

Memo

Aan Leden PA
Van Theo van Vliet
Datum 22 september 2021
Onderwerp Beantwoording vragen BP 'Huissen, Driegaarden 1e fase'
Zaaknummer ZS-338394

Beste leden van de PA,

Namens wethouder Sluiter doen wij u hierbij toekomen antwoorden op gestelde vragen tijdens de inforonde van 9 september 2021 over bestemmingsplan 'Huissen, Driegaarden 1^e fase'.

Beantwoording

1. Overleg omwonenden/insprekers

a. Inspreker 1 (mondeling en schriftelijk)

- Ontwikkelaar is in gesprek met familie over de locatie van de geplande duiker, inpassing van bestaande bomen en struiken en bouwkundige vooropname t.b.v. bewijslast bij eventuele schade door bouwactiviteiten.
- Gemeente is in gesprek over een separate bestemmingsplanwijziging. Deze wijziging is geen onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan Driegaarden fase 1, maar loopt mee in een andere procedure die nu in voorbereiding is. [Wat wordt bedoeld met deze separate bestemmingsplanwijziging? Over welke andere procedure wordt gesproken?](#)

Beantwoording:

Zoals tijdens de inforonde is toegelicht, loopt het perceel van inspreker mee in de 3^e herziening van het bestemmingsplan Buitengebied Lingewaard. Dit is een actualisatieronde waarin omissie worden hersteld, verleende omgevingsvergunningen worden vertaald en naar aard en omvang kleinschalige particuliere verzoeken worden mogelijk gemaakt. Deze bestemmingsplanherziening is op dit moment in voorbereiding. De wijziging wordt als ambtshalve wijziging verwerkt.

- [Inspreker 1 heeft in de inspraaknotitie een aantal vragen gesteld. Kunt u deze beantwoorden?](#)

Beantwoording:

Op vrijdag 17 september jl. heeft een van de ontwikkelaars een overleg met de inspreker gehad. Daar zijn alle vragen zoals gesteld in de schriftelijke inspraakreactie behandeld. Waar mogelijk zijn deze beantwoord maar enkele vragen vergen nader onderzoekwerk. Er volgt nog een tweede overleg waarbij ook de tweede ontwikkelaar bij zal zijn. Hierna worden de gemaakte afspraken schriftelijk vastgelegd.

De gemeente zal zelf ook een schriftelijk beantwoording versturen.

b. Inspreker 2 (mondeling en schriftelijk)

- Ontwikkelaar gaat in overleg treden met familie om afspraken vast te leggen en de locatie van de toekomstige duiker indien nodig aan te passen. Verder wordt het behoud van een bestaande boom besproken.
- De schriftelijke vragen worden na het overleg met de ontwikkelaar en gemeente schriftelijk beantwoord. [Naar onze mening kunnen de vragen uit de inspraaknotitie grotendeels al door de gemeente worden beantwoord. Omdat de antwoorden bijdragen aan het beslissingsproces voor dit plan zouden wij graag voor de raadsbehandeling de antwoorden willen ontvangen.](#)

Beantwoording:

1. Landschappelijke inpassing: Met ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over woningen met één laag en kap om de overgang van bestaand naar nieuw beter vorm te geven. Dit is in een aparte overeenkomst tussen ontwikkelaar en bewoner vastgelegd.
2. Flora en fauna: er is een flora en fauna onderzoek uitgevoerd. Hierin staan aanbevelingen die in de uitwerking van het plan zijn overgenomen. Zo worden in de nieuwe woonwijk inheemse plantensoorten toegepast en amberverlichting gebruikt in de openbare verlichting. Langs de watergang ligt een beheerszone welke ten behoeve van de steenuil is verbreed. Deze groene verbindingstrook biedt tevens ruimte voor een struinp pad. Het onderzoek adviseert geen extra nestkasten.
Met de ontwikkelaar is afgesproken dat nogmaals de mogelijkheden tot behoud van struiken en bomen worden beoordeeld. Ook verplaatsen kan een optie zijn.
3. (Geluids-)hinder: de inschatting is dat meer fietsers en voetgangers van en naar de nieuwe wijk niet tot hinder leidt. De verwachte intensiteit op omliggende wegen brengt de oversteekbaarheid van de wegen door voetgangers en fietsers niet in geding. Er zijn daarom naast kruispuntplateaus geen aanvullende oversteekmaatregelen nodig. Voor de veiligheid van voetgangers wordt een voetpad aan de zuidzijde van de Muntstraat aangelegd.
4. In het GMP+ staan maatregelen genoemd waarbij o.a. de Bredestraat naar een 30 km/u inrichting wordt omgevormd. Hiervoor worden in 2022 aan de raad voorstellen gedaan.
5. Parkeerkoffers: dit antwoord in de reactienota was opgenomen bij het onderwerp verkeerveiligheid en leek geen verband te houden met verkeerveiligheid. We herhalen hierbij ter bevestiging dat de parkeerkoffers een groene erfafscheiding zullen krijgen als buffervorming, zoals is voorgesteld in het beeldkwaliteitsplan.
6. Overlast bouwperiode: met ontwikkelaar worden afspraken gemaakt over bouwroutes en tijdvakken van werkzaamheden. Enig overlast is niet te voorkomen maar er is wel een inspanningsverplichting om deze tot een minimum te beperken.
Daarnaast worden omwonenden vroegtijdig geïnformeerd over eventuele hinder en overlast door bouwwerkzaamheden en/of tijdelijke omleidingsroutes komen.
T.a.v. heien/boren wordt verwezen naar de beantwoording bij "4. Omgevingsvergunning in relatie tot wijze van funderen"
7. Lichtverontreiniging: ja, het advies vanuit het flora en faunaonderzoek om amberverlichting bij de openbare verlichting toe te passen is door ontwikkelaars overgenomen.
8. Communicatie met bewoners: dit is de verantwoordelijkheid van ontwikkelaars. Afgesproken is dat de uitvoerder directe contacten onderhoudt met omwonenden. Daarnaast is vrijwel dagelijks een

gemeentelijk toezichthouder aanwezig die de werkzaamheden en wijze van communicatie toetst.

9. Men kan tot 5 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschadevergoeding indienen.

- Op uitnodiging van de familie zijn voor raadsleden, bestuurders en bij het plan betrokken ambtenaren twee locatiebezoeken aan de ecologische tuin georganiseerd.

c. Inspreker 3 (schriftelijk)

Met de raad is op 8 juli 2021 afgesproken dat voor aanpassingen van knelpunten aan het omliggende wegennet de 'Top 10' van het Maatregelenprogramma GMP-Plus in 2022 worden uitgewerkt en kosten in beeld worden gebracht. De raad besluit daarna over budgettoekenning en de volgorde van uitvoering van maatregelen. De uitvoering vindt plaats vanaf 2023.

Bij onherroepelijkheid in december 2021 start de woningbouw in mei 2022 en oplevering zal in het 3^e kwartaal van 2023 plaatsvinden. Oplevering woningbouw en uitvoering verkeersmaatregelen lopen daarmee parallel aan elkaar.

Helaas geeft u geen antwoord op de vraag van inspreker 3 (en 4), om al op basis van de huidige verkeerssituatie actie te ondernemen en in het kader van de verkeersveiligheid niet te wachten op de oplevering van de woningbouw. Dit zal kunnen als er in de begroting 2022 al geld wordt gereserveerd voor de top 10 van het GMP-plus. Staat het college hier positief tegenover?

Beantwoording:

De toekenning van projectbudgetten in het kader van maatregelen binnen het GMP+ is een apart besluitvormingsproces. Het moment van de wegaanpassing hangt af van wanneer er budget beschikbaar is. De raad kan over een eventuele bespoediging een apart besluit nemen.

d. Inspreker 4 (schriftelijk)

Met de raad is op 8 juli 2021 afgesproken dat voor aanpassingen van knelpunten aan het omliggende wegennet de 'Top 10' van het Maatregelenprogramma GMP Plus in 2022 worden uitgewerkt en kosten in beeld worden gebracht. De raad besluit daarna over budgettoekenning en de volgorde van uitvoering van maatregelen. De uitvoering vindt plaats vanaf 2023.

Bij onherroepelijkheid in december 2021 start de woningbouw in mei 2022 en oplevering zal in het 3^e kwartaal van 2023 plaatsvinden. Oplevering woningbouw en uitvoering verkeersmaatregelen lopen daarmee parallel aan elkaar.

2. Woningdifferentiatie en betaalbaarheid

- a. Voor aantallen en percentages wordt naar de bijgevoegde lijst verwezen. Het betreft de minimale verplichting die in de anterieure overeenkomst met ontwikkelaars is vastgelegd. Zijn er ook al minimale verplichtingen vastgelegd voor fase 2 en 3 van het project? Zo ja, welke?

Beantwoording:

Nee, er zijn voor de volgende fasen nog geen minimale verplichtingen vastgesteld. Deze worden t.z.t. waar mogelijk vastgelegd in het bestemmingsplan en de anterieure overeenkomst.

- b. Met beide ontwikkelaars lopen gesprekken om het aantal woningen in het betaalbare segment te vergroten. Dit betekent, dat de percentages nog kunnen wijzigen. Hoeveel tijd heeft u voor deze gesprekken nodig?

Beantwoording:

Ja, deze percentages gaan in de positieve zin wijzigen. Er hebben al gesprekken met de ontwikkelaars plaatsgevonden. Zij zijn bereid om het percentage betaalbaar te verhogen en dat schriftelijk vast te leggen. Zij doen hiervoor passende voorstellen die nog planologisch-

juridisch en ruimtelijk getoetst moeten worden. De plannen zoals nu voorgesteld zijn in elk geval vergunbaar.

Waar dat niet in de 1^e fase lukt, worden middels een overeenkomst afspraken over compensatie in de 2^e fase gemaakt. Mocht het in de 2^e fase ook niet lukken, kan er dan afscheid worden genomen van de ontwikkelaar? Zo nee, welke zekerheid kunt u dan geven dat na het voltooiën van fase 3 50% van de woningen in de betaalbare sector op de markt zijn gekomen?

Beantwoording:

Als het percentage betaalbaar in fase 1 onvoldoende blijkt, wordt dit doorgeschoven naar fase 2. In deze fase hebben we met dezelfde ontwikkelaars van doen. Voor fase 2 moeten de afspraken over woningdifferentiatie nog in het bestemmingsplan en anterieure overeenkomst worden vastgelegd. Zolang deze afspraken volgens de gemeente niet goed zijn geborgd, zal het ontwerpbestemmingsplan niet ter besluitvorming aan het college en raad worden aangeboden.

Om te kunnen garanderen dat het percentage sociale huurwoningen ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd, kan in de bestemmingsplanregels een percentage worden opgenomen. Dit doen wij in ieder geval bij de bestemmingsplannen voor fasen 2 en 3. Op dit moment is dit voor andere woningtypes juridisch niet mogelijk. Dit betekent, dat om de 50% te halen de helft van de nieuwbouw sociale huur wordt en er geen betaalbare koopwoningen gebouwd worden? Tijdens de politieke avond was er ook onduidelijkheid over deze stelling.

Beantwoording:

Nee, de woningbouwdifferentiatie verandert niet. Het huidige percentage sociale huurwoningen binnen deze differentiatie zou dan in de bestemmingsplanregels worden vastgelegd. Dit is dus minder dan 50%.

3. Juridische status toevoeging verkeersonderzoek

Waarom is het plan niet opnieuw als ontwerp ter inzage gelegd?

Onderzoeksbureau BVA heeft één verkeersonderzoek gedaan voor de plannen 'Huissen, Driegaarden 1^e fase' en 'Huissen, Gochsestraat en Muntstraat: verplaatsen supermarkt' samen. Het verkeersonderzoek concludeert dat er geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersafwikkeling zijn ten gevolge van genoemde plannen. Deze conclusie geldt voor de situatie, dat het gemotoriseerde verkeer afwijkt via de Bredestraat en er voor de Muntstraat twee fietsverbindingen komen (pag. 4, BVA). Aansluiting van gemotoriseerd verkeer van de woningen van fase 1B op de Muntstraat wordt afgeraden door een groter aantal conflicten met het op deze weg al aanwezige supermarkt gerelateerde verkeer en langzaam (school- en sport gerelateerd) verkeer. (pag. 5, BVA) BVA is niet uitgegaan van een extra weg van alle woningen uit fase 1B op de Muntstraat. Hierdoor worden de verkeersstromen wezenlijk anders. Wij. Wij ontvangen graag een aangepast overzicht met de verkeersstromen zoals deze gelden met de aansluiting op de Muntstraat (in ieder geval vergelijkbaar met figuur 5, pag. 9, rapport BVA).

Beantwoording:

Het advies van BVA om geen aansluiting voor gemotoriseerd verkeer te maken op de Muntstraat is niet opgevolgd, op advies van de verkeersdeskundige van de gemeente. De belangrijkste reden hiervoor is dat bij calamiteiten of wegwerkzaamheden op of nabij de toegangsweg van een doodlopende woonwijk de gehele wijk op slot komt te staan. Het gaat hierbij om een wijk van circa 100 woningen. Dat is niet wenselijk en te voorkomen door een 2^e ontsluiting te maken. Een tweede reden voor het realiseren van een 2^e ontsluiting is het spreiden van het verkeer over meerdere wegen. De intensiteiten op de Bredestraat benaderen de capaciteitsgrenzen van deze weg. Door een 2^e ontsluiting te realiseren op de Muntstraat zal er minder verkeer over de Bredestraat gaan rijden.

Naar aanleiding van de motie Verkeersstromen Driegaarden is begin 2021 een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd door adviesbureau Goudappel naar de effecten van de

woningbouwplannen voor fase 1, 2 en 3. In het aanvullende Verkeersonderzoek Plan Driegaarden is voor fase 1b wel uitgegaan van een aansluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Muntstraat.

De intensiteiten op de Muntstraat zijn veel lager dan op de Bredestraat. De intensiteiten op de Muntstraat blijven ruim onder de grenswaarde van 3.000 mvt/etmaal voor een erftoegangsweg type II bij uitvoering van Plan Driegaarden fase 1, 2 en 3. De Muntstraat moet dit prima kunnen verwerken.

Zonder 2^e aansluiting zal een deel van het gemotoriseerd verkeer uit fase 1b via de Bredestraat naar de Muntstraat rijden om de supermarkt of de Huismanstraat te bereiken (circa 126 mvt/etmaal), naast de 854 mvt/etmaal die van/naar de supermarkt rijden. (BVA).

Met een 2^e aansluiting rijden er 500 mvt/etmaal meer over het westelijke deel van de Muntstraat (in 2030). En 1200 mvt/etmaal extra over het oostelijke deel. (Goudappel)

De verschillen zijn daarmee niet wezenlijk anders. De Muntstraat kan dit prima afwikkelen.

In de beroepszaak tegen het plan 'Huissen, Gochsestraat en Muntstraat: verplaatsen supermarkt' oordeelde de Raad van State dat dit onderzoek zorgvuldig is geweest. [Naar aanleiding van een vraag van de PvdA over de term 'zorgvuldigheid' is een nadere onderbouwing van dit oordeel toegezegd.](#)

Beantwoording:

Als de Raad van State een beroep gegrond verklaart, gebeurt dat vaak omdat het besluit niet met de benodigde zorgvuldigheid tot stand is gekomen. Dit is een standaardoverweging. Op grond van art. 3.2 Awb moeten besluiten van bestuursorganen met de nodige zorgvuldigheid worden voorbereid.

In de uitspraak voor de Gochsestraat en de Muntstraat staat in rechtsoverweging 3.2: "De Afdeling is van oordeel dat gelet op de gegeven toelichting de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de verwezenlijking van het plan geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het verkeer in en rondom het plangebied."

Het beroep is ongegrond verklaard. Met andere woorden: het besluit is met de nodige zorgvuldigheid voorbereid. Onderdeel van die voorbereiding is het verkeersonderzoek etc.

Daarnaast is n.a.v. de motie Verkeersstromen Driegaarden het Verkeersonderzoek Plan Driegaarden door Goudappel B.V. uitgevoerd. Dit onderzoek bevestigt de eerdere resultaten. Het onderzoek van Goudappel B.V. is toegevoegd aan de stukken, maar leidt niet tot aanpassingen in de verbeelding of de regels van het bestemmingsplan. Daarom is ervoor gekozen het plan niet opnieuw als ontwerp ter visie te leggen.

[De belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend hebben dit gedaan op basis van het rapport van BVA met de verbeeldingen die hierin staan. Het rapport van Goudappel is na de zienswijzeperiode gemaakt. Nu de uiteindelijke situatie wezenlijk verschilt van de oorspronkelijke tekeningen is voor de zorgvuldigheid een nieuwe ter visielegging wel het minste.](#)



Dit paneel met een aansluiting voor auto's en fietsers op de Muntstraat is op de informatieavond op 4 februari 2020 getoond. Duidelijk zichtbaar is de ontsluiting voor autoverkeer op de Muntstraat en de mogelijkheid om een rondje te rijden richting de ontsluiting op de Bredestraat. Op basis van deze inrichtingstekening is geen discussie geweest over de vraag of zou worden ontsloten op de Muntstraat. Hierna is het ontwerp bestemmingsplan ter visie gelegd.

Overige wijzigingen tussen het ontwerpplan en het vast te stellen plan, zoals toegelicht in de reactienota zienswijze en ambtshalve wijzigingen, zijn van ondergeschikte aard. **Het veranderen van de verkeersstromen door twee ontsluitende fietspaden te vervangen door een weg voor gemotoriseerd verkeer, waardoor 100 woningen en sluipverkeer ontsloten worden op een erftoegangsweg, noemt u een wijziging van ondergeschikte aard. Denkt u dat een rechter, mocht het zover komen, hier ook zo over zal denken?**

Beantwoording:

Dat is aan de rechter, mocht het zover komen.

Uit het aanvullende verkeersonderzoek van Goudappel blijkt dat een 2^e ontsluiting gunstiger is voor het verkeer op de Bredestraat en het westelijke deel van de Muntstraat. Voor het oostelijke deel is de verkeerstoename met 200 mvt/etmaal beperkt te noemen. We verwachten ook geen sluipverkeer door de wijk. Een route door de wijk is niet korter of sneller dan via de Muntstraat zelf. Daarom zijn we van mening dat er geen wezenlijke verschillen zijn. De Muntstraat kan dat prima afwikkelen.

Het opnieuw ter visie leggen van het plan als ontwerp als gevolg hiervan is tevens niet noodzakelijk.

Kunt u zich voorstellen dat een groot aantal omwonenden zich misleid voelen als dit uiteindelijke plan zonder inspraak gaat worden uitgevoerd?

Beantwoording:

De bewoners zijn tijdens het proces regelmatig op de hoogte gehouden. Er is een informatieavond geweest voordat het ontwerpplan ter inzage is gelegd voor zienswijzen. Daar is bovenstaand paneel getoond. Een ieder heeft daarop kunnen reageren met een zienswijze. Men heeft tevens bij de gemeenteraad kunnen inspreken. Er zijn nieuwsbrieven verzonden en er is een aparte website. Via

deze kanalen zijn omwonenden en belangstellende uitgebreid op de hoogte gehouden. Plaatjes getoond?

Wij betreuren het als men zich niet goed geïnformeerd voelt.

Kan de raad het plan nu vaststellen, nadat het plan begin 2020 als ontwerp ter inzage lag?

Ja, dat kan. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan is de uitgebreide procedure van afdeling 3.4 Awb van toepassing. In beginsel geldt er een termijn van 26 weken. Dit is een termijn van orde, geen fatale termijn. Dat betekent dat er geen gevolgen zijn als de termijn wordt overschreden. Daarnaast heeft de raad op grond van art. 3.8 lid 1 sub e Wro na tervisielegging van het ontwerpplan 12 weken de tijd een besluit te nemen. Ook dit is een termijn van orde en ook hier zijn er geen directe gevolgen als de termijn wordt overschreden. De initiatiefnemers kunnen bij een overschrijding van de termijn wel vragen om binnen een redelijke termijn een besluit te nemen. Als dat niet gebeurt, dan kan de gemeenteraad in gebreke worden gesteld wegens het niet nemen van een besluit.

Er is nu een goede reden voor het overschrijden van de termijn, namelijk de uitvoering van de motie Verkeersstromen Driegaarden en bijbehorend Verkeersonderzoek Plan Driegaarden. Het was wenselijk de resultaten van dit onderzoek af te wachten en toe te voegen bij de vast te stellen stukken van het bestemmingsplan 'Huissen, Driegaarden 1^e fase'. Met dit aanvullende onderzoek is het plan ruimtelijk goed gemotiveerd.

4. Omgevingsvergunning in relatie tot wijze van funderen

Uit navraag bij de ODRA blijkt dat de wijze van funderen niet kan worden afgedwongen bij de aanvrager van een omgevingsvergunning. We wijzen erop dat het voor de aanvrager ook van groot belang is dat zoveel mogelijk trillingsvrij wordt gebouwd. Tevens hebben ze de verplichting een bouwkundige vooropname van de omgeving te doen om de nulsituatie vast te leggen.

Gemeente blijft zich inspannen om bij ontwikkelaars zoveel als mogelijk trillingsvrij bouwen te bevorderen. [Mocht de raad toch besluiten om de behandeling van het bestemmingsplan op te schuiven tot na de begrotingsbehandeling van 11 november, is er dan genoeg tijd om voor de besluitvorming definitieve afspraken te maken met de ontwikkelaars?](#)

Beantwoording:

Ja, daar is voldoende tijd voor. Ontwikkelaars dienen deze schriftelijke afspraken wel mee te nemen bij de aanbesteding van de woningbouw.

5. Woonplicht

Hierover is een memo van het college aan u verstuurd.

6. Er zitten verschillen in de verbeelding en de visie en het beeldkwaliteitsplan

Een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en toelichting. De regels en verbeelding zijn juridisch bindend. De toelichting dient als onderbouwing bij het plan.

Voor deze ontwikkeling is gekozen voor een flexibel bestemmingsplan. De stedenbouwkundige visie en het beeldkwaliteitsplan zijn indicatieve documenten. Tot de aanvraag van omgevingsvergunning kunnen plannen altijd wijzigen, mits passend binnen de kaders van het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan.

De raad dient te besluiten over het bestemmingsplan dat de juridische-planologische kaders voor de ontwikkeling. Hierop is te zien dat fase 1b één ontsluiting op de Muntstraat krijgt en één ontsluiting op de Bredestraat. Binnen deze kaders wordt het bouwplan verder uitgewerkt. Niet alle details liggen vast, maar de kaders wel. Daar moet de raad nu een besluit over nemen.

Als de raad het wenselijk vindt kan een amendement worden ingediend om de meest recente versie van het stedenbouwkundig plan toe te voegen aan de toelichting van het bestemmingsplan. [Zegt de wethouder hiermee, dat de verbeelding die nu is opgenomen in de toelichting niet juist is? Wij zijn het er overigens mee eens als de wethouder dit positief beantwoord.](#)

Beantwoording:

Hiermee wordt bedoeld dat de kaartjes die zijn opgenomen in de toelichting niet de actuele zijn. Er ligt hier een flexibel bestemmingsplan voor. De afbeelding(en) in de toelichting zijn op grond van de regels en de verbeelding ook uitvoerbaar.

NB. Volledigheidshalve merken wij op dat de verbeelding (en ook de visie en het BKP) niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerpplan. Een ieder is met de tervisielegging van het plan in de gelegenheid geweest om middels een zienswijze op te reageren op de stukken. In de ingediende zienswijzen zijn geen opmerkingen gemaakt over het aantal ontsluitingen op de Muntstraat.

Uit onderstaande tekening zullen de meeste belanghebbenden (en raadsleden) niet 1-2-3 halen dat er twee ontsluitingswegen zijn, zeker niet als er een heel verkeersonderzoek ligt met duidelijke situaties waar wel de infrastructuur is verbeeld. Hier zal men dan vanuit gaan en als er geen disclaimer bij is gezet dat de werkelijkheid anders is, dan mag men hier ook vanuit gaan. Het is dan ook logisch dat er geen opmerkingen zijn gemaakt, omdat het verkeersonderzoek spreekt van twee fietsontsluitingen. Bent u met ons van mening dat door deze tegenstrijdige informatie de burgers op het verkeerde been zijn gezet?

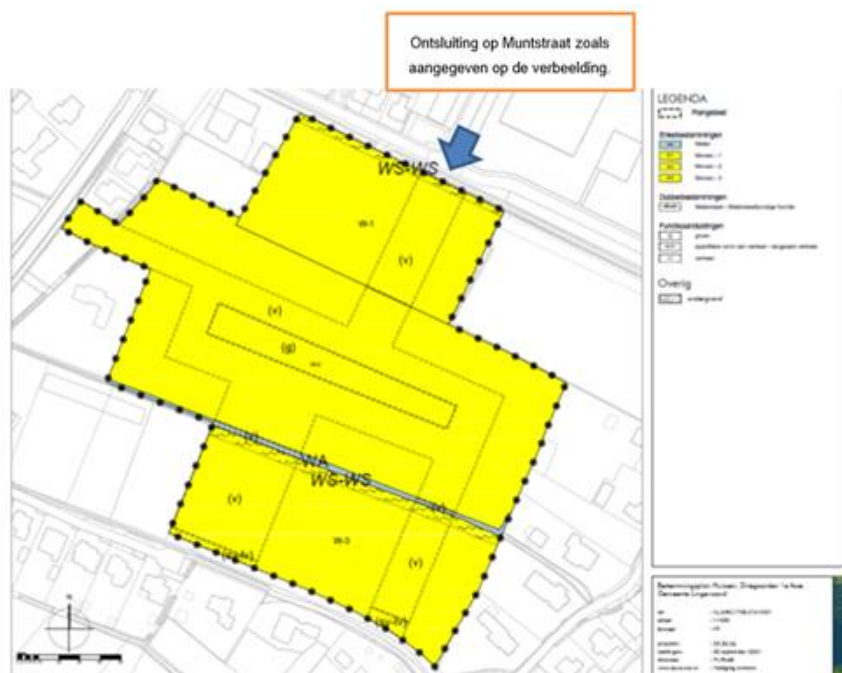
Kunt u aangeven wat de overwegingen zijn geweest om voorbij te gaan aan de adviezen in het rapport van BVA over de ontsluiting op de Muntstraat, door twee fietsontsluitingen te vervangen door 1 ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer?

Beantwoording:

In 2018 heeft BVA het verkeersonderzoek uitgevoerd op basis van de op dat moment bekend zijnde inrichtingsschets/verkeerstructuur (figuur 2 op pagina 4) met één ontsluiting van de woonwijk voor gemotoriseerd verkeer op de Bredestraat. In het verkeersadvies van BVA adviseert BVA niet voor een alternatieve ontsluiting te gaan, omdat zij geen noemenswaardige voordelen verwacht van een tweede ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer op de Muntstraat. BVA wijst wel op het extra conflictpunt op de Muntstraat.

In tegenstelling tot het advies van BVA is in 2019 door de beleidsadviseurs verkeer en mobiliteit juist wel geadviseerd voor een 2^e ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer te gaan. De belangrijkste reden hiervoor is dat bij calamiteiten en wegwerkzaamheden op/nabij de toegangsweg van een doodlopende wijk de gehele wijk op slot komt te staan. Het gaat hierbij om een wijk van circa 100 woningen. Dat is niet wenselijk en te voorkomen door een 2^e ontsluiting te maken. Een tweede reden voor het realiseren van een 2^e ontsluiting is het spreiden van het verkeer over meerdere wegen. De intensiteiten op de Bredestraat benaderen namelijk de capaciteitsgrenzen van deze weg. Door de 2^e ontsluiting zal een deel van het verkeer kiezen voor de route Muntstraat-Huismanstraat in plaats van dat al het gemotoriseerd verkeer over de Bredestraat gaat rijden.

Op basis van dit advies is de inrichtingsschets van het plangebied gewijzigd.



Met vriendelijke groet,

Theo van Vliet

Bijlage 1: Tabel woningdifferentiatie Driegaarden fase 1

Ontwikkelaar 1				
Woningtype	Aantal	Betaalbaar*	Aantal	Duur (boven €325.000,-)
Rijwoningen (tussen/hoek, smal)	5	Middenhuur***		
Rijwoningen (tussen/hoek)			8	vrije sector huur (waarvan eventueel 6 middenhuur
Hoekwoningen			2	vrije sector koop
Bovenwoningen	2	sociale huur**		
Benedenwoning (evt senioren)	1	middenhuur		
Tweekappers (evt senioren)			4	vrije sector koop
Seniorenpatio's			2	vrije sector koop
Vrijstaand			2	vrije sector koop
Totaal ontwikkelaar 1	8	31%	18	69%

Ontwikkelaar 2				
Woningtype	Aantal	Betaalbaar		Duur (boven €325.000,-)
Rijwoningen (tussen/hoek)	9	koop		
Rijwoningen (tussen)	9	sociale huur		
Rijwoningen (tussen/hoek)	9	middenhuur		

Rijwoningen (tussen/hoek)			12	vrije sector koop
Tweekappers			28	vrije sector koop
Vrijstaand			6	vrije sector koop
Totaal ontwikkelaar 2	27	38%	45	62%

Totaal				
	Aantal	Betaalbaar	Aantal	Duur (boven €325.000,-)
Totaal ontwikkelaar 1 en 2	35	36%	63	64%

* Betaalbaar: sociale huur, middenhuur en koop onder € 325.000,-

** Sociale huur: maximale huurprijs € 752,33 p/m, prijspeil 2021 (< liberalisatiegrens)

*** Middenhuur: maximale huurprijs € 1041,76 p/m, prijspeil 2021

Er zijn bij fase 1B meerdere ontwikkelaars in het spel.

- Zijn deze ontwikkelaars ook allemaal betrokken bij fase 2 en 3?

Aanvullende beantwoording:

In fase 1b zijn dezelfde ontwikkelaars betrokken als in fase 2. Deze volgende fase is ca 200 woningen groot en biedt voldoende kansen voor compensatie van te weinig betaalbare woningen in fase 1b. Voor fase 3 is een andere ontwikkelaar betrokken.

- Als er een ontwikkelaar is, die niet betrokken is bij fase 2 en 3, heeft deze ontwikkelaar dan met zijn gedeelte 50% betaalbare woningen gehaald?

Aanvullende beantwoording:

Ontwikkelaars van fase 1b zijn sowieso betrokken bij fase 2.

Aanvullende vraag:

Als het plan zoals het er ligt doorgaat, zal de verkeersintensiteit op de Muntstraat een stuk groter worden dan het verkeersonderzoek van BVA heeft berekend. Hierdoor is het gebruik van de parkeerplaats bij de supermarkt door gebruikers van de diverse verenigingsgebouwen aan de De Jongstraat noodzakelijk, om zo de parkeerdruk op de Muntstraat te verlichten. De wethouder heeft vorig jaar aangegeven, dat de parkeerplaats van de supermarkt vrij toegankelijk blijft voor derden en dat hierover met de eigenaar van de supermarkt afspraken zijn gemaakt.

Graag zouden wij de stukken willen zien waarin deze afspraken zijn vastgelegd.

Aanvullende beantwoording:

Met de eigenaar van de supermarkt is afgesproken dat het parkeerterrein openbaar toegankelijk wordt, 24 uur per dag. Het parkeerterrein wordt niet afgeschermd door bijvoorbeeld een slagboom. Het terrein is feitelijk toegankelijk is voor iedereen, feitelijk openbaar, daar gelden dan de gewone verkeersregels en kan op elke vrije parkeerplaats door wie dat wil geparkeerd worden.

Op basis van de geldende parkeernormen voor de winkel en woningen is de parkeerplaats ruim gedimensioneerd. Daarnaast zal sprake zijn van dubbelgebruik omdat de parkeerbehoefte voor de verschillende doelgroepen over de hele dag heen varieert.