de kwaliteit van natuurlijke habitats en habitats van soorten van binnen de invloedssfeer van het plangebied gelegen Natura 2000-gebieden is onjuist. Door de toename van de stikstofdepositie bovenop de al te hoge achtergronddepositie is sprake van significant negatieve effecten en had een passende beoordeling uitgevoerd moeten worden. Ook de conclusie dat in cumulatie met andere ontwikkelingen significant negatieve gevolgen uitgesloten zijn is onjuist. Er is sprake van cumulatie met het project dijkversterking.	Recent (20-1-2022) is een nieuwe versie van het berekeningsprogramma Aeries verschenen. Ten behoeve van het stikstofonderzoek is de stikstofdepositie nogmaals bepaald met behulp van deze nieuwe versie. Uit deze nieuwe berekening blijkt dat een toename van de stikstofdepositie ten gevolge van deze ontwikkeling is uitgesloten. In de eerder opgestelde stikstofberekening werd ook de stikstofuitstoot van de aanlegfase berekend. Echter, per 01 juli 2021 met de inwerkingtreding van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) en het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn) heeft de wetgever een gedeeltelijke vrijstelling mogelijk gemaakt van de natuurvergunningplicht voor het aspect stikstof voor activiteiten van de bouwsector.^[1] Deze vrijstelling geldt voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten waarvan de emissies tijdelijk en beperkt zijn. Daarbij inbegrepen zijn de voertuigbewegingen die onlosmakelijk verbonden zijn aan deze activiteiten. De achterliggende argumentatie bij de gedeeltelijke vrijstelling is, dat de bouwsector maar een zeer geringe bijdrage levert aan de stikstofdeken in ons land. Daarbij heeft de emissie van deze sector een constant karakter doordat verspreid over het land steeds bouwactiviteiten van tijdelijke aard plaatsvinden (zie kamerbrief BPZ / 20257163, van 13-10-2020 met de kabinetsreactie op het eindadvies 'niet alles kan overal' van het Adviescollege Stikstofproblematiek). Om de gedeeltelijke vrijstelling te kunnen realiseren, neemt het kabinet verschillende additionele bronmaatregelen. Ook zal het kabinet tot afspraken komen met de bouwsector over te nemen maatregelen die leiden tot stikstofreductie in de bouwfase. Daarbij zullen de effecten van de gedeeltelijke vrijstelling periodiek worden gemonitord, zodat de effectiviteit van de bronmaatregelen is geborgd, zo blijkt verder uit de kamerbrief. In het licht van deze vrijstelling voor de bouw- en sloopwerkzaamheden, is een berekening van stikstofemissie en bijbehorende stikstofdepositie voor de

^[1] <https://www.aanpakstikstof.nl/actueel/nieuws/2021/06/18/stikstofwet-gaat-in-per-1-juli-2021>

		bouwfase niet vereist. Er is daarom een nieuwe stikstofberekening opgesteld, waarin de bouwfase niet meer is opgenomen en alleen de stikstofdepositie van de gebruiksfase is bepaald. Uit deze berekening blijkt dat een toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden door deze ontwikkeling is uitgesloten. Doordat de stikstofdepositie ten gevolge van de ontwikkeling niet toeneemt, zijn ook negatieve gevolgen door stikstofdepositie ten gevolge van deze ontwikkeling uitgesloten. Nader onderzoek in de vorm van een ecologische voortoets of Passende Beoordeling is daarom niet nodig.
4.19	In en nabij de plangebieden komen soorten voor die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming. Geconcludeerd wordt dat door de provinciale vrijstelling de aanwezigheid van deze soorten de geplande ontwikkeling niet in de weg staat. Maar alle adviezen over aanvullende onderzoeken en compenserende maatregelen blijven slechts adviezen in plaats van besluiten en concrete maatregelen. Daardoor wordt tekort geschoten in de zorgplicht voor beschermde planten en dieren en hun directe leefomgeving.	De aanvullende onderzoeken betreft alleen een winteronderzoek. Dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd en als bijlage 18 toegevoegd aan de Toelichting. Geconstateerd is, dat geen Jaarrond beschermde nesten van roek, sperwer en boomvalk en boom-bewonende vleermuizen aanwezig zijn. Te allen tijde dient rekening gehouden te worden met de zorgplicht.
4.20	Voor parkeren geldt dat volgens berekeningen voor plangebied De Heul dat er 229 parkeerplaatsen benodigd zijn. Geconcludeerd wordt dat in het plangebied totaal 250 autoparkeerplaatsen beoogd worden en dat er dus voldoende parkeerplaatsen komen. Maar de 28 extra parkeervakken aan de zuidwestkant waren voorzien voor een nieuwe Brede School die er niet komt. Op dit punt moet dit plan nog aangepast worden. Die 28 parkeerplekken aan de zuidwestkant in bestaand openbaar groen kunnen vervallen en het groen met enkele grote bomen kan hierdoor gehandhaafd worden.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen, Minder parkeerplaatsen maken en Meer groen behouden of maken in de binnenbocht van de Karolingersweg (met parkeren en voetbal-kooi).
4.21	Voor de Hoogstraat wordt in de MER geconcludeerd dat er overlast is door de huidige Lidl supermarkt vanwege verkeer en industrielawaai. Op de nieuwe locatie in De Heul wordt de Lidl supermarkt veel groter en er komen ook 104 woningen. Niet	In het akoestisch onderzoek is op twee manieren naar het verkeer en de verkeersbewegingen gekeken. Voor de toekomstige verkeersstromen (inclusief de planbijdrage) is een akoestisch onderzoek naar wegverkeer uitgevoerd. Daarbij is o.a. de

	alleen de verkeersbewegingen maar ook verkeerslawaaï en industrielawaai zal toenemen voor de bestaande woningen. Er wordt niet aangetoond dat de overlast zich niet verplaatst. De nadruk bij de verkeers- en geluidonderzoeken en conclusies worden gelegd op de bestaande wegen Karolingersweg en Zandweg en de woningen daarlangs. Hier ontbreken onderzoeken naar de nieuwe verkeersbewegingen en effecten op de bestaande woningen door de nieuwe route, de zogenaamde 'verlengde' Karolingersweg achterlangs de nieuwe Lidl. De conclusie dat een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd kan worden is hierdoor te voorbarig. Ook de conclusie dat er 'geen nieuwe geluidhinder' komt is niet onderbouwd.	Madelinushof/Karolingersweg (de verbinding tussen de Karolingersweg en de Zandweg) onderzocht. Deze weg wordt in asfalt uitgevoerd. Zowel op de bestaande als nieuwe woningen wordt geconcludeerd dat de geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde (ondanks de toename op enkele bestaande woningen). Tevens is in het akoestisch onderzoek het verkeer rijdend van en naar de parkeerplaatsen berekend volgens de door het (voormalig) Ministerie van VROM voorgeschreven methode voor de zogenaamde indirecte hinder (hoofdstuk 4.5.3). Daarin is ook het verkeer rijdend over de verlengde Karolingersweg naar de parkeerplaatsen meegenomen. Uit die berekeningen blijkt dat er weliswaar niet voldaan kan worden aan de richtwaarde maar dat wel voldaan kan worden aan de maximale grenswaarde. De overschrijding van de richtwaarde vindt daarbij uitsluitend op de zaterdag plaats. Ook kan voldaan worden aan de maximale grenswaarde voor het geluidsniveau binnen in de woningen. Bij beide onderzoeken is er in de uitgangspunten van uitgegaan dat 25% van het totale bezoekende verkeer via de Karolingersweg rijdt en 75% via de Zandweg rijdt. De gemeente kiest ervoor waar nodig stille elementenverharding toe te passen.
4.22	Het Rapport Ecologische voortoets had een Voorverkenning en Passende Beoordeling moeten zijn. We hebben hier te maken met twee Natura 2000-gebieden. In de Vogelrichtlijngebieden, hier deel van Natura 2000-gebied Rijntakken, gelden de regels van de Habitat Richtlijn (HR) voor de gunstige staat van instandhouding. Deze moet worden behouden of anders worden bereikt door het verplicht opstellen en uitvoeren van de instandhoudingsmaatregelen. De voortoets voldoet dus niet, de indiener toont dit aan op de volgende punten.	Zie de reactie onder 4.18, er is sprake van een afname van de depositie.
4.23	Het rapport Quick scan natuur geeft adviezen om te voorkomen dat er overtredingen van de natuurwetgeving worden gemaakt en over de bijbehorende algemene zorgplicht. Deze adviezen	De uitwerking hiervan zal pas plaatsvinden in de nog te verlenen omgevingsvergunning bouwen.

	zijn niet overgenomen in besluiten en maatregelen. De indiener onderbouwd dit met vier de volgende vier voorbeelden.	
4.24	De insteek om ook positieve maatregelen te nemen zijn slechts adviezen waarvan niet duidelijk is of deze, en zo ja waar en hoe, worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld 'Specifiek voor deze ontwikkeling werd daarnaast door bureau Regelink een notitie opgesteld (van Diedenhoven 2021), waarin de gegevens uit het SMP werden uitgewerkt voor deze drie locaties'. Uit de tekst blijkt het advies te bestaan uit het ontwikkelen van leefgebied voor huismussen, het inbouwen van gierzwaluwkasten en het maken van voorzieningen voor vleermuizen.	
4.25	Op pagina 26 is te lezen dat er in het plangebied De Heul een houtopstand aanwezig is. Geconstateerd wordt dat ze niet beschermd zijn in het kader van de Wnb. Hier ontbreekt dat 3 bomen als 'monumentaal' aangemerkt zijn tussen de bocht van de Karolingersweg en de Badorfstraat, waarvan er minstens 1 te handhaven zou zijn.	Deze boomsoort (<i>Pterocarya fraxinifolia</i> = Vleugelnoot) worden niet meer toegepast in wijken. De bomen geven extreem veel wortelopslag, waardoor verhardingen worden opgedrukt en andere beplantingen worden verdrongen. Daarnaast geven deze bomen veel overlast door de zaden. Ook staan de meeste te hoog geplant, waardoor niet kan worden ingespeeld op behoud van water in het plantvak. 3 bomen hebben de status 'Monumentaal'. Niet duidelijk is waarom deze bomen op de lijst staan. Criteria voor het vaststellen van een monumentale status, zoals dikte, leeftijd, cultuurhistorisch belang en bijzondere soort, lijken hier niet relevant. De monumentale bomenlijst wordt op korte termijn herzien. Zelfs al zouden deze bomen op de lijst blijven dan kunnen zeker 2 stuks niet worden gehandhaafd. Dit blijkt uit de boomeffectanalyse.
4.26	Om overtreding van de wet te voorkomen wordt geadviseerd om de geplande ruimtelijke ontwikkeling De Heul buiten de broedperiode te starten. Indien de werkzaamheden echt in de broedperiode gestart moeten worden, is nader onderzoek naar broedende vogels noodzakelijk. Onduidelijk wordt of dit ook echt gaat gebeuren.	Zie de reactie op 4.19.
4.27	Voor de bomen in plangebied De Heul is het advies een wintercheck op vogels met jaarrond beschermde nesten (sperwer,	

	boomvalk, ransuil en roek), boombewonende vleermuizen (rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone dwergvleermuis en watervleermuis) en de eekhoorn uit te voeren. Ook hier geen duidelijkheid of dit gaat gebeuren en of dan ook het zuidwestelijk gebied met openbaar groen tussen de Karolingersweg en de Frideburgstraat meegenomen wordt.	
5	Indiener 5	
5.1	De indiener is tegen parkeerplaats in de bocht Karolingersweg. Dit zorgt voor aantrekking hangjongeren, lawaai, drugs dealen, toekomstig vuurwerkoverlast, ronkende vervuilende auto's.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Geluid en (hang)jongeren bij voetbal-kooi.
5.2	De indiener is tegen voetbalkooi, weer lawaai, hangjongeren, het zogenaamde braakliggend terrein is een oase van rust -in een straks lawaaierige en overlast gevende BWC de Heul- in de huidige woonwijk.	Voor de woning van indiener geldt dat de voetbal-kooi verder weg en minder in het zicht komt in de toekomstige situatie. Geluiden van de nieuwe voetbalkooi zullen ter plaatse van de woning van indiener minder hoorbaar zijn. Zie hiervoor ook de thematische beantwoording onder Geluid en (hang)jongeren bij voetbalkooi. Overigens ligt het terrein tijdelijk braak en konden daar ook onderwijsvoorzieningen (waaronder parkeerplaatsen en speelterreinen) worden gemaakt.
5.3	De indiener is voor een ondergrondse parkeerplaats, die na sluitingstijd van BWC de Heul, afgesloten kan worden, zodat er aanzienlijk minder parkeerplaatsen hoeven te komen in de woonwijk.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Minder parkeerplaatsen maken.
5.4	De indiener is voor meer bomen en groenblijvers in de bocht van de Karolingersweg en de huizen.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Meer groen behouden of maken in de binnenbocht van de Karolingersweg (met parkeren en voetbalkooi).
6	Indiener 6	
6.1	De indiener was aanwezig op de informatie avond (17 januari j.l.). Daar werd besproken dat de achterzijde/Zuidzijde van pand A mogelijk de kant wordt waar waarschijnlijk zal worden geparkeerd door de nieuwe bewoners. De indiener vraagt zich	Uiteindelijk zullen bezoekers van het winkelcentrum zo dicht mogelijk bij de ingang van de winkels willen parkeren; bewoners nabij de toegang tot hun woningen. Dit betekent dat bewoners waarschijnlijk ten zuiden en westen van blok A gaan parkeren.

	af hoe dat vormgegeven gaat worden. Het valt op dat er nu al veel parkeerplekken bezet zijn in de weekenden, door gebruikers van de sportschool en bewoners of bezoek van de Badorfstraat.	Overigens zou dit een reden zijn om uit te gaan van een iets groter aantal parkeerplaatsen dan volgens de berekeningen nodig is.
6.2	Tijdens de informatieavond is toegezegd dat de weg die aangelegd gaat worden om de achterkant van de Lidl heen een eenrichtingsverkeersweg gaat worden. Nu gaan er ook andere geluiden rond. Deze weg zou het minste overlast veroorzaken als deze eenrichtingsverkeer wordt.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Eenrichtingsverkeer van hoek Karolingersweg naar parkeerplaatsen
6.3	De indiener vreest dat er (vooral) in de weekenden (geluids)overlast komt van rondrijdende mensen die een parkeerplek zoeken of dubbel gaan parkeren. Of in de Badorfstraat de plekken bezetten waardoor de bewoners of bezoekers niet kunnen parkeren.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Minder parkeerplaatsen maken. Er worden meer parkeerplaatsen gerealiseerd dan nodig is vanuit het parkeeronderzoek (de parkeerbalans). We verwachten dan ook geen parkeeroverlast op omliggende straten. De Badorfstraat is daarnaast op ruime afstand aangesloten op de Karolingersweg-Zuid, overloop-parkeren lijkt hiermee onwaarschijnlijk. In het akoestisch onderzoek is de totale verkeersgeneratie en het geluid op de parkeerplaatsen daarvan in beeld gebracht. Daarbij is een bepaalde gemiddelde rijsnelheid aangehouden waarbij rekening wordt gehouden met de tijd die nodig is voor het in- en uitparkeren (15 km/u). Er wordt er daarbij vanuit gegaan dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dat er vrijwel geen sprake is van rondrijdend en zoekend verkeer.
6.4	Ook verwacht de indiener geluidsoverlast zoals meer verkeer in de straat en om de woningen heen. Daarnaast alle geluiden welke horen bij winkelen; dichtslaande deuren, laden en lossen, rijdende winkelwagentjes die worden gepakt en weg gezet, etc. Aangezien ook al het groen gaat verdwijnen zullen deze geluiden ook meer overlast veroorzaken. Bomen en/of struiken zorgen namelijk ook voor geluidswering en demping.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Geluid van verkeer Wat betreft uitzicht kan worden gesteld dat op basis van vaste jurisprudentie van Afdeling geen blijvend recht op gelijkblijvend uitzicht bestaat (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5649). We zijn dan ook niet van mening dat sprake is van een onaanvaardbare situatie. Wel zijn wij het eens met reclamant dat enige aantasting van privacy zal plaatsvinden. Echter is deze

	Ook zal onze privacy worden weggenomen bij het kappen van de bomen.	aantasting zodanig gering dat het algemeen belang van de voorgenomen ontwikkeling prevaleert.
6.5	Van de bomen die er nu staan, blijven er 26 behouden. 92 bestaande bomen worden gekapt en 94 bomen worden aangeplant. Natuurlijk moeten er door de bouw bomen en groen wijken. Maar plannen om de grote bomen te behouden ontbreken. Zijn er mogelijkheden om te kijken of er meer grote bomen behouden kunnen worden?	Het BEA geeft duidelijk aan waarom bomen behouden kunnen blijven en waarom niet. Ook als bomen te hoog staan geplant, zijn deze uit klimaat-oogpunt onhoudbaar. Uit bouwtechnisch oogpunt of door slechtere conditie, zijn ze volgens het BEA onhoudbaar. Er is een secure afweging gemaakt ter behoud van die bomen, die nog voldoende lang mee kunnen in de toekomst. Zie hiervoor ook de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Nieuwe groenbalans.
6.6	Voor de groenstroken en de bomen die blijven langs de Badorfstraat wil indiner vragen dat deze tot het vaste groen wordt behouden. De indiner vreest bangelijk dat deze bomen ook worden gekapt bij niet genoeg parkeergelegenheid.	Er is geen sprake van dat hier bomen worden gekapt, dit deel blijft zoals het is. Wel worden zwakke bomen vervangen en een gat in de groenstructuur opgevuld. Deze groene zone blijft behouden. Er worden meer parkeerplaatsen gerealiseerd dan nodig is vanuit het parkeeronderzoek (de parkeerbalans).
6.7	Ook twee bomen die op de lijst staan om te verdwijnen zouden van de indiner gewoon kunnen blijven staan. Er zou namelijk met een lichte bocht aangesloten kunnen worden op het te bouwen parkeerterrein. (pag 15 Rijweg vanaf Karolingersweg) Zie Op afbeelding 5. Overzichtstekening met effecten BEA pag. 17 boom 1234.b471 – 1234.b550)	Boom 1234.b471 heeft een groot, oppervlakkig wortelgestel. Verleggen van de verhardingen heeft voor deze boom geen zin, hierdoor zal de plantplaats van de boom nog steeds teveel veranderen. Los daarvan kan de bocht echter ook niet scherper. De volledige wegbreedte in de bocht is nodig om bevoorradingsverkeer de bocht te kunnen laten maken. Boom 1234.b550 heeft een verminderde conditie. Daarom wordt in het BEA geadviseerd deze te verwijderen. Het betreft een Quercus cerris, een eikensoort die ook zeer veel overlast veroorzaakt. Liever vervangen wij deze boom op tijd voor een beter inpasbare soort.
6.8	Vanuit het akoestische onderzoek zijn een aantal metingen verricht ten aanzien van de bestaande woningen. Graag hoort indiner vanaf welke plaats deze metingen exact verricht zijn. En hoe accuraat deze metingen zijn:	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Geluid van verkeer en bedrijfsactiviteiten

6.9	Zou er iets geregeld kunnen worden qua isolatie voor bestaande woningen? Zo ja, wie gaat dat dan moeten vergoeden? De indiener (schuin gelegen achter de nieuwbouw en bouw winkelcentrum) zitten dadelijk wel met de toename van verkeer aan de Frankenweg en al het verkeer en het rumoer aan de andere zijde van de Badorfstraat (het gehele nieuwbouwproject). De indiener ziet het dus alsof zij er midden in komen te zitten.	We hebben gekeken of wegverkeerslawaaï en indirecte hinder van bedrijfsactiviteiten niet tot overschrijden van de normen leiden. Dit is niet het geval, daarom is geen geluidisolatie nodig. In het akoestisch onderzoek is op twee manieren naar het verkeer en de verkeersbewegingen gekeken. Voor de toekomstige verkeersstromen (inclusief de planbijdrage) is een akoestisch onderzoek naar wegverkeer uitgevoerd. Daarbij is o.a. de Madelinushof/Karolingersweg (de verbinding tussen de Karolingersweg en de Zandweg) onderzocht. Deze weg wordt in asfalt uitgevoerd. De geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Tevens is in het akoestisch onderzoek het verkeer rijdend van en naar de parkeerplaatsen berekend. Daarin is ook het verkeer rijdend over de verlengde Karolingersweg naar de parkeerplaatsen meegenomen. Uit die berekeningen blijkt dat er aan de richtwaarde wordt voldaan.
6.10	De indiener beseft dat de huidige situatieverandering beter is (oud zwembad weg en nieuw winkelcentrum), maar de indiener gaat wel van veel rust en groen naar veel geluid en beweging om ons heen. Er was zo veel rust rondom de Badorfstraat en nu wordt dit 10 keer zo druk. De indiener heeft destijds bewust gekozen voor een woning in een rustige doodlopende straat. Doordat er een supermarkt, c.q. winkelcentrum aan onze straat gaat grenzen zal dit 100% voor de indiener gaan veranderen. Er komt 100% meer verkeer, nu stopt er af en toe een auto, maar dan is er de hele dag verkeer. Dichtslaande autoportieren, geluid van (achteruit) rijdende vrachtwagens die de Lidl komen bevoorraden, winkelkarretjes die de hele dag door gepakt en weer teruggezet worden. En natuurlijk niet te vergeten, de bouw van het winkelcentrum. Dan nog de inkijk vanuit de appartementen in het huis, waardoor de privacy van een drive-in woning helemaal	De rust in de huidige situatie is onder meer ontstaan doordat het zwembad en de sporthal al geruime tijd niet meer gebruikt worden. De situatie rondom de leefomgeving van indiener zal in dat opzicht inderdaad veranderen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de veranderingen niet van dien aard zijn dat er normen overschreden zullen worden of dat het woon- en leefklimaat teveel verslechterd. Ondanks deze "juridische" toetsing kan het natuurlijk wel zo zijn dat indiener zich kan storen aan situaties of geluiden. De ontwikkelingen passen echter binnen de door de wet gestelde normen. In het akoestisch onderzoek zijn de genoemde aspecten zoals dichtslaande portieren, rijdende winkelwagens etc. meegenomen en getoetst aan de geldende normen. Zo is rekening gehouden met piekgeluiden door het dichtslaan van autoportieren en achteruit rijden van vrachtwagens. De piekgeluiden voldoen aan de wettelijke grenswaarden. De achteruitrijsignalering van de vrachtwagens (en de dodehoek-waarschuwing) voldoet aan eisen die gesteld worden in het Piek-Keur

	verdwijnt. Wat gaat dit met de verkoopwaarde en taxatie van de woning van de indiener doen?	programma (zie pagina 12 van het akoestisch onderzoek). De piekgeluiden die optreden als gevolg van deze signalering is daarmee lager dan de piekgeluiden van bijvoorbeeld dichtslaande (vracht)autodeuren en dus niet bepalend voor de toetsing aan de eisen. Wat betreft uitzicht kan worden gesteld dat op basis van vaste jurisprudentie van Afdeling geen blijvend recht op gelijkblijvend uitzicht bestaat (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5649). We zijn dan ook niet van mening dat sprake is van een onaanvaardbare situatie. Wel zijn wij het eens met reclamant dat enige aantasting van privacy zal plaatsvinden. Echter is deze aantasting zodanig gering dat het algemeen belang van de voorgenomen ontwikkeling prevaleert. De ontwikkeling van de waarde van woningen wordt onder meer beïnvloedt door de omgeving. Of deze wijziging tot een stijging of daling van de verkoopwaarde leidt is lastig in te schatten. Wij verwachten niet dat een vergelijking van de planologische situatie tot schade zal leiden.
7	Indiener 7	
7.1	Op de informatie avond werd vertelt dat de achterzijde/Zuidzijdevan pand A mogelijk de kant wordt waar waarschijnlijk zal worden geparkeerd door de nieuwe bewoners doch heeft de indiener daar zijn vraagtekens bij, je kan nu al inde weekenden zien dat er veel gebruik gemaakt wordt van de parkeervakken voor de sportschool gelegen achter het zwembad alsook door sommige bewoners/bezoekers van de Badorfstraat. Vrees dat het hier in de weekenden een rondrijden wordt van zoekenden naar een parkeerplaatsje en dubbel parkeren. De indiener vreest dat het er wel tot de nodige (geluids-)overlast gaat zorgen. Geluidsoverlast zoals meer verkeer en alle geluiden welke horen bij winkelen, dichtslaande deuren, laden en lossen van goederen, winkelwagentjes en wat al niet meer.	Er worden meer parkeerplaatsen gerealiseerd dan nodig is vanuit het parkeeronderzoek (de parkeerbalans). Daarmee maken we een robuustere parkeersituatie en enige ruimte voor parkeren van buiten het gebied. Dit betekent automatisch dat de kans op zoekverkeer kleiner wordt. Overigens is de parkeerbehoefte in de avonden fors lager dan rond de zaterdagmiddag. Zie ook de thematische beantwoording onder Eenrichtingsverkeer van hoek Karolingersweg naar parkeerplaatsen Bij de thematische beantwoording Geluid van verkeer en bedrijfsactiviteiten wordt op de geluidsaspecten ingegaan.

	Ook is nog niet helemaal duidelijk of de weg vanaf de Karolingersweg naar de parkeerplaats in zijn geheel 1-richting zal zijn of alleen het aanrijden naar de parkeerplaats. Gezien al het groen wat ook gaat verdwijnen zullen deze geluiden ook meer waarneembaar zijn. Groen zorgt namelijk ook voor geluidswering.	
7.2	Van de bestaande bomen blijven er 26 behouden. 92 bestaande bomen worden gekapt en 94 bomen worden aangeplant. Natuurlijk moet door de herontwikkeling bomen en groen wijken. Maar alternatieven om meer grote bomen te behouden ontbreken. Vraag: Mogelijkheden om te bekijken of meer grote bomen en groen zou kunnen worden behouden.	Zie de reactie onder 6.5.
7.3	Bij de compensatie wordt alleen naar aantallen gekeken en niet naar de grootte van de boom, bomen die klein blijven moeten de huidige grote bomen vervangen omdat er onvoldoende plek is voor grote bomen. Het gaat niet alleen om het aantal bomen maar ook om de grootte nu én in de toekomst.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Groen en parkeren Algemeen en Nieuwe groenbalans.
7.4	Voor de groenstroken de blijvende bomengelegen langs de Badorfstraat ziet indiener graag dat deze niet tot snippergroen behoren maar tot het vaste groen. De indiener vreest namelijk dat dit mogelijk in de toekomst wanneer er niet genoeg parkeerplaatsen zijn, deze groen strook er ook aan zal moeten geven.	Zie de reactie onder 6.6.
7.5	Ook 2 bomen welke op de lijst staan om te verdwijnen zouden in de zienswijze van de indiener gewoon kunnen blijven bestaan. Men zou namelijk met een lichte bocht kunnen aansluiten op het parkeerterrein (pag.15 Rijksweg vanaf Karolingersweg) Zie Op afbeelding 5. Overzichtstekening met effecten BEA pag. 17 boom 1234.b471 –1234.b550)	Zie de reactie onder 6.7

7.6	Vanuit het akoestische onderzoek zijn een aantal metingen verricht ten aanzien van bestaande woningen. Indiener heeft een schema gemaakt welke aangeven ten aanzien van de woning van de indiener hoe of het is gesteld met de metingen in decibellen. Vanaf welke plaatsen zijn deze metingen exact verricht en hoe juist zijn deze cijfers. En wat als blijkt dat een meting zo meteen hele andere cijfers laten zien en deze cijfers nog hoger zijn.	Zie hiervoor de thematische beantwoording onder Geluid van verkeer en bedrijfsactiviteiten
7.7	Zou gevelisolatie iets kunnen zijn voor de geluidsoverlast voor bestaande woningen? En zou dat een optie zijn. Zo ja wie zou dat dan moeten vergoeden.	Zie de reactie onder 6.9
7.8	De indiener (direct wonend achter de nieuwbouw) zitten dadelijk wel met de woning enerzijds, met meer verkeer aan de Frankenburg en al het verkeer en alle parkeerbewegingen aan de andere zijde van de Badorfstraat (het gehele nieuwe project). Dus de indiener ervaart het wel als er middenin te komen zitten.	
7.9	De gemeente zal begrijpen dat de indiener ook graag wil dat de huidige situatie verandert, maar we gaan wel van heel groen en rustig wonen naar bijna het idee midden in het bruisende stad-gebeuren te komen te wonen. Daar waar veel rust was zal het zo meteen voor de indiener 100% meer zijn dat wat het was. En aangezien de overlast op de Hoogstraat ook behoorlijk was zal dit hier niet anders zijn. Wat gaat dit met de waarde van de woning van de indiener doen?	Zie de reactie onder 6.10

5Overzicht van de wijzigingen

De ontvangen zienswijzen hebben op enkele punten aanleiding gegeven om het bestemmingsplan te wijzigen. Het gaat om de volgende punten:

- Het stikstofonderzoek is aangepast naar aanleiding van het nieuwe rekenmodel en de vrijstelling voor de bouwfase;
- De groenbalans is geactualiseerd, waarbij aandacht is besteed aan het groenvolume;
- De quick scan natuur is aangepast naar aanleiding van de uitgevoerde wintercheck;
- De vormvrije m.e.r. beoordeling is aangepast naar aanleiding van de aanpassingen op de aspecten natuur en geluid;
- De inrichtingstekening (landschappelijke inpassing) is aangepast ten gunste van twee extra bomen.

6Ambtshalve wijzigingen

Ten slotte zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Het gaat om de volgende punten:

- Naar aanleiding van een reactie van de provincie Utrecht is de paragraaf Archeologie aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan;
- Het akoestisch onderzoek De Heul (wegverkeer en inrichtingslawaaï) is tekstueel verduidelijkt. Deze verduidelijking is tevens doorgevoerd in de toelichting;
- De plangrenzen van de Hoogstraat zijn aangesloten op de kadastrale grenzen. De verbeelding is hierop aangepast.