

Reactienota bijeenkomst gebiedsvisie Driegaarden 2 en 3 – 14 oktober 2024

De gemeente heeft op 14 oktober 2024 een tweede bijeenkomst georganiseerd over de gebiedsvisie voor Driegaarden 2 en 3. Hiervoor zijn de direct omwonenden van het plangebied uitgenodigd. Daarnaast was de bijeenkomst open voor belangstellenden. Tijdens en na deze bijeenkomst is iedereen de mogelijkheid gegeven om te reageren op de ideeën die tijdens de bijeenkomst en later op de website zijn gepresenteerd. In deze notitie wordt een overzicht gegeven van alle binnengekomen reacties en het antwoord/standpunt van de gemeente.

Leeswijzer

In het eerste deel gaan we in op de reacties die tijdens de bijeenkomst naar voren zijn gekomen. Deze zijn per thema geordend. In het tweede deel gaan we in op de reacties die middels een reactieformulier bij de gemeente binnen zijn gekomen. Deze zijn per reactie/indieners geordend. Als er verschillende thema's aan de orde komen worden deze bij deze reactie beantwoord. Sommige reacties zijn vergelijkbaar. In dat geval verwijzen we naar een eerder gegeven antwoord.

In onderstaande gaan we eerst nog even kort in op concrete ideeën en voorstellen en vragen en opmerkingen over de omgeving die we hebben ontvangen. Daarbij geven we een korte toelichting op de wijze van beantwoording van deze reacties en opmerkingen.

Reacties naar aanleiding van de bijeenkomst van juni 2022

De reacties van 2022 zijn betrokken bij het verder uitwerken van de Gebiedsvisie Driegaarden 2 en 3 en beantwoord in een aparte reactienota

Concrete voorstellen

Tijdens de bijeenkomst en in de reacties is ook veel kennis en ideeën gedeeld. Bijvoorbeeld over de (concrete) inrichting van het gebied; zoals bijvoorbeeld het inpassen van parkeerplaatsen, aanleggen van fietspaden tot het aanleggen van collectieve moestuinen, het toepassen van beplanting en de herinrichting van straten. De Gebiedsvisie geeft de richting en de ruimtelijke kaders voor de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3; op hoofdlijnen. Denk hierbij aan het formuleren (en vaststellen) van ambities, opgaven en randvoorwaarden en uitgangspunten. Binnen de kaders van de richting en de kaders van de Gebiedsvisie zal het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan uitgewerkt. Dan zullen sommige keuzes ook concreter worden. Op sommige voorstellen zullen we in ons antwoord dan ook aangeven dat hier pas bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan naar zal worden gekeken omdat deze te gedetailleerd zijn om in een gebiedsvisie op te nemen.

Vragen en opmerkingen over de omgeving

We horen en zien ook veel vragen en zorgen over de omgeving van het plangebied Driegaarden 2 en 3. Soms gaat dit over de verwachte (verkeers)effecten van de woningbouwontwikkeling in Driegaarden 2 en 3. Soms gaat het over een al bestaande als overlast of onveilig ervaren verkeerssituatie. Dit kunnen we niet met de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 oplossen. Omdat het onderwerp Driegaarden betreft, zullen we dan in ons antwoord aangeven dat bepaalde aspecten niet tot het plan(gebied)/de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 behoort. Voor deze vragen kunt u echter op de gebruikelijke wijze contact opnemen met de gemeente. Dan zullen we u vraag beantwoorden.

Vragen, opmerkingen en suggesties tijdens de bijeenkomst

	Verkeer en mobiliteit	
	Reactie:	Reactie van de gemeente:
1	Zorgen over het noordelijk deel van de Bredestraat. Deze is te smal voor combinatie auto in twee richtingen en fietsers.	Binnen 2 á 3 jaar wordt de Bredestraat-noord gereconstrueerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur en rode fietsstroken. Hiervoor lijkt voldoende ruimte beschikbaar te zijn. In 2025 zullen de ontwerptekeningen worden gepresenteerd aan de omgeving.
2	Zorgen over sluipverkeer over Van Wijkstraat/Zandsesedwardsstraat vanuit Driegaardsestraat naar Karstraat om het drukke kruispunt Gochsestraat/Karstraat te vermijden. Voorkomen dat hier sluipverkeer over gaat rijden.	Een beperkte toename van verkeer door de wijk is niet te voorkomen. Op dit moment wordt de reconstructie van de Gochsestraat uitgevoerd. Door de aanpassing van het profiel blijft het aantrekkelijker om via de Gochsestraat naar de Karstraat/Stadswal te rijden. We delen uw mening over het kruispunt Gochsestraat-Karstraat, dat qua verkeersafwikkeling in orde blijven. Vooral nog is hier geen sprake van een slechte verkeersafwikkeling. Wel is dit kruispunt een onderdeel van het Maatregelenprogramma GMP+ (zie: https://lingewaard.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/ff8fd6e0-e2b1-4840-b8ab-012d49a38b54?documentId=47aec123-749f-4461-a2cd-b74cb5879ffc&agendaltemId=00348ec1-4393-4ce6-b17b-dd2b374b5ec4)
3	Wens voor goede toegang tot ov in nieuwe wijken. Is het een optie de busroute te verleggen naar Driegaardsestraat-Bredestraat?	Het plan gaat uit van bestaande buslijnen en haltingen. De provincie beslist over de lijnvoering van het streekvervoer. Lijn 33 (regulier) en lijn 300 (hoogwaardig) verbinden Huissen met Arnhem en Nijmegen (lijn 300). De bushaltes liggen binnen een acceptabele fietsafstand. Mogelijk kan in de toekomst de lijnvoering aangepast worden.
4	Er moet iets gedaan aan de parkeersituatie op de Muntstraat. Het parkeren levert veel hinder op.	De situatie is bekend. Dit vraagstuk valt echter buiten de scope van Plan Driegaarden 2 en 3. De Muntstraat is opgenomen in het Maatregelenprogramma GMP+. Op basis van een inventarisatie wordt nu prioriteit gegeven aan de aanpak van 10 knelpunten. De Muntstraat is niet opgenomen in de top 10. Omdat andere kruispunten en wegen momenteel prioriteit hebben, worden nu nog geen maatregelen genomen.
5	Goede fietspaden aanleggen in en door de wijken	Één van de pijlers van de gebiedsvisie is 'auto te gast'. Dat betekent dat de voetganger en de fietser leidend zijn in het ontwerp. Hier horen ook goede fietsverbindingen bij met een goede aansluiting op de omliggende straten en voorzieningen. Dit is het uitgangspunt voor de verdere uitwerking in het stedenbouwkundig plan. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan gaan we bekijken welke vorm de fietsverbindingen in de wijk krijgen.

6	Wat zijn de plannen met de Hoeve	Er zijn op dit moment geen concrete plannen. De aanpak van de gehele Hoeve is ook geen onderdeel van de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3.
7	Op de Driegaardsestraat rijdt ook vrachtverkeer uit de kassen. Hier rekening mee houden bij vormgeven snelheidsremmers.	De hoeveelheid vrachtverkeer op de Driegaardsestraat is relatief beperkt (circa 1%). Bij de herinrichting van de Driegaardsestraat gaan we rekening houden met de aanwezigheid van vrachtverkeer door onder andere goed te kijken naar de materialisatie, de breedte van de weg en eventueel snelheidsremmende maatregelen.
8	Er zijn meerdere vragen over de locatie en vormgeving van de ontsluiting van de gaarden.	De exacte locaties en het ontwerp van de aansluitingen van Driegaarden 2 en 3 op de bestaande wegen worden nader uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan.
9	Voorkomen moet worden dat bewoners gaan parkeren in de omliggende straten	Het parkeren van de nieuwe woonwijk moet binnen het plangebied opgevangen worden op basis van de vastgestelde parkeernormen.
Proces en planning		
10	Vragen over hoe de participatie er uit gaat zien.	Maart 2024 is het actuele participatiebeleid van de gemeente Lingewaard vastgesteld. In het participatiebeleid wordt beschreven hoe invulling gegeven wordt aan participatie en inspraak (hoe belanghebbenden worden betrokken) bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals Driegaarden 2 en 3. Voor de verdere uitwerking van de plannen wordt – vooraf – een participatieplan opgesteld. In het participatieplan wordt beschreven hoe en wanneer de omgeving wordt betrokken bij het uitwerken van de plannen.

Vragen, opmerkingen en suggesties bij de aanmelding

Verkeer en mobiliteit		
	Binnengekomen reacties	Reactie van de gemeente:
1	Is het al bekend hoe het probleem (file)opgelost/aangepakt gaat worden met het uitstromende verkeer vanuit Huissen ? dit zou eerst aangepakt worden voordat er gebouwd gaat worden.	De knelpunten op de A325/N325 (o.a. Pleijroute en knooppunt Ressen) kan de gemeente Lingewaard niet oplossen. Als zich daar een incident voordoet blijft de kans aanwezig dat er filevorming ontstaat op de Ir. Molsweg en Stadswal/Karstraat in Huissen. De doortrekking van de A15 zal voor enige verlichting van de verkeersdruk leiden. Bij een incident op de Pleijroute is er dan ook een alternatieve route mogelijk.

		Een groot deel van de knelpunten is aangepakt voordat Driegaarden 2 en 3 (volledig) is gerealiseerd. Plan Driegaarden fase 2 en 3 wordt niet in een keer gebouwd. De realisatie van de woningen (waarschijnlijk start bouw vanaf 2028) zal over meerdere jaren worden verdeeld. Alle knelpunten hoeven daarom niet klaar te zijn, voordat de bouw wordt gestart.
2	Heeft het groene licht om de A15 door te trekken positieve gevolgen voor het project? Aangezien het bij de vorige presentatie vooral ook ging om de nieuwe 'wijk' zo autoluw mogelijk te maken, omdat Huissen vol zit met o.a. verkeer richting de Pleijroute.	Ja. De doortrekking van de A15 zal tot enige verlichting leiden van de verkeersdrukte op de route Karstraat-Stadswal. Dit is ook positief voor Driegaarden omdat een deel van het verkeer van deze route gebruik maakt. De ambitie om Driegaarden 2 en 3 autoluw te maken is overigens niet ingegeven door de verkeerssituatie in Huissen, maar een invulling voor een gezonde, veilige en leefbare wijk.
3	Ik ben vooral benieuwd naar hoe de verkeersstromen en ontsluiting eruit gaan zien.	Voor een wijk van deze omvang zijn twee auto-ontsluitingen per gaard wenselijk. Naast een goede bereikbaarheid van de buurt zal het autoverkeer hierdoor meer gespreid worden over het wegennetwerk. Deze aansluiting is nodig het autoverkeer (deels) snel naar de Huismanstraat te leiden. Als de aansluitingen te dicht bij elkaar liggen zal de spreiding van het verkeer ook minder vanzelfsprekend zijn. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan gaan we het ontwerp van de aansluiting verder onderzoeken en uitwerken. Het ontwerp zal uiteraard moeten voldoen aan verkeerskundige eisen en eisen voor de verkeersveiligheid Zie ook antwoord 8 onder 'vragen tijdens de bijeenkomst'.
Wonen en programma		
4	Is in dit plan ruimte gecreëerd voor inpassing van kleinschalige (zelfstandige) woon- en/of zorgcomplexen t.b.v. ouderen, zoals (1) het (collectieve) woonconcept 'Buurtwonen' (zie: Buurtwonen Een passende plek voor ouderen in de buurt) en/of het woonzorgconcept "Het Andere Wonen" (zie Home Het Andere Wonen - Franchiseconcept Het Andere Wonen)	In Driegaarden 2 en 3 zal ruimte geboden worden aan de realisatie van kleinschalige appartementsgebouwen voor verschillende doelgroepen. Indien er sprake is van een concreet initiatief kunnen we onderzoeken of er mogelijkheden zijn om dit in te passen. Dit zal onder meer afhankelijk zijn van de ruimtelijke mogelijkheden, de beschikbaarheid voor verschillende doelgroepen en de financiële haalbaarheid. In het woningbouwprogramma is ook aandacht en ruimte voor mensen die zorg nodig hebben. Dit wordt verder uitgewerkt bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan.
5	Graag aandacht voor betaalbare woningen	Betaalbare woningen zijn zeker onderdeel van het woningbouwprogramma voor Driegaarden 2 en 3. Het woningbouwprogramma zal voor minimaal 67% uit betaalbare woningen bestaan, zowel in de huur als koop.
Groen en landschap		

6	1. In hoeverre vindt natuurinclusief bouwen plaats 2. Hoe wordt rekening gehouden met directe omgeving	1. Bij de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 gaan we uit van natuurinclusieve woonomgeving; een groene omgeving en aandacht voor flora, fauna en biodiversiteit. Een natuurinclusieve wijk heeft positieve effecten voor bewoners en voor de flora en fauna. Dit is als voorwaarde in de gebiedsvisie opgenomen. 2. De overgang naar de bestaande bebouwing zal zorgvuldig worden vormgegeven. In de rand aansluitend aan de bestaande woningen gaan we uit van aansluiting met grondgebonden woningen (3 lagen inclusief de kap).
Proces en planning		
7	De gemeente organiseert tegelijkertijd informatieavond mbt nieuwbouw IKC Sterrebos op woensdag 16 oktober. Ik heb eerder hier een informatieavond over bijgewoond. Het viel me toen op dat beide 'projecten' niet parallel lopen en er niet door twee partijen met elkaar wordt overlegd. Welke reden ligt hieraan ten grondslag?	Dat klopt. Op 16 oktober is een aparte bijeenkomst over IKC Sterrebos georganiseerd. Dit hebben we bewust gedaan omdat er verschillende onderwerpen met verschillende doelgroepen worden besproken. We zijn ons er van bewust dat er een kleine overlap van doelgroepen is. De projecten hebben ook een andere snelheid en bevinden zich in een andere fase. Bij het IKC wordt gewerkt aan het ontwerp van een concreet bouwplan, terwijl bij Driegaarden een gebiedsvisie wordt opgesteld die nog uitgewerkt moet worden in onder andere een stedenbouwkundig plan en bouwplannen. De projecten worden voor zover nodig wel afgestemd. Zo wordt bij het ontwerp van de IKC rekening gehouden met de realisatie van een woonwijk en zal het gebouw ook van die zijde bereikbaar zijn.
8	Wat is de visie van de gemeente ten aanzien: 1. wijziging bestemmings/omgeving plan Driegaarden 2 2. individuele invulling van 'reeds aan de weg gelegen perceel' niet grenzend aan grote nieuwbouwgrond' 3. het tijdpad van de wijziging van de bestemming 4. te verwachten problemen bij ontwikkelen individueel bouwplan	1. Om woningbouw mogelijk te maken moet de bestemming gewijzigd worden. De gebiedsvisie wordt uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Op basis van het stedenbouwkundig plan wordt het omgevingsplan opgesteld; het stedenbouwkundig plan wordt vastgelegd in het omgevingsplan. We willen het omgevingsplan in Q4 2025 ter vaststelling voorleggen aan de gemeenteraad. Dat betekent dat het ontwerp Q3 2025 in procedure gaat. 2. De gebiedsvisie gaat in principe over gronden die door de ontwikkelaars voor deze ontwikkeling worden ingebracht. Particuliere percelen die niet in het plangebied liggen worden niet in de gebiedsvisie opgenomen. Voor een bouwinitiatief op deze percelen kan via de gebruikelijke weg een aanvraag ingediend worden: Omgevingsvergunning vooroverleg Gemeente Lingewaard. Zie ook antwoord onder 9. 3. Zie onder 1

		4. De aandachtspunten bij een bouwplan zijn specifiek voor een locatie en/of bouwplan. Deze vraag kunnen we niet algemeen beantwoorden. Zie ook onder 2.
9	Kunnen kleine 'ontwikkelaars' aan de rand van het gebied zoals wij meegenomen worden in de gebiedsvisie en latere bestemmingsplan?	Zie antwoord 8.2. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan wordt gekeken hoe het plan aansluit op de omgeving. Daarbij zullen we onderzoeken of bekende initiatieven een meerwaarde kunnen hebben, een (mogelijke) belemmering zijn of geen invloed hebben en meegenomen kunnen worden in het stedenbouwkundig ontwerp. Als een ontwikkeling in aansluiting op het plangebied mogelijk is zullen we onderzoeken of deze, indien wenselijk, meegenomen kan worden in het omgevingsplan voor Driegaaarden. Complexe ontwikkelingen gaan in ieder geval niet mee in het omgevingsplan. Voor een bouwinitiatief op deze percelen kan ook via de gebruikelijke weg een (aparte) aanvraag ingediend worden: Omgevingsvergunning vooroverleg Gemeente Lingewaard Voor beide trajecten is leges verschuldigd.
10	Ik ga er vanuit dat ook onze vragen nav de bijeenkomst in juni 2022 worden beantwoord.	Dat klopt. De vragen van de bijeenkomst van juni 2022 worden beantwoord in een aparte reactienota. Deze vragen zijn beantwoord naar de situatie in 2022.

Binnengekomen reacties

Indiener	Binnengekomen reactie	Reactie van de gemeente
1	1. Wel veel ambities, maar weinig ruimte om die waar te maken. Het zou beter zijn dit vanuit heel Huissen, beter heel Lingewaard, integraal te benaderen en de uitdagingen van de woondeal zo op te lossen. Royaler bouwen om ruimte te creëren en verhuisbewegingen op gang te brengen. Meer ruimte voor groen realiseren en ruimte voor echte mobiliteit. Niet te snel de oude ambities afschrijven. Huissen moet geen tweede Malburgen worden.	1. Bij het opstellen van de gebiedsvisie is uiteraard locatie-onderzoek gedaan. De ambities zijn vertaald in het ruimtelijk kader. De gebiedsvisie schetst het (ontwerp)perspectief van een groene wijk. Dit concept is ruimtelijk haalbaar en zal in het stedenbouwkundig plan verder uitgewerkt worden. De programmering van Woondeal 2.0 (67% betaalbare woningen) is van toepassing voor de hele gemeente Lingewaard. We hebben er voor gekozen dat ieder project minimaal het beoogde aantal betaalbare woningen moet bevatten omdat 'compensatie' in andere projecten niet reëel is. Zoals de gebiedsvisie laat zien is de ambitie van een groene wijk

		realistisch. Dit is uitgangspunt bij het uitwerken van het stedenbouwkundig plan. In het stedenbouwkundig plan zal bijvoorbeeld de gewenste groene omgeving uitgewerkt worden in – het reserveren van – groene ruimtes. Mobiliteit heeft de aandacht in de gebiedsvisie. Wel wordt gekeken hoe duurzame mobiliteit en leefbaarheid in de woonomgeving kan versterkt. Dit kan door bijvoorbeeld het fietsgebruik bij korte(re) ritten te faciliteren en stimuleren en de auto meer ondergeschikt te maken. Dit betekent aandacht voor fiets- en voetpaden in het plangebied en aansluitingen op het omliggende wegennetwerk. We zien geen vergelijk met Malburgen.
2	1. Wordt ook gedacht aan gronden die niet in handen is van de ontwikkelaar. Wat zijn de mogelijkheden daarvoor. Komt daar groen omheen? 2. Vleermuis en zwaluw zitten in deze omgeving. Wordt daar ook onderzoek naar gedaan?	1. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan wordt gekeken hoe het plan aansluit op de omgeving. Daarbij zullen we onderzoeken of bekende initiatieven een meerwaarde kunnen hebben, een (mogelijke) belemmering zijn of geen invloed hebben en meegenomen kunnen worden in het stedenbouwkundig ontwerp. Als een ontwikkeling in aansluiting op het plangebied mogelijk is zullen we onderzoeken of deze, indien wenselijk, meegenomen kan worden in het omgevingsplan voor Driegaarden. Complexe ontwikkelingen gaan in ieder geval niet mee in het omgevingsplan. Voor een bouwinitiatief op deze percelen kan ook via de gebruikelijke weg een (aparte) aanvraag ingediend worden: Omgevingsvergunning vooroverleg Gemeente Lingewaard. Voor beide trajecten is leges verschuldigd. 2. Voor de ontwikkeling wordt onderzoek gedaan naar flora en fauna (waar onder de vleermuis).
3	1. k heb al aangegeven dat kruising Klaphek onveilig is voor een aansluiting. Halverwege de straat is er meer ruimte voor een betere aansluiting.	1. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan gaan we het ontwerp van de aansluiting verder onderzoeken en uitwerken. Het ontwerp zal uiteraard moeten voldoen aan verkeerskundige eisen en eisen voor de verkeersveiligheid.
4	1. We zijn bang te worden ingesloten door twee wegen en daardoor veel verkeersoverlast te ervaren. Hoe wordt hier rekening mee gehouden? 2. Onze woningen zijn vrijstaand met ruimte tussen de woningen. In hoeverre wordt deze ruimte gebruikt om zo min mogelijk inkijk te creëren?	1. De situatie dat een woning aan de voor- en achterzijde wordt ingesloten willen we natuurlijk zo goed mogelijk voorkomen. De ervaring van insluiten zal onder andere afhankelijk zijn van de afstand tot de woning. Bij het stedenbouwkundig plan wordt de ontsluiting verder uitgewerkt. Een goede inpassing is het uitgangspunt; bijvoorbeeld door het aanhouden van een acceptabele afstand tot de woning en/of een groene inpassing.

	3. Openbaar vervoer bereikbaar vanuit de gaarden	2. Bij het uitwerken van het stedenbouwkundig plan is aandacht voor de positionering van de woningen ten opzichte van elkaar, inclusief de bestaande woningen. 3. Het plan gaat uit van bestaande buslijnen en haltingen. De provincie beslist over de lijnvoering van het streekvervoer. Lijn 33 (regulier) en lijn 300 (hoogwaardig) verbinden Huissen met Arnhem en Nijmegen (lijn 300). De bushaltes liggen binnen een acceptabele fietsafstand. Mogelijk kan in de toekomst de lijnvoering aangepast worden.
5	1. Denk bij de ontsluiting aan de toegankelijkheid met openbaar vervoer. Zorg dat de bus dicht bij de wijken kan komen. Nu is de bushalte een kwartier lopen vanaf de nieuwbouwwijk. Bus door de Driegaardsestraat en Bredestraat. Mensen die met de bus gaan hebben minder de auto nodig. 2. De uiteinden van de Muntstraat zijn nu al gevaarlijk. De bewoners van de nieuwe wijk hebben de Plus aan de Muntstraat als dichtstbijzijnde supermarkt. Dit is om rekening mee te houden. 3. Veel sporters en studenten steken dwars over de Bredestraat. Dat willen ze veilig kunnen doen. Dat is wel een aandachtspunt. 4. Een losloop/uitloop gebied (strook) voor honden in de wijk. Ook met prullenbakken en zakjes. 5. Regels dat de voortuinen op een groene manier worden ingevuld. Bijvoorbeeld maximaal % bestrating, groene afscheidingen. Dit is goed voor het afvoeren van water en de natuur.	1. Zie antwoord 4.3 2. De situatie is bekend. Dit vraagstuk valt echter buiten de scope van Plan Driegaarden 2 en 3. De Muntstraat is opgenomen in het Maatregelenprogramma GMP+. Op basis van een inventarisatie wordt nu prioriteit gegeven aan de aanpak van 10 knelpunten. De Muntstraat is niet opgenomen in de top 10. Omdat andere kruispunten en wegen momenteel prioriteit hebben, worden nu nog geen maatregelen genomen. 3. Het oversteekpunt van de Bredestraat, ter hoogte van het Laakse Eind en het Hazekamp is onderdeel van de reconstructie van de Bredestraat-zuid. 4. In Driegaarden 2 en 3 wordt ruimte gereserveerd voor hondenuitlaatstroken, -plekken en/of voorzieningen. Hierbij is het reguliere beleid van de gemeente Lingewaard van toepassing. 5. We onderschrijven dat een groene inrichting van tuinen goed is voor de opvang/afvoer van water en de flora en fauna. Het is echter niet mogelijk om geheel groene tuinen te verplichten. Wel kunnen we extra aandacht hiervoor vragen in het vervolgtraject. Bij het uitwerken van het ontwerp zijn groene erfgrenzen tussen privé- en openbaar een aandachtspunt.
6	1. De aansluiting op de Laaksevoetpad lijkt niet geschikt. Beter is om rechtstreeks op de Huismanstraat aan te sluiten. Dit zou kunnen bij de Huismanstraat 48. Anders de aansluiting zo ver mogelijk naar rechts zodat het autoverkeer niet via het Laaksevoetpad gaat.	1. Zie antwoord 3.1

7	1. Er is geen duidelijkheid over participatie. Graag hoor ik welke momenten (data) er gelegenheid is tot participatie waarbij opmerkingen en bezwaren ingebracht kunnen worden	1. Voor de verdere uitwerking van de plannen wordt – vooraf – een participatieplan opgesteld. In het participatieplan wordt beschreven hoe en wanneer de omgeving wordt betrokken bij het uitwerken van de plannen.
8	1. Zorg mbt de ontsluiting via het Laaksevoetpad vanuit Gaard 2. Dit is logischer tussen Huismanstraat 48 en 50. Er gaan heel veel fietsers over het Laaksevoetpad 2. Hoe wordt rekening gehouden met de kastanjeboom aan de achterzijde van de kavel van Huismanstraat 48. Deze boom is door de gemeente als waardevol gekwalificeerd. 3. Ik wil graag deelnemen aan de klankbordgroep	1. Zie antwoord 3.1 2. Door de gemeente als waardevol aangewezen bomen mogen niet zondermeer gekapt worden. Hier is een vergunning voor nodig. Als een boom bijvoorbeeld een belangrijke natuurlijke of cultuurhistorische waarde heeft wordt geen kapvergunning verleend. De boom waar aan wordt gerefereerd staat op particulier terrein. We gaan er van uit dat de boom behouden zal worden. 3. Zie antwoord 7.1. Het is nog niet bekend óf een klankbordgroep wordt ingesteld en hoe deze dan wordt samengesteld. het participatieplan wordt beschreven hoe en wanneer de omgeving wordt betrokken bij het uitwerken van de plannen.
Digitaal ingediend		
Indiener	Binnengekomen reactie	Reactie van de gemeente
9	1. Nieuwe woningbouw is prima. De ontsluitingswegen vragen echter aandacht. Enerzijds doorstroom richting Velperbroek en anderzijds de ontsluiting in Huissen richting de Loostraat. 2. Verder moet er meer aandacht komen voor goed, betrouwbaar openbaarvervoer richting Nijmegen en Arnhem. De reistijd is te lang en is niet betrouwbaar.	1. Daar is aandacht voor vanuit het Maatregelenprogramma GMP+. Meerdere wegen en kruispunten in Huissen worden de komende jaren aangepakt (https://lingewaard.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/ff8fd6e0-e2b1-4840-b8ab-012d49a38b54?documentId=47aec123-749f-4461-a2cd-b74cb5879ffc&agendatemId=00348ec1-4393-4ce6-b17b-dd2b374b5ec4). De knelpunten op de A325/N325 (o.a. Pleijroute en knooppunt Ressen) kan de gemeente Lingewaard niet oplossen. Als zich daar een incident voordoet blijft de kans aanwezig dat er filevorming ontstaat op de Ir. Molsweg en Stadswal/Karstraat in Huissen. De doortrekking van de A15 zal voor enige verlichting van de verkeersdruk leiden. Bij een incident op de Pleijroute is ook een alternatieve route mogelijk. 2. Zie antwoord 4.3
10	1. Wederom heeft bureau Goudappel een onderzoek mogen doen naar de impact op de verkeersdruk van Gaard 2 en 3. Het mag dan ook geen verrassing zijn dat er geen probleem is. De extra voertuigen kunnen er door het GMP pakket prima bij. Hooguit wat seconden extra wachten. Niet verwonderlijk omdat Goudappel totaal niet onafhankelijk is. Waarom	1. Wij herkennen dit niet. Adviesbureau Goudappel is een gerenommeerd bureau die vaker om een advies wordt gevraagd. Overigens wordt gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel, waar alle gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen gebruik maken.

	wordt niet een ander verkeersbureau met wel een objectieve bril in de hand genomen. 2. Wat wederom opvalt is dat de Gemeente Lingewaard geen enkele maatregel of actie neemt om de verkeersdruk door Huissen te verminderen. Alle GMP maatregelen hebben betrekking op een snellere afwikkeling van verkeer en verhoging van de doostroming. Niets maar dan ook niets wordt er gedaan om al het volledig onnodige verkeer door Huissen te weren. Denk daarbij aan al die honderden onnodige vrachtwagens door Huissen en alle inwoners van Gendt, Haalderen en Bommel die door Huissen van en naar de Pleijroute rijden. Deze auto's en vrachtauto's moeten via de A15 en A325 rijden. Sluipverkeer van vrachtwagens is eenvoudig te weren middels een verbod m.u.v. bestemmingsverkeer maatregel. Het wordt tijd dat dit college eens opkomt voor de inwoners van Huissen.	2. Dit valt buiten de scope van dit project. De Gebiedsvisie Driegaarden 2 en 3 heeft niets te maken met de discussie over het vrachtverkeer op de Stadswal-Karstraat. Daarbij is Driegaarden een woonwijk die geen zwaar verkeer genereert.
11	Een braakliggend stuk terrein. Zo werd het beoogde gebied voor woningbouw Driegaarden 2 en 3 afgelopen dinsdag tijdens de bijeenkomst in Huissen genoemd. Alsof het op niets anders wacht dan de 650 woningen die er nu gepland staan. In de twintig jaar na de afbraak van de kassen heeft zich namelijk een natuurgebied ontpopt dat voor Huissen een wonderschone kern van flora en fauna is. Een klein stiltegebied waar weidevogels in de slootrand nestelen, ganzen fourageren, roofvogels rondcirkelen en hazen zich in een volwaardig leger laten zien. Met de jaarlijkse maisbloei maakt de biotoop een wisselende dynamiek mee van dichte begroeiing die bescherming biedt aan talloze dieren tot een veld dat na de oogst ruimte geeft aan bramenstruiken en wilde bloemen. Een trekpleister voor vlinders en insecten. Helaas moet deze natuurparel een krachtmeting aan met een woonbestemming. Een die zich als 'groen' voordoet, maar dat goed beschouwd vooral vernietigd. Als daadwerkelijk studie was verricht en men op verschillende momenten in het gebied waren geweest, was bij voorbaat de ironie al duidelijk van het als groen bestempelde woonplan. Het is ronduit hachelijk dat voor plannen van een 'nieuwe' natuur de oorspronkelijke moet wijken. En wat voor een. Twee decennia heeft de gemeente zijn groene hart laten spreken door de natuur zijn gang te laten gaan. Het woonplan wordt nu gepresenteerd als groenvriendelijk, maar gaat volledig voorbij aan de pure vorm die in de loop van de tijd ontstaan is. Waar vandaag de dag plant en dier van profiteert en een enkeling een wandeling maakt. In dat licht zou ik willen aanbevelen daar nog eens goed naar te kijken of Driegaarden 2 en 3 geen dienst kan doen als rust- en recreatiegebied, want aan groenzones toch tekort	1. De gemeente Lingewaard heeft voor de korte termijn een woningbouwopgave van ruim 1.300 woningen. In een plan voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, worden verschillende functies en locaties tegen elkaar afgewogen; voorheen de structuurvisie en nu de omgevingsvisie. In de omgevingsvisie (2023) is Driegaarden aangewezen als woningbouwlocatie. Vanaf de sloop van de kassen is Driegaarden al als woningbouwlocatie in beeld. In de Structuurvisie Gemeente Lingewaard 2012-2022 (de voorganger van de omgevingsvisie) is Driegaarden ook aangewezen als woningbouwlocatie. Als gevolg van fasering, waarbij eerst Loovelden is ontwikkeld, is op Driegaarden 2 en 3 nog geen woningbouw ontwikkeld. De gronden binnen Driegaarden 2 en 3 worden momenteel door de ontwikkelaars verpacht voor agrarisch gebruik. Om in de woonbehoefte te kunnen voorzien is woningbouw noodzakelijk. We beseffen ons wel dat, door de lange ontwikkeltijd, er een andere beleving is en flora en fauna gebruik maakt van het gebied. 2. Vanuit het perspectief dat in Driegaarden 2 en 3 woningbouw wordt gerealiseerd is de ambitie om wonen, natuur en biodiversiteit zo goed mogelijk samen te laten gaan. Dit geldt voor het plan zelf, maar ook voor het zo goed mogelijk leggen van verbindingen met de omgeving. Daarbij beseffen we ons dat hiermee geen nieuwe natuur wordt gerealiseerd. De gebiedsvisie geeft de richting, randvoorwaarden en uitgangspunten voor het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan/beplantingsplan.

	in de buurt? Een wijk die verrijst op het nest van patrijzen, dat is een serieus schrikbeeld.	3. In het vervolgproces zal onder andere ook flora- en faunaonderzoek gedaan worden. Bij dat onderzoek zal geïnventariseerd worden welke flora- en fauna in het gebied aanwezig is en of als gevolg van woningbouw compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.
12	Onder dankzegging voor de diverse avonden over deze projecten en het beschikbaar stellen van info via uw website wil ik het volgende: 1. Wilt u mij svp de rapporten die ter sprake kwamen op 14 oktober mailen, met name het verkeersonderzoek van bureau Goudappel en het verhaal van stedenbouwkundig bureau SVP. 2. Tijdens de presentatie was het weinig helder welke vormen van participatie in de realisatie van de plannen door betrokken burgers mogelijk zijn. 3. Met waardering dat van gemeentewege veel energie in een goede invulling van de projecten wordt gestoken. Ik heb het sterke vermoeden dat met name m.b.t. de verkeerssituatie de gemeente zich in arren moede (te) rijk rekent. De houding die uit de diverse info-avonden naar voren komt is dat de gemeente denkt dat het 'net wel kan' terwijl direct aanwonenden, waaronder ik, op basis van dagelijkse ervaring, zien dat het 'eigenlijk net niet kan'. Met name de (toekomstige) verkeersstromen van de sportvelden maken de materie onoverzichtelijk en ondoorgroendelijk. 4. Indiener heeft diverse vragen en opmerkingen over de Bredestraat. 5. M.b.t. de woonwijken wil ik graag participeren 6. Tot slot zou ik graag een beeld krijgen van de plannen mbt. Rietkamp en Hazekamp. Er is overleg gaande met Rietkampers, maar het blijft erg vaag hoe mijn omgeving er in zijn totaliteit uit gaat zien. Svp helderheid over bestemming en inrichting van Rietkamp e.o. in relatie tot de vormgeving van Driegaarden 2 en de verkeerssituatie Bredestraat, Hazekamp, Rietkamp.	1. De presentaties en het Verkeersonderzoek Woningbouw Huissen (2024) is inmiddels op de website geplaatst: https://www.lingewaard.nl/driegaarden 2. Zie antwoord 7.1 3. In het Verkeersonderzoek Plan Driegaarden (2021) en het Verkeersonderzoek Woningbouw Huissen (2024) zijn de effecten van de ontwikkeling van plan Driegaarden 2 en 3 in beeld gebracht. Het is duidelijk dat er op dit moment een aantal verkeersknelpunten zijn in Huissen. Daar is aandacht voor vanuit het maatregelenprogramma GMP+. Meerdere wegen en kruispunten in Huissen worden de komende jaren aangepakt. Een groot deel van de knelpunten is aangepakt voordat Driegaarden 2 en 3 (volledig) is gerealiseerd. In het Verkeersonderzoek Woningbouw Huissen (2024) zijn alle huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen. Ook de ontwikkeling van sportpark De Blauwenburcht. 4. De vragen en opmerkingen over de Bredestraat behoren niet tot de Gebiedsvisie Driegaarden 2 en 3. 5. Zie antwoord 8.3 6. Er is inderdaad een proces van planontwikkeling gestart voor de Rietkamp. Er zijn nog geen concrete plannen (vastgesteld). Op het moment dat er plannen voor de Rietkamp worden vastgesteld wordt de ontwikkeling van de Rietkamp en Driegaarden 2 en 3 voor zover nodig op elkaar afgestemd. In de gebiedsvisie is ook aandacht voor verbindingen vanuit het plangebied naar de omgeving. Daarbij is ook aandacht voor de potentie van een recreatieve verbinding door de Rietkamp.
13	1. We zijn van mening dat de ontsluiting van Driegaarden 3 gesitueerd op de hoek Klaphek/ Driegaardsestraat/ ter hoogte van nummer 1A niet aan te bevelen is gezien de smalle toeloop van de Driegaardsestraat op die locatie. Ter hoogte van nr 15 en 17 is nu geen bebouwing en veel meer	Zie antwoord 3.1. Verder is voor een wijk van deze omvang zijn twee auto-ontsluitingen per gaard wenselijk. Naast een goede bereikbaarheid van de buurt zal het autoverkeer ook meer gespreid worden over het netwerk. Deze aansluiting is nodig het autoverkeer (deels) snel naar de Huismanstraat te

	ruimte om vanuit de nieuwe wijk de Driegaardsestraat op te draaien. Daar is de Driegaardsestraat namelijk veel breder. Dit hebben we al in 2022 kenbaar gemaakt. Wij vragen u dan ook met klem de optie uitgang woonwijk Driegaarden 3 te wijzigen en te kiezen voor aansluiting ter hoogte van nummers 15-17 op de Driegaardsestraat.	leiden. Als de aansluitingen te dicht bij elkaar liggen zal de spreiding van het verkeer ook minder vanzelfsprekend zijn. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan gaan we het ontwerp van de aansluiting verder onderzoeken en uitwerken. Het ontwerp zal uiteraard moeten voldoen aan verkeerskundige eisen en eisen voor de verkeersveiligheid.
14	1. De vraag is of een ontsluiting via het Laaksevoetpad wel uit kan. Dit is namelijk een straat die doorloopt naar een smalle straat waar geen verkeer langs elkaar op kan rijden. Daarnaast lopen en fietsen hier veel kinderen en staan er hoge hagen van bewoners waardoor de situatie niet altijd overzichtelijk is. Aansluiting op de Huismanstraat lijkt veiliger en beter.	1. Zie antwoord 3.1 (6.1 en 8.1)
15	1. Indiener beschrijft de (belevings)kwaliteit van het gebied met rust, stilte en de aanwezigheid van vogels en andere dieren. De gemeente ziet hier niets anders in dan een plek om op te bouwen! Sterker nog, op de informatieavond werd het zelfs "Braakliggend" genoemd! Hoe kan je juist dat groene ontkennen? Hoe kan je de dieren nou ontkennen? Waarom zijn er mensen die dit willen vervangen met stenen huizen en parkeerterreinen? Hoe kunnen mensen het groene hart van Huissen willen bebouwen met 650 woningen? Het zo weinige groen dat Huissen al heeft afnemen en vervangen door versterking? En dat ook nog eens te motiveren door dit "Braakliggend" te gaan noemen? Daarom heb ik deze brief geschreven, want ik was niet de enige met deze omgevingszorgen. 2. Ik heb ook nog de forse kritiek op de verkeerssituatie, versterking, bouwherrie, verstoring van een vredige omgeving, het weggagen van ganzen, eksters, kauen, slakken, katten en hazen. En dan heb ik het nog niet eens gehad over de stikstofuitstoot en de knelpunten die al in de plannen zitten. Vervolgd door een gemeente die zijn eigen kansen op een groener Huissen massaal inkrimpt. Dan zet ik zorgelijke vraagtekens om zowel Driegaarden 2 & 3 zo overhoop te halen voor 650 woningen. Daarom vind ik, als burger tussen Driegaarden 2 & 3 dat dit onverantwoord en niet tolereerbaar is. Niet omdat ik een hekel heb aan bouw of mensen. Maar omdat die omgevingsgrens veel te ver overschreden zou worden. Hou Huissen mooi, hou Huissen "daadwerkelijk" leefbaar.	1. Zie antwoord 11.1 2. Zie antwoord 11.2, 12.3 en 11.1 Het klopt dat de gronden al weer enige tijd in gebruik zijn als (open) agrarische grond. Voorheen was het grootste deel van de locatie echter bebouwd met kassen. De kassen zijn gesloopt om woningbouw mogelijk te maken. Voor de realisatie van Driegaarden / uitbreiding van Huissen wordt feitelijk geen open landelijk gebied gebruikt. Door de realisatie is Driegaarden is feitelijk geen sprake van extra versterking, maar van transformatie. Door de realisatie van een groene woonwijk, wordt het bebouwde oppervlak zelf minder. We beseffen ons wel dat, door de lange ontwikkeltijd, er een andere beleving is en flora en fauna gebruik maakt van het gebied.

16	Ik vind de nieuwbouwplannen (650 woningen) een afschuwelijke beslissing, omdat er veel te veel ten kosten van wat er al is, en de omgeving gebouwd zal worden.	Zie antwoord 15.2
17	- Ik maak me ernstig zorgen over de ontsluiting van de nieuwe wijken op bestaande wegen. Vooral de Bredestraat en de Huismanstraat worden behalve door bestemmingsverkeer veel gebruikt als "sluiproute". Bewoners vanuit de wijk 't Zand rijden eerder via Huismanstraat rotonde Stadswal dan via directe aansluiting Karstraat omdat de doorstroming vaak slecht is. - De aansluiting van de nieuwe wijk op het Laaksevoetpad baart mij als direct omwonende bijzonder zorgen. Het is een druk gebruikte fietsroute voor scholieren en daarnaast betekent een aansluiting op Laaksevoetpad in plaats van direct op Huismanstraat extra druk op twee straten. De veiligheid is nu zonder extra verkeersdruk al regelmatig in het geding. Dat moet gewaarborgd worden voor zowel de huidige als toekomstige omwonenden.	- Zie antwoord 12.3 - Zie antwoord 3.1 (6.1, 8.1 en 14.1)
18	Het toevoegen van de extra woningen aan Driegaarden 2 en 3 zorgt voor meer overlast richting de omgeving. Ik wil u dan ook dringend verzoeken om voldoende extra budget te reserveren voor het treffen van maatregelen tegen de extra overlast die ontstaat. Hierbij wil ik u vooral wijzen op het verkeersprobleem van de Hoeve. De verwachting is door alle problemen in en rondom Huissen t.a.v. het verkeer, dat de Hoeve meer gebruikt gaat worden als sluiproute richting Bergerden en de A325. Het verzoek is dan ook om hier passende maatregelen te nemen die dit sluipverkeer tegen gaan. Naast de ontsluiting die op de Hoeve gesitueerd lijkt te worden is het verzoek om maatregelen te nemen op de Hoeve zodat er niet harder dan 30 km/h gereden kan worden. Dit probleem is reeds bekend en met de toename van de hoeveelheid verkeer lijkt het aantal hardrijders automatisch toe te nemen. Bij deze dan ook het verzoek om voldoende budget vrij te maken voor het treffen van voldoende maatregelen in de Hoeve opdat de overlast tot een minimum wordt beperkt.	De ontsluiting van Gaard 3 is voorzien in de noord-west hoek van het plangebied. Hiermee wordt de Hoeve ook ontzien. Deze aansluiting op de Hoeve is 1 van de 4 aansluitingen voor het autoverkeer op het omliggende wegennet. De omvang van het bestemmingsverkeer zal op deze aansluiting zal dan ook relatief beperkt zijn. Uit het Verkeersonderzoek Plan Driegaarden (2021) en Verkeersonderzoek Huissen (2024) blijkt ook dat als gevolg van de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 er een relatief beperkte toename van autoverkeer op de Hoeve is te verwachten. 'Sluipverkeer' is onder andere afhankelijk van de aantrekkelijkheid van verschillende routes in het netwerk. Zowel verkeersremmende maatregelen, als maatregelen die (elders) de doorstroming bevorderen hebben effect op de verkeersstromen. De komende periode gaan we veel maatregelen nemen die de doorstroming op de hoofdverkeerswegen in Huissen bevorderen. Op basis van het Maatregelenprogramma GMP+ en gaan we de komende jaren een groot aantal knelpunten aanpakken. Voor de Hoeve zijn er op dit moment geen concrete plannen. De aanpak van de gehele Hoeve is ook geen onderdeel van de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3.

		In vervolg op de Mobiliteitsvisie is voor de hele gemeente geïnventariseerd waar maatregelen nodig zijn om aan de vastgestelde uitgangspunten te voldoen. Op basis van deze inventarisatie wordt nu prioriteit gegeven aan de aanpak van 10 knelpunten. Hiervoor heeft de gemeenteraad geld ter beschikking gesteld. De overige maatregelen komen later aan bod. Van De Hoeve is bekend dat deze niet aan de uitgangspunten voldoen, maar deze staat niet in de top 10 van aan te pakken locaties. Medio 2026 zal het GMP+ geactualiseerd worden. Bij de actualisatie van het GMP+ zal ook de aanpak van de Hoeve (evenals andere locaties/wegvakken) nader afgewogen worden.
19	1. In de presentatie van maandag 14 oktober is geen aandacht besteed aan de stikstofuitstoot van het project. Op welke wijze is in de huidige plannen hiermee rekening gehouden voor zowel de bouwfase als de woonfase?	1. In het kader van Wet Natuurbescherming moet in beeld gebracht worden of een project (mogelijke) 'significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden'. Daarbij wordt dus gekeken naar de stikstofdepositie van een project op Natura 2000 gebieden. Er is nog geen berekening uitgevoerd voor Driegaarden 2 en 3. Dit is echter wel gedaan in het kader van de ontwikkeling van Driegaarden 1. Vanuit dat onderzoek zijn onder andere de maatgevende natuurgebieden in beeld. Op basis van dit onderzoek is de verwachting dat ook Driegaarden 2 en 3 ontwikkeld kunnen worden. In een latere fase zullen we op basis van concrete plannen een onderzoek/berekening voor Driegaarden 2 en 3 uitvoeren. Indien nodig zijn dan ook mitigerende maatregelen (beter) in beeld.

Na de sluitingstermijn hebben we nog een reactie ontvangen van het wijkplatform. De lijn van deze reactie is beantwoord bij antwoorden 1.1, 4 en 5 van Wonen en programma, 1 van Verkeer en mobiliteit en 12.3, 7.1 en 8.3.