

## Zienswijzennota

Bestemmingsplan "t Oog Wonen, 1<sup>e</sup> fase"

## **Inhoud**

### **1. Inleiding**

- 1.1 Status zienswijzennota
- 1.2 Procedure bestemmingsplan
- 1.3 Ingekomen zienswijzen

### **2. Zienswijze: ontvankelijkheid, samenvatting, reactie en conclusie**

- 2.1 Inleiding
- 2.2 Zienswijze Provincie Zuid-Holland
- 2.3 Zienswijze Waterschap Rivierenland
- 2.4 Zienswijze perceel Spoorweg 42
- 2.5 Zienswijze Commissie "Wijk Over 't Spoor"

## 1. Inleiding

### 1.1 Status zienswijzennota

De zienswijzennota behoort bij het besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan “t Oog Wonen, fase 1”. De nota bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat een overzicht van de ingekomen zienswijzen en de verdere procedure van het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 2 wordt aangegeven of zienswijzen ontvankelijk zijn. Daarna wordt een samenvatting van de zienswijzen gegeven en van een gemeentelijke reactie voorzien. In de conclusie is opgenomen of een zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

### 1.2 Procedure bestemmingsplan

#### *Zienswijzenronde*

Het ontwerpbestemmingsplan en het daarmee samenhangende MER-beoordelingsbesluit van het college heeft na publicatie in de gemeentelijke voorlichtingsrubriek in Het Kompas en het Gemeenteblad met ingang van donderdag 24 februari 2022 tot en met woensdag 6 april 2022 ter inzage gelegen. Tevens is het bestemmingsplan gedurende deze termijn onder het planid-nummer NL.IMRO.0523.TOOGWONENFASE1-DO01 digitaal raadpleegbaar geweest via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) Er zijn tegen het ontwerpbestemmingsplan 4 zienswijzen bij de raad ingediend.

#### *Vaststelling*

Na de zienswijzenronde beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. De raad weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee. De vaststelling wordt mede bekend gemaakt in het Gemeenteblad en de gemeentelijke voorlichtingsrubriek. De indieners van de zienswijzen krijgen een brief met informatie over de vaststelling en de mogelijkheid tot indienen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

### 1.3 Ingekomen zienswijzen

Er zijn over het ontwerpbestemmingsplan vier zienswijzen ingediend.

## 2. Zienswijzen: ontvankelijkheid, samenvatting, reactie en conclusie

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. In de conclusie is aangegeven of, en zo ja, welke wijzigingen in het plan worden doorgevoerd.

### 2.2 Zienswijze provincie Zuid-Holland

#### Ontvankelijkheid

Per e-mail van 4 april 2022 heeft provincie de zienswijze bij de gemeente ingediend. De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft echter de elektronische weg voor het indienen van een zienswijze niet opengesteld. Het bieden van de mogelijkheid van herstel is echter niet noodzakelijk omdat de zienswijze ook op 4 april 2022 en derhalve voor het einde van de termijn door de provincie Zuid-Holland per post is verzonden. Er is derhalve sprake van een tijdig ingediende reactie.

#### Samenvatting

Het college van Gedeputeerde Staten geeft aan dat in het ontwerpbestemmingsplan wat betreft de provinciale ruimtelijke belangen voldoende tegemoet is gekomen aan de eerder door de provincie ingediende vooroverlegreactie op het voorontwerp bestemmingsplan. Nadien is het provinciaal ruimtelijk omgevingsbeleid echter aangepast. Omdat in het ontwerpbestemmingsplan nog geen rekening is gehouden met dit nieuwe beleid wordt door de provincie alsnog een zienswijze ingediend die betrekking heeft op de volgende onderdelen:

- Ruimtelijke kwaliteit;
- Sociale woningbouw;
- Dichtheid;
- Parkeernormen en verscheidenheid woningbouw;
- Bereikbaarheid;
- Gevolgen van klimaatverandering.

### *Ruimtelijke kwaliteit*

Paragraaf 3.2 ad 3 van het ontwerpbestemmingsplan bevat een voldoende onderbouwing van de richtpunten. Enkele richtpunten zijn aangepast in de Herziening 2021. De beeldkwaliteitsparagraaf bij het ontwerpbestemmingsplan biedt voldoende inzicht in de verwerking van de ruimtelijke kwaliteit in het stedenbouwkundig programma van eisen en voldoet ook aan de aangepaste richtpunten.

Met recentste herziening van de provinciale omgevingsverordening is artikel 6.9a 'Buitengebied' toegevoegd. Ontwikkelingen die in beschermingscategorie 3 buitengebied liggen, zijn alleen mogelijk mits de openheid en het groene karakter van het landschap niet onevenredig wordt aangetast. Ook dient de locatiekeuze buiten BSD nader te worden onderbouwd. In artikel 6.9a is aangegeven welke aspecten in de motivering betrokken moeten worden. De provincie vraagt om de toelichting aan te vullen met deze onderbouwing en daarin de geïsoleerde ligging van het plangebied ten opzichte van de bestaande bebouwing mee te nemen.

### *Sociale woningbouw*

In artikel 6.10 lid 2 is opgenomen dat een bestemmingsplan moet voorzien in voldoende sociale huurwoningen. Bestemmingsplan 't Oog 1e fase voorziet niet in sociale huurwoningen. Het artikel legt een koppeling met een door GS aanvaarde regionale visie om te bepalen wat 'voldoende' betekent. De laatste door GS aanvaarde woonvisie voor de Drechtsteden stamt uit 2017. In deze woonvisie is afgesproken om voor sociale huurwoningen 'pas op de plaats' te maken. Op 29 maart 2022 hebben GS over de woningbouwprogrammering Drechtsteden aangegeven dat de huidige woonvisie onvoldoende rekening houdt met het realiseren van een voldoende percentage sociale huurwoningen. De provincie wijst ook naar het nieuwe coalitieakkoord van het kabinet waarin staat dat er grote behoefte is aan betaalbare woningen. Het ministerie van BZK heeft de intentie dat binnen elke gemeente ten minste 30% van de bestaande woningvoorraad een sociale huurwoning is naast een derde voor middensegment, koop en huur. Dit telt op tot twee derde betaalbaar. De provincie verwachten dat alle gemeenten in de regio, in lijn met deze agenda, 30% sociale huurwoningen bouwen tot en met 2030. Gevraagd wordt om de mogelijkheden voor de bouw van sociale huurwoningen binnen 't Oog fase 1 te vergroten om voldoende sociale huurwoningen te realiseren conform artikel 6.10 lid 2.

### *Dichtheid*

In artikel 6.10a van de verordening is vastgelegd dat een bestemmingsplan rekening moet houden met een zo hoog mogelijke woningdichtheid. Een hogere dichtheid is met name op locaties binnen loopafstand van HOV-haltes gewenst. Om de loopcirkels van deze haltes zo optimaal mogelijk te benutten streeft de provincie naar dichtheden van ten minste 45 woningen per hectare.

Het plan voorziet in aanduidingen waarin de dichtheden zijn vastgelegd, respectievelijk 35, 20 en 5 woningen per hectare. Over het gehele gebied wordt hiermee slechts een dichtheid van circa 10 woningen per hectare mogelijk gemaakt. Hiermee wordt onvoldoende invulling gegeven aan het gestelde in artikel 6.10a. Bij het berekenen van de dichtheid kunnen de grotere groenstructuren, zoals het geplande Tiendpark, buiten beschouwing worden gelaten, evenals de stads- en dorpsranden. De dichtheden zijn van toepassing op de woongebieden.

### *Parkeernormen*

In het artikel 6.10c is vastgelegd dat voor stationsomgevingen, zoals vastgelegd op de kaart van Omgevingsverordening een maximale parkeernorm moet worden gehanteerd van 0,7 parkeerplaats per woning. Het plangebied ligt binnen deze vastgelegde zones rondom het station van Hardinxveld. Van de maximale parkeernorm kan worden afgeweken wanneer de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld. In de planregels wordt een koppeling gelegd met het actuele parkeerbeleid van Hardinxveld- Giessendam. Dit parkeerbeleid stamt uit 2012 en is gebaseerd op CROW en dus niet op actuele lokale data over het autobezit ter plekke. Tevens ontbreekt het in het parkeerbeleid ook aan overwegingen over de lokale mogelijkheden die het OV-stationsgebied biedt voor een ruimtelijke ontwikkeling.

De ontwikkeling met een maximale parkeernorm op deze plek biedt kansen voor meer betaalbare woningen. Samen met maatregelen om lopen, fietsen en OV-gebruik te bevorderen, biedt een lagere parkeernorm een grote kans voor hogere dichtheden, meer betaalbare woningen en een dorpser karakter van het woonmilieu, dat nu nog vrij auto georiënteerd is ingericht.

Een lagere parkeernorm biedt kans voor het bouwen van meer woningtypen voor starters en ouderen uit de gemeente, zodat deze groepen meer in hun eigen omgeving kunnen blijven wonen. Men kan door een lagere parkeernorm gaan denken aan rug-aan-rug woningen en beneden/bovenwoningen in het zuidelijk deel van het plangebied. Hiermee kan dorpse kwaliteit worden gerealiseerd. De straatprofielen

kunnen, door vermindering van het autogebruik en grotere inzet op lopen en fietsen, immers een stuk dorpser worden ingericht (smallere straten, en aantrekkelijker straatpatronen). Dit soort omgevingen trekken ook weer mensen die er voor kiezen geen auto te bezitten, zoals uit het lagere autobezit in dorpse woonmilieus blijkt. Met de lagere parkeernorm wordt het fysiek en financieel haalbaar om hogere dichtheden in laagbouw te realiseren zoals rug -aan-rug woningen en beneden-bovenwoningen. Dit sluit aan bij artikel 6.10a lid 2 (verscheidenheid woningbouw).

Het in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen parkeerbeleid voldoet niet aan de uitzondering zoals gesteld in artikel 6.10 c lid 2. De provincie vraagt daarom de parkeernorm aan te passen aan het gestelde in artikel 6.10c.

#### *Bereikbaarheid*

In de omgevingsverordening is artikel 6.10d 'Bereikbaarheid' opgenomen. Hierin is vastgelegd dat een bestemmingsplan voor een nieuwe ruimtelijk ontwikkeling rekening houdt met de gevolgen van die ontwikkeling voor de bereikbaarheid. Het plan voor 't Oog 1e fase sluit aan op de voorkeur van de provincie om nieuwe woningbouw te realiseren nabij hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). In combinatie met fietsen en lopen maakt dit een meer compacte en gezonde verstedelijking mogelijk. Hiermee is het bestemmingsplan in lijn met de Omgevingsvisie.

Door te bouwen in de nabijheid van station Hardinxveld-Giessendam, is het in het bestemmingsplan mogelijk om de gevolgen van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling voor de bereikbaarheid te beperken door het OV-gebruik te stimuleren en de automobiliteit te verminderen. Dit vraagt echter om maatregelen om het OV gebruik te bevorderen, zoals het in het voorgaande punt reeds genoemde parkeerbeleid. Hierbij kunnen de fietsparkeervoorzieningen bij het station onder de aandacht worden gebracht bij nieuwe inwoners. Gebruik van de overweg door treinreizigers kan worden verminderd door het station te voorzien van een extra toegang aan de noordwest zijde van het station. De ontsluiting wordt ook in de avondspits beter met een passage over het spoor of een reizigerstunnel, maar de provincie realiseert zich dat dit een kostbare aangelegenheid is in relatie tot het aantal gebruikers. Het ontbreken van dergelijke maatregelen contrasteert met de wens van de provincie om de langzaam vervoersrelaties te versterken, zodat een optimale keuze mogelijk is tussen de verschillende vervoersmodaliteiten, wat is vastgelegd in de Omgevingsvisie. Hiervoor vraagt de provincie aandacht.

Het is van belang om de verkeersveiligheid te waarborgen. Zo wordt in de variantenstudie ontsluiting 't Oog aangegeven dat er onveilige situaties kunnen ontstaan bij de Binnendamse overweg. Door RDHV wordt geadviseerd om de weginfrastructuur ten zuiden van de Binnendamse overweg aan te passen om de overwegveiligheid te verbeteren. Het plan maakt niet inzichtelijk hoe hiermee wordt omgegaan. In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de overweg wordt aangepast om de spoorveiligheid te verbeteren. Ook hiervan wordt niet aangegeven op welke wijze dit vorm wordt gegeven. Wij vragen u dit inzichtelijk te maken in de toelichting.

Uit de variantenstudie van RHDHV blijkt dat de ontwikkeling 't Oog kan leiden tot een (spoorweg)onveilige situatie bij de spoorwegovergang van de Merwedelingelijn. In de ochtendspits is dat bij de huidige intensiteiten reeds het geval. In de avondspits gaan in de toekomst (2030) onveilige situaties ontstaan. Aangegeven is dat de (spoorweg)veiligheid kan verbeteren tot een acceptabel niveau indien maatregelen worden genomen om het sluipverkeer dat gebruik maakt van de spoorwegovergang te verminderen. Deze maatregelen staan echter niet in de toelichting van het bestemmingsplan, omdat er van uitgegaan wordt dat er vanwege corona wordt thuisgewerkt en meer buiten de spits wordt gereisd. Echter, de A15 Gorinchem-Ridderkerk staat in de top 10 van de economische reistijdverliezen van 2021. Het thuiswerkadvies is ingetrokken en de beoogde capaciteitsuitbreiding A15 tussen Gorinchem en Papendrecht zal niet binnen afzienbare tijd plaatsvinden. Daarom is het wenselijk om de maatregelen om het sluipverkeer tegen te gaan concreet te maken. De provincie vraagt om de genoemde punten nader te onderbouwen.

#### *Risico's van klimaatverandering*

In artikel 6.35a 'Risico's van klimaatverandering' wordt gevraagd om rekening te houden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering ten aanzien van: wateroverlast door overvloedige neerslag, overstroming, hitte en droogte. Tevens wordt verzocht rekening te houden met de effecten van voorgenoemde risico's ten behoeve van het risico op bodemdaling.

In Hoofdstuk 5 (Water) van het ontwerpbestemmingsplan staat dat een 'klimaatadaptieve, groene wijk' wordt beoogd, maar daarbij wordt geen toelichting gegeven op de klimaatrisico's ten noorden van Hardinxveld-Giessendam en de (on)mogelijkheden van klimaatadaptief bouwen in het rivierdeltacomplex met rivierklei en veen van de Alblasserwaard. Het is van belang inzichtelijk te maken (in) hoe(verre) mogelijke risico's van klimaatverandering kunnen worden voorkomen en/of beperkt,

danwel aanvaardbaar worden geacht, bij realisatie van de nieuwe woningen. De provincie vraagt daarom aan te geven of er sprake zal zijn van klimaatrisico's voor het plangebied en welke maatregelen en/of voorzieningen zijn overwogen en/of genomen, met een toelichting op eventuele afwegingen om maatregelen en/of voorzieningen niet te treffen.

#### Beantwoording

In de eerste plaats wordt benadrukt dat de voorbereiding voor het bestemmingsplan "'t Oog Wonen, 1<sup>e</sup> fase" een lange voorbereiding heeft gehad waarbij de provincie Zuid-Holland met regelmaat is betrokken qua afstemming van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling op het provinciaal beleid. Dat kort voor de terinzagelegging van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan het provinciale omgevingsbeleid wordt gewijzigd zonder een (specifieke) overgangs- of maatwerkregeling voor reeds lopende plannen, draagt niet bij aan de eveneens door Rijk en Provincie gewenste versnelling van de volkshuisvestelijke opgaven en stelt de gemeente op verschillende aspecten (waaronder de financiële en contractuele) van de onderhavige ontwikkeling voor opgaven die op gespannen voet staan met de keuzes die tot nu toe met medeweten en instemming van de provincie zijn gemaakt.

Onderstaand wordt per onderdeel van de zienswijze ingegaan op de opmerkingen van de provincie.

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

De gemeente neemt met instemming kennis van de opmerking van de provincie dat de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en de bijlage stedenbouwkundig programma van eisen voldoen aan de provinciale richtpunten. Wat betreft het nieuw toegevoegde artikel 6.9a 'Buitengebied' wordt het volgende opgemerkt. Door Provinciale Staten is bij besluit van 30 mei 2018 ingestemd met het opnemen van de woningbouwontwikkeling 't Oog Wonen, 1<sup>e</sup> fase op de zogeheten 3 ha kaart, die betrekking heeft op stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) groter dan 3 ha. In het gemeentelijke verzoek daarvoor is de ligging van het plangebied (oostelijk grenzend aan de Polderweg), de oppervlakte van het gebied (15 ha) en het aantal woningen (170) expliciet genoemd. Er kan derhalve geen misverstand over bestaan dat de Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten de ontwikkeling van 170 woningen op de locatie waarvoor nu het bestemmingsplan is opgesteld, in ruimtelijk opzicht aanvaardbaar vindt. Sindsdien staat de betreffende woningbouwontwikkeling als ontwikkellocatie buiten de BSD ook opgenomen in het provinciale omgevingsbeleid (bijlage 19 van de provinciale omgevingsverordening). Daarnaast is de provincie vanaf het begin van het traject bekend met het feit dat over de ontwikkeling van woningen op de planlocatie (fase 1) contractuele en financiële afspraken met Waardzone zijn gemaakt (na een intensief bestuurlijk traject) en levering van de grond heeft plaatsgevonden.

Het college mist in het kader van bovengemelde feiten in de zienswijze van de provincie de relatie tussen artikel 6.9a en artikel 6.9 lid 6 van de Omgevingverordening. In laatstgenoemde artikel staat dat de specifieke regels voor de gebiedstypen als bedoeld in de artikelen 6.9a, 6.9b, 6.9c, 6.9d, 6.9e, 6.9f en 6.9g, in acht worden genomen tenzij een zwaarwegend openbaar belang hieraan in de weg staat. Op grond van het genoemde besluit van Provinciale Staten, het ambtelijk en bestuurlijk gevoerde overleg met provincie in de voorbereidingsfase van het bestemmingsplan, het geaccordeerde regionale woningbouwprogramma waarin het Oog Wonen, 1<sup>e</sup> fase in categorie 1 is opgenomen, de dringende maatschappelijke noodzaak om (extra) woningen te bouwen, de reeds met de ontwikkelende partijen gesloten overeenkomsten en het ontbreken van een overgangsregeling ten aanzien van de invoering van het bedoelde artikel 6.9a in relatie tot de conclusie dat het ontwerpbestemmingsplan voldoet aan de provinciale richtpunten voor de ruimtelijke kwaliteit, is naar de mening van de gemeente sprake van een zwaarwegend openbaar belang als bedoeld in artikel 6.9 lid 6 van de Omgevingsverordening.

Ook los van de voornoemde procedurele kanttekening, is de gemeente van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan en het stedenbouwkundig programma van eisen in voldoende mate rekening is gehouden met in artikel 6.9a lid 2 genoemde aspecten. Dit blijkt onder andere uit het feit dat:

- Bij de ontwikkeling van het gebied 't Oog rekening wordt gehouden met de landschapsstructuren van de Alblasserwaard. Het noord-zuid gerichte slagenpatroon komt in het groen, het water en de wegenstructuur terug. Samen vormen ze het ruimtelijke raamwerk voor de wijk. De herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van het landschap vormt de basis voor de invulling van het plangebied.
- Dwars op de noord-zuid richting wordt een voor de Alblasserwaard kenmerkende structuur toegevoegd, zijnde een verbindende lijn, die kan verschillen van karakter (bijv. voor verkeer,

water, recreatief pad). Deze structuur bevindt zich ongeveer op 2/3 van het plangebied in lijn met de noordelijke grens van de bestaande wijk Over 't Spoor en de westelijk van de Polderweg gevestigde boomkwekerij, die overigens vanuit de planlocatie bezien de openheid en vergezichten van het landschap reeds beperken.

- Het woongebied fase 1 vormt als deelontwikkeling een afgerond en landschappelijk ingebed geheel, waarin bij de verkaveling en inrichting van het plangebied rekening wordt gehouden met de doorwerking van de landschapszone die noordelijk in het plangebied langs de Betuweroute wordt aangelegd. Hierdoor wordt rekening gehouden met de verbinding van de bebouwing met en het zicht vanuit het woongebied op het omliggende landschap. Door de aanleg van een forse landschapszone langs de Betuweroute blijft de relatie met het polderlandschap behouden.
- Zoals blijkt uit de bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegde structuurkaart voor het gebied 't Oog wordt op gebiedsniveau rekening gehouden met een goede balans tussen bouwmogelijkheden en maatregelen om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te behouden. Bijvoorbeeld door van west naar oost langs de Betuweroute een landschapszone aan te leggen met parkzones (vistas) tussen de woonvelden die vanaf de Spoorweg doorzicht geven op het landschap. Dat deze landschapszone ook (gedeeltelijk) wordt opengesteld voor extensief recreatief gebruik draagt bij aan de verbinding tussen dorp en landschap.
- Vanuit woongebied fase 1 als zelfstandig ruimtelijk kwalitatief aanvaardbaar ingebed geheel wordt richting de toekomst een verbinding gezocht met de bestaande wijk Over 't Spoor. Deze ontwikkeling van het tussenliggende gebied naar een andere functie dan een agrarische een betreft een reële verwachting. Het is een kwestie van de termijn waarbinnen dit gebeurt. Zo is vanuit de wijk Over 't Spoor in de zuidwesthoek (Frederikstraat) een ontwikkeling in gang gezet samen met Fien Wonen en Waardzone. Dit in het kader van de sloop/nieuwbouw van een blok huurwoningen. Deze ontwikkeling draagt eraan bij dat het lint langs de Spoorweg naar elkaar toegroeit, ook kijkend naar de bestaande bebouwing die meer westelijk richting de Polderweg aanwezig is en de herontwikkeling van voormalige agrarische bouwvlakken aan de Spoorweg. Stedenbouwkundig zal vanaf de Spoorweg gezien één geheel ontstaan vanuit fase 1, het Spoorweglint en de wijk Over 't Spoor. Dat begonnen wordt met woongebied fase 1 op de huidige locatie heeft als voordeel dat er tussen het plangebied en de bestaande wijk Over 't Spoor flexibiliteit aanwezig is voor de eventuele aanleg van een verkeersverbinding tussen het gebied 't oog en het bestaande dorpsgebied ten zuiden van de Merwedelingelijn.

### *Sociale woningbouw*

De gemeente deelt het belang voor passende en voldoende huisvesting voor de doelgroepen van woningcorporaties. De regionale woonvisie "Goed wonen in de Drechtsteden" verbindt de kwalitatieve ambities van aansprekende woningen en dito woonmilieus aan de kwantitatieve ambitie, om in de woningbehoefte te kunnen voorzien. Daarbij is er aandacht voor de kwaliteit van bestaande wijken en de spreiding en kwaliteit van de sociale sector over de regio. De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft de regionale woonvisie van de Drechtsteden niet vastgesteld. Wel heeft zij een zienswijze ingediend, waarin Hardinxveld-Giessendam de kwalitatieve ambities en groei uit de regionale woonvisie onderschrijft. Met betrekking tot de volkshuisvestelijke taak qua sociale huurwoningen is er in de regionale woonvisie gekozen voor een pas-op-de-plaats beleid. Deze keuze wordt ondersteund door onze recente Woningmarktanalyse Drechtsteden 2020-2040 van het bureau RIGO.

Daarnaast zijn er sterke regionale en lokale verschillen en begrijpt de gemeente het streven van de provincie naar onder meer een beter spreiding van de sociale voorraad over de regio. Echter maatwerk is zeer belangrijk. In de gemeente Hardinxveld-Giessendam staan ruim 2.000 corporatiewoningen, dit is 28% van de totale woningvoorraad. De gemeente richt zich met name op de vernieuwingsopgave in de sociale sector; de opgave om sociale huurwoningen toe te voegen is beperkt.

Tenslotte is de gemeente zich bewust van de opgave van voldoende huisvesting voor een deel van de doelgroep van de woningcorporatie ook in de sociale koopsector (tot €200.000). Dit goedkope segment is vooral in trek bij (alleenstaande) starters: zij willen in kleine grondgebonden woningen of appartementen/studio's wonen. Dat aanbod is er nu weinig in Hardinxveld-Giessendam. Deze twee categorieën (sociale huur/sociale koop) ziet de gemeente voor een deel als uitwisselbaar. Met als resultaat dat de gewenste 30% sociale woningvoorraad zeker wordt behaald/overschreden tot en met 2030.

Dat het ministerie van BZK de intentie heeft dat binnen elke gemeente ten minste 30% van de bestaande woningvoorraad een sociale huurwoning is, naast een derde voor middensegment, koop en huur, betreft een voornemen en nog geen wettelijk toetsingskader. Onzeker is of en zo ja wanneer en hoe deze intentie zijn beslag krijgt in een formele regeling. Behalve dit procedurele punt voldoet de gemeente Hardinxveld-Giessendam, zoals hiervoor al aangegeven, inhoudelijk reeds aan dit streven qua percentage sociale woningvoorraad.

Het bestemmingsplan 't Oog Wonen, 1e fase maakt de bouw van 170 woningen mogelijk, waarvan 20 tot 30 met een sociaal karakter. Vanwege de unieke ontwikkellocatie, er zijn namelijk binnenstedelijk in Hardinxveld-Giessendam geen ontwikkellocaties voor de bouw van 170 woningen, wordt hier een kwalitatieve woonwijk gerealiseerd met typologieën zoals rustig en groen wonen, die ook de doorstroming op de woningmarkt bevorderen.

Hiermee geven we richting aan een gedifferentieerd woningaanbod binnen de gemeente Hardinxveld-Giessendam passend bij onze woningzoekenden en onze huidige woningvoorraad.

### *Dichtheid*

Dat de provincie vanuit een recent gewijzigd provinciaal beleidskader aanstuurt op een zo hoog mogelijke dichtheid strookt niet met hetgeen tot op heden over het voorliggende plangebied met de provincie is gewisseld op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit en de overgang naar het buitengebied. Zoals bij de provincie bekend – hetgeen ook blijkt uit het eerdere zienswijzenonderdeel over de ruimtelijke kwaliteit - en is opgenomen in het bij het bestemmingsplan behorende Stedenbouwkundig Programma van Eisen, wordt het plangebied ontwikkeld tot een woongebied met een ruime opzet van de wijk met een lage dichtheid van wonen, met relatief veel openbare ruimte en ruime kavels. De lage dichtheid van wonen en de landschappelijke ligging bieden kansen een wijk te ontwikkelen met een robuuste, natuurlijk ogende openbare ruimte met veel water en waterrijke vegetaties.

Dat aan de noordkant van het plangebied rekening wordt gehouden met een lage dichtheid (5% over de gehele noordelijke zone) heeft te maken met de omstandigheid dat enerzijds in deze overgangszone van dorp naar buitengebied het landschap prevaleert boven woningbouw en anderzijds dat vanwege externe veiligheid en de akoestische situatie rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van de Betuweroute.

Dat in de nabijheid van een HOV-locatie in een hogere dichtheid gebouwd wordt is de gemeente bekend. Uit de bij de toelichting van het bestemmingsplan behorende structuurkaart voor 't Oog blijkt dat verder richting het station MLL Hardinxveld-Giessendam (in zuidoostelijke richting) rekening wordt gehouden met hogere woningdichtheden. Ook ter versterking van de stationslocatie aan de noordkant van het station. Of daarbij gelet op de schaal en karakter van Hardinxveld-Giessendam een dichtheid van 45 woningen per ha wordt bereikt is de vraag. De gemeente constateert in ieder geval dat in artikel 6.10a geen concrete getallen worden genoemd en er blijkens de toelichting op de provinciale omgevingsverordening ruimte is voor maatwerk gezien de lokale situatie en omstandigheden.

Zoals de provincie aangeeft in de zienswijze en ook staat in de toelichting van artikel 6.10a van de omgevingsverordening tellen groene randen en andere vormen van ruimtelijke inpassing, niet mee bij de bruto dichtheid en dat het gaat om de bruto dichtheid van de woonwijk. Naar aanleiding hiervan is berekend welke dichtheid voor het plangebied 't Oog Wonen, 1<sup>e</sup> fase aan de orde is. Hierbij zijn niet alleen de grotere groenstructuren buiten beschouwing gelaten, maar zoals afgestemd met de provincie, ook de ruimte die bij een verkaveling van het plangebied gereserveerd wordt voor de eerder in deze zienswijzennota genoemde oost-west verbinding op 2/3 van het plangebied en de reservering aan de zuidkant van het plangebied voor een ontsluitingsstructuur die rekening houdt met een eventuele tunnel onder de MerwedeLingeLijn door bij de doorontwikkeling van 't Oog. Gebleken is dat alsdan in het noordelijke deel binnen de boogde bouwvelden een dichtheid wordt gehaald van 20 woningen per ha en in het middengebied van de planlocatie sprake is van een dichtheid van 27 woningen per ha.

De gemeente is van mening dat deze dichtheid recht doet aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het plangebied, de door gemeente en provincie beoogde afnemende dichtheid in noordelijke richting als overgang naar het buitengebied, en aansluit bij de schaal en karakter van Hardinxveld-Giessendam.

De gemeente doet hierbij, gelet op de planvorming tot heden en de betrokkenheid van de provincie daarbij en de met marktpartijen gesloten contracten, tevens een beroep op de toelichting van de provinciale omgevingsverordening waarin wordt aangegeven dat een situatie waar sprake is ontwikkeling waarvan de planvorming al in een vergevorderd stadium is, een gegronde reden kan zijn



om in een relatief lage dichtheid te bouwen. De gemeente is, na de afstemming met de provincie over de ten tijde van het voorontwerpbestemmingsplan ingediende overlegreactie, samen met Waardzone aan de slag gegaan met het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan en de voorbereidingen voor een uitwerkings-/verkavelingsplan op grond van het SPvE. Dat er in procedureel opzicht een ruime periode is verstreken tot de daadwerkelijke terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft zijn oorzaak in het uitvoeren van diverse onderzoeken en afstemming met andere stakeholders, zoals het waterschap Rivierenland, ProRail en Omgevingsdienst Haaglanden. Maar naar de mening van de gemeente rechtvaardigt dit in deze specifieke situatie niet het onverkort hanteren van een zeer recente wijziging van het provinciaal beleid. Temeer nu de provincie zelf in de toelichting bij dit nieuw ingevoerde artikel aangeeft dat tijdig overleg over de woningdichtheid wenselijk is.

### *Parkeernormen*

Met betrekking tot het door de provincie genoemde artikel 6.10c van de omgevingsverordening wordt het volgende opgemerkt. Zoals de provincie zelf reeds noemt kan van de maximale parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per woning worden afgeweken wanneer de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld. Op 21 juni 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders de beleidsregels voor parkeernormen vastgesteld, gebaseerd op eigen data over de lokale situatie en eigen overwegingen

Het autobezit per woning is in Hardinxveld-Giessendam hoger dan gemiddeld in Nederland. Dit wordt onderschreven door de tool [www.passendeparkeernorm.nl](http://www.passendeparkeernorm.nl) die door Goudappel in opdracht van de provincie Zuid-Holland is ontwikkeld. Deze tool laat het daadwerkelijke autobezit per woning zien van alle buurten in Nederland, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar woningtype en eigendomssituatie. Tevens wordt berekend of dit autobezit afwijkt van het aantal benodigde parkeerplaatsen, berekend op basis van een parkeerkengetal. Bij alle woningtypes die rond een station aanwezig zijn, ligt het daadwerkelijke autobezit ver boven de door de provincie gehanteerde 0,7 parkeerplaats per woning. Verder blijkt overigens ook dat het daadwerkelijke autobezit bij huurwoningen hoger ligt dan de 0,7 parkeerplaats per woning en voor Hardinxveld-Giessendam varieert per buurt tussen de 1,0 en 1,3 auto's per woning.

In het verleden is er een lage parkeernorm gehanteerd, waardoor er nu in deze wijken een bereikbaarheidsprobleem voor hulpdiensten en dus een veiligheidsprobleem optreedt. Daarom wordt ook in stationsomgevingen vastgehouden aan de parkeernorm die overeenkomt met de bovengrens van de bandbreedte die de CROW geeft. Wel wordt in stationsomgevingen een reductiefactor van 10% toegepast op de parkeernorm. Ten overvloede wordt opgemerkt dat, mocht in de toekomst blijken dat er een overschot is aan parkeerruimte, deze ruimte kan worden omgeswitcht naar een andere functie.

De provincie refereert in de zienswijze aan de planregels van het ontwerpbestemmingsplan en constateert dat het daarin genoemde parkeerbeleid stamt uit 2012 en is gebaseerd op CROW en dus niet op actuele lokale data over het autobezit ter plekke. Tevens ontbreekt het volgens de provincie in het parkeerbeleid ook aan overwegingen over de lokale mogelijkheden die het OV-stationsgebied biedt voor een ruimtelijke ontwikkeling. In de eerste plaats gaat de provincie eraan voorbij dat artikel 3 van de planregels niet alleen wordt gerefereerd aan het Gemeentelijke Verkeers- en vervoersplan 2012-2022 maar ook aan de rechtsopvolger daarvan zoals geldt ten tijde van het vaststellen van het uitwerkingsplan. Dus ook een later gemeentelijk mobiliteitsplan – waar momenteel het proces voor is opgestart – of een recent uit het bestaande GVVP voortvloeiend beleidsregels voor parkeernormen vormen het kader voor het uitwerkingsplan. Daarnaast baseert, zoals hiervoor overwogen, de gemeente zich bij het parkeerbeleid op actuele lokale data over het autobezit en liggen aan het parkeerbeleid lokale overwegingen ten grondslag, ook als een plangebied in een stationsomgeving betreft.

Vanuit de inrichting van het plangebied wordt het gebruikmaken van het station Hardinxveld-Giessendam wel gestimuleerd. Door de nieuwe wijk komt een netwerk van langzaam verkeersroutes te lopen in zowel noord-zuid als in oost-west richting. Deze vormen een goede verbinding tussen de wijk en het station en dragen bij aan een goede bereikbaarheid van het station. Sowieso streeft de gemeente ernaar om ook buiten het plangebied de toegankelijkheid en uitstraling van het station aan de noordzijde te verbeteren door een herinrichting van het openbare gebied (zoals een extra opgang naar het perron aan de noordwestzijde en het plaatsen van meer fietsvoorzieningen aan die zijde).

### Bereikbaarheid

Met betrekking tot de bereikbaarheid neemt de gemeente er met instemming kennis van dat het plan voor 't Oog 1e fase aansluit op de voorkeur van de provincie om nieuwe woningbouw te realiseren nabij hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en in lijn is met de Omgevingsvisie.

De suggesties die de provincie in de zienswijze doet, zoals het bevorderen van fietsparkeervoorzieningen bij het station en een extra toegang aan de noordwest zijde van het station, worden, zoals hiervoor al aangegeven, meegenomen bij de toekomstige verbetering van de stationslocatie. Hoewel voor de ontsluiting van het woongebied voor de 170 woningen de aanleg van een tunnel onder de MerwedelingeLijn niet noodzakelijk is, is met het oog op een mogelijke verdere doorontwikkeling van het gebied 't Oog door RoyalHaskoningDHV wel een studie verricht naar de aanleg van tunnel onder de MerwedelingeLijn en is dit voor alle verkeerscategorieën gedaan. Hieraan zijn inderdaad hoge kosten verbonden, waarvoor in dit stadium geen financiële dekking aanwezig is. Door de gemeente zijn wel middelen beschikbaar gesteld om de bestaande spoorwegovergang te verbeteren. De uitvoering van deze maatregel vindt plaats in overleg met ProRail en komt verkeersveiligheid en bereikbaarheid ten goede. In de toelichting op het bestemmingsplan zal door middel van een indicatieve tekening inzichtelijk worden gemaakt hoe de weginfrastructuur ter hoogte van de spoorwegovergang wordt aangepast. Hiermede is een veilige afwikkeling van de verkeersgeneratie van de 170 woningen die het bestemmingsplan mogelijk maakt naar de mening van de gemeente voldoende gegarandeerd.

Er wordt zoals het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan laat zien een verkeerstoename (2030 versus 2018) verwacht, die voor een deel is toe te wijzen aan de planontwikkelingen maar ook aan (toekomstig) sluipverkeer dat de A15 mijdt. Het is de vraag of de mate van het sluipverkeer waarmee in het verkeersmodel 2030H rekening is gehouden ook daadwerkelijk zal gaan optreden. Dit zal mede samenhangen met de toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. Hierbij moet gedacht worden aan de effecten van het "nieuwe normaal" (na Corona werken bepaalde sectoren meer thuis en/of hanteren over de dag verspreide werktijden om files te vermijden), het MIRT traject (capaciteitsuitbreiding van de A15), stijging van de autokosten (hogere brandstofprijzen), de overgang naar elektrisch rijden en plannen als de invoering van het "rekening rijden". Mocht op de langere termijn een onveilige situatie ontstaan ter plaatse van de spoorwegovergang als gevolg van het sluipverkeer dan zal de gemeente passende verkeers- en/of weginrichtingsmaatregelen nemen.

### Aanpassing

De zienswijze leidt (deels) tot aanpassing van de toelichting op het bestemmingsplan, zoals hiervoor bij de beantwoording aangegeven.

## **2.3 Zienswijze waterschap**

### Ontvankelijkheid

De zienswijze van het waterschap is gedateerd 4 april 2022, maar blijkt het stempel op de zienswijze verzonden op 7 april 2022. Dit is na afloop van de voor het indienen van de zienswijze gestelde termijn, die eindigde op woensdag 6 april 2022.

Ingevolge artikel 3.8 van de Wro, gelezen in samenhang met artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht, dient de raad een niet tijdig ingediende zienswijzen in beginsel buiten beschouwing te laten. Uit de aard van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan vloeit echter voort dat de gemeenteraad alsnog acht kan slaan op niet tijdig ingediende zienswijzen, zij het ambtshalve. De Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht staan hieraan niet in de weg. Gelet hierop wordt onderstaand ambtshalve aan de inhoud van de te laat door het waterschap ingediende zienswijze ingegaan. Ook omdat de Afdeling bestuursrechtspraak haar rechtspraak over de ontvankelijkheid van beroepen tegen omgevingsrechtelijke besluiten die zijn voorbereid met afdeling 3.4 van de Awb heeft gewijzigd en het niet of te laat indienen van een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan niet in de weg staat aan het instellen van een ontvankelijk beroep bij de Raad van State tegen de vaststelling van het bestemmingsplan.

### Samenvatting

De zienswijze van het waterschap heeft betrekking op de planregels en de inhoud van waterhuishoudkundige plan.

### *Planregels*

Het onderdeel dat gaat over de planregels zit op de formulering van de uitwerkingsregels in artikel 3.2 onder i van de planregels. Artikel 3.2, onder i. van de planregels van het ontwerpbestemmingsplan biedt naar het oordeel van het waterschap onvoldoende zekerheid dat de waterhuishouding goed geborgd wordt in het uitwerkingsplan. Mede gelet op het feit dat het waterhuishoudkundig plan op dit moment nog niet volledig is en ruimte laat voor nadere invulling door het college, is het waterschap van mening dat uitwerking van de bestemming pas aan de orde kan zijn na instemming van het waterschap met het te realiseren waterhuishoudkundig systeem. De afstemming tussen het waterschap en de gemeente over het waterhuishoudkundig plan en de definitieve invulling van het watersysteem binnen het plangebied heeft nog niet geleid tot een plan waarmee het waterschap kan instemmen. Om te borgen dat die instemming ten tijde van de uitwerking van de bestemming wel verzekerd is, verzoekt het waterschap om artikel 3.2 aan te passen.

### *Waterhuishoudkundig plan*

De opmerkingen van het waterschap gaan in de eerste plaats over het waterhuishoudkundig plan in zijn algemeenheid. Het waterschap merkt op dat het plan onvoldoende aandacht besteed aan de (mogelijke) gevolgen van een grotere gebiedsontwikkeling in het gebied 't Oog op de waterhuishouding binnen het plangebied. Het waterschap verzoekt hierover meer duidelijkheid te verschaffen in het plan.

Vervolgens komen meer specifiek de volgende zaken uit het waterhuishoudkundig plan naar voren:

- Waterkwaliteit

In het huidige plan is paragraaf 3.3.2 met betrekking tot de kwaliteit van het oppervlaktewater nog niet ingevuld. Het waterschap gaat ervan uit dat deze paragraaf nog vóór de vaststelling van het bestemmingsplan in overleg met het waterschap wordt aangevuld

- Waterafvoer

Het waterschap verzoekt het streefbeeld voor het watersysteem aan te passen, zodat de afwatering van de A-watergang plaatsvindt via een watergang met de dimensies (en bijbehorende onderhoudsstroken) van een A-watergang. Het waterschap vindt verder een klepstuw niet bevorderlijk voor de doorstroming van de watergangen. Bovendien is het waterschap van mening dat voor het plangebied een vast peil gehanteerd zal moeten worden, waardoor een klepstuw niet passend is in het watersysteem binnen het plangebied.

- Peilbeheer

Het waterschap verzoekt de gemeente om het plan aan te passen en uit te gaan van een vast (jaarrond) peil met een hoogte van het huidige zomerpeil.

- Waterberging

Als de gemeente in het uitwerkingsplan de aanleg van plas-drasgebieden voorziet, dan verzoekt het waterschap de gemeente om deze plas-drasgebieden middels een dubbelbestemming vast te leggen in het uitwerkingsplan.

- Berekening peilstijging

Het waterschap stelt voor om bij de berekeningen van de peilstijgingen uit te gaan van de door het waterschap gehanteerde T10+10% en T100+10%-buien te gebruiken, dan wel de STOWA 2020 buien, waarbij dient te worden uitgegaan van een bui van langere duur. Het waterschap verzoekt de gemeente om de berekeningen op dit punt aan te passen.

- Droogte en Drainage

Het is onzeker of de te realiseren plas-drasgebieden ertoe leiden dat minder water ingelaten hoeft te worden in het plangebied. Het waterschap verwacht dat bij de voorziene inrichting van het watersysteem de inlaat van water onvoldoende is om doorspoeling te genereren, waardoor de waterkwaliteit verslechtert. Gelet hierop zou extra inlaatwater in het plangebied nodig zijn met daaraan verbonden mogelijk de plaatsing van een extra gemaal. Het waterschap merkt hierbij op dat de kosten voor een extra gemaal niet voor rekening van het waterschap komen. Mede gelet op de zorgen omtrent de doorspoeling, vraagt het waterschap zich af of in en hoeverre het in het plan voorziene DIT-riool hierin een rol gaat spelen. In het plan wordt alleen de drainerende werking van het DIT-riool richting het oppervlaktewater beschreven. Onduidelijk is of het DIT-riool ook gebruikt gaat worden om vanuit het oppervlaktewater water in te laten, en in zomer de grondwaterstand te verhogen. Omdat nu alleen over drainage gesproken wordt, is onduidelijk of er ook geïnfiltreerd gaat worden. Het waterschap vraagt het plan op dit punt te verduidelijken.

- HWA-afvoer

Volgens het waterschap is wenselijk dat het HWA-stelsel zodanig is ingericht dat het stelsel altijd gevuld is met water om dood water zoveel mogelijk te voorkomen. Daarnaast wordt het ontwerp-principe om de lozingspunten op secundaire watergangen (met minder doorstroming) te realiseren door het waterschap

als zeer onwenselijk beschouwd, omdat dood water in beginsel niet geloosd mag worden op watergangen. Voor zover het lozen van dood water op watergangen onvermijdelijk is, dient dit water gelet op de doorstroming geloosd te worden op een A-watergang. Het lozen van water op B-watergangen is enkel verantwoord, indien deze B-watergang aan specifieke inrichtingseisen voldoet. Het waterschap merkt verder op dat ten aanzien van het rioolgemaal en de persleiding nog enkele onduidelijkheden bestaan en vraagt om die in het plan te verduidelijken.

- **Beheer en onderhoud**

Uit het plan blijkt naar het oordeel van het waterschap onvoldoende op welke wijze een goed beheer en onderhoud van het watersysteem is verzekerd. Zo ontbreken duidelijke afmetingen voor de te realiseren watergangen, terwijl die van belang zijn om te bepalen of en op welke wijze het onderhoud kan worden uitgevoerd. Het waterschap is van mening dat het uitvoeren van het onderhoud meegenomen dient te worden in de planinrichting. Het plan bevat verder tegenstrijdigheden voor wat betreft het onderhoud van natuurvriendelijke oevers. Daarnaast blijkt niet wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van deze oevers. Het waterschap verzoekt de gemeente het plan op dit punt te verduidelijken. Ook ten aanzien van de te realiseren kunstwerken vraagt het waterschap om meer aandacht te besteden aan het beheer en onderhoud van het watersysteem.

- **Drooglegging**

De plantoelichting en het plan lijken niet op elkaar aan te sluiten ten aanzien van de drooglegging van het plangebied. Het waterschap vraagt te verduidelijken hoe de genoemde verschillende waarden zich tot elkaar verhouden en het plan, dan wel de plantoelichting, zo nodig aan te passen.

### Beantwoording

#### *Planregels*

De gemeente heeft geen bezwaar tegen het wijzigen van artikel 3.2 onder i en het toevoegen van een nieuw lid j, om de positie van het waterschap ten aanzien van de waterhuiskundige uitwerking beter te borgen. De gemeente doet dit vanuit het vertrekpunt dat bij de realisatie van de beoogde woningbouw zowel gemeente als waterschap een goede waterhuishouding nastreven en vanuit het vertrouwen dat tot heden bij elke planontwikkeling gemeente en waterschap in goede samenspraak consensus hebben bereikt over het aspect waterhuishouding.

Artikel 3.2 onder i en j komt dan te luiden:

*i. de uitwerking van het waterhuishoudkundig systeem vindt plaats met inachtneming van het waterhuishoudkundig plan in bijlage 2 bij deze regels;*

*j. het waterschap dient in te stemmen met de uitwerking van het waterhuishoudkundig systeem, als bedoeld in artikel 3.2, onder i van deze regels.*

#### *Waterhuishoudkundig plan*

Het waterschap somt in de zienswijze een aantal punten op die betrekking hebben op de inhoud van het waterhuishoudkundig plan. Deze onderdelen van de zienswijze zijn door de gemeente in samenspraak met Gebiedsmanagers beantwoord. Op enkele onderdelen leidt de reactie van het waterschap tot aanpassing van het waterhuishoudkundig plan. De beantwoording van deze onderdelen van de zienswijze is als bijlage bij deze Zienswijzennota gevoegd. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

#### Aanpassing

De zienswijze leidt tot aanpassing van artikel 3.2 van de planregels en (deels) tot aanpassing van het bij de planregels behorende waterhuishoudkundige plan, zoals bij de beantwoording per zienswijze onderdeel aangegeven.

## **2.4 Zienswijze perceel Spoorweg 42**

#### *Ontvankelijkheid*

De zienswijze is gedateerd 5 april 2022 en per gewone en aangetekende post aan de gemeente verzonden. Er is derhalve sprake van een tijdig ingediende zienswijze.

#### Samenvatting

Aangegeven wordt dat belanghebbende direct naast het plangebied woont en vreest voor de gevolgen voor zijn woon- en leefklimaat door de beoogde woningbouwontwikkeling (170 woningen) die met het ontwerpbestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Reclamant is van mening dat de in het plan voorziene ontsluitingswegen leiden tot een aantasting van zijn woon- en leefklimaat omdat het verkeer van de beoogde woningbouw langs zijn woning komt. De vrees bestaat onder meer voor geluidoverlast, overlast van koplampen (lichthinder), een verslechtering van de luchtkwaliteit en verkeersonveilige situaties. Verder meent betrokkene dat het bestaande wegennet in de omgeving van het plangebied de verkeerstoename niet aan kan. Het plan is daarom volgens betrokkene niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening (punt 4 en 5 van de zienswijze)

Volgens reclamant blijkt uit het akoestische rapport bij het bestemmingsplan dat verkeersgeneratie van het plan 1.326 verkeersbewegingen per etmaal zal bedragen, die via de Spoorweg zullen lopen. Deze verkeerstoename is zodanig, dat hij zich afvraagt of de Spoorweg als erftoegangsweg, deze toename wel aan kan. Verder zegt betrokkene dat de Spoorweg eigendom is van het waterschap en uit documenten blijkt niet dat er met het waterschap afspraken zijn gemaakt over het omvormen van de Spoorweg tot een gebiedsontsluitingsweg.

Overigens bestrijdt betrokkene de aanname in het akoestisch rapport dat vanaf de drie ontsluitingen 50% van het verkeer in westelijke en 50% in oostelijke richting over de Spoorweg zal rijden. Naar zijn mening is het goed mogelijk dat deze percentages in de praktijk anders liggen. In verband daarmee stelt hij dat de verwachting is dat de verkeerstoename langs zijn woning meer dan 663 bewegingen per etmaal zal bedragen, wat hij niet aanvaardbaar acht. Hierbij wijst hij erop dat de verkeersintensiteit op de Spoorweg in de huidige situatie al zeer hoog is (punt 6 t/m 9 van de zienswijze)

Uit een citaat uit de conclusie (p. 12) van de 'Variantenstudie Ontsluiting 't Oog' van Royal HaskoningDHV, d.d. 21 oktober 2019, volgt volgens reclamant dat er bij de spoorwegovergang ten oosten van het plangebied in de huidige situatie al sprake is van stagnatie op momenten en van conflictsituaties. In de variantenstudie staat weliswaar dat het sluipverkeer met maatregelen zou kunnen worden tegengegaan, maar dat zelfs in die situatie nog sprake zal zijn van enige hinder bij de overweg. Bovendien is volgens betrokkene op dit moment onvoldoende zeker dat eventuele maatregelen tegen het sluipverkeer voldoende effect zullen hebben. Tot slot is het volgens betrokkene gelet op de variantenstudie niet uitgesloten dat de scenario's 'midden' en 'hoog' zich zullen voordoen, waarbij de spoorwegovergang niet langer veilig is (punt 10 en 11 van de zienswijze).

Onder punt 12 t/m 14 doet reclamant in relatie tot bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan (Ruimtelijke Uitgangspunten) suggesties voor een alternatieve ontsluitingsroute via een – nog te realiseren - randweg evenwijdig aan de Betuwelijn, gelegen tussen de Zwijnskade en de Molenweg, waarbij de Spoorweg wordt gesloten voor doorgaand verkeer en enkel toegankelijk is voor bestemmingsverkeer. Reclamant noemt daarbij verschillende bijkomende voordelen van een dergelijke variant.

Bij punt 15 van de zienswijze geeft betrokkene aan dat het vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en met het oog op de rechtszekerheid noodzakelijk is om in het plan, door middel van een aanduiding of een specifieke uitwerkingsregel, de locatie van de ontsluiting(en) van het plangebied vast te leggen.

#### Beantwoording

Omdat punten 4 t/m 11 uit de zienswijze nauw met elkaar samenhangen is de beantwoording daarvan hieronder samengevat.

In het akoestisch onderzoek is paragraaf 3.1 'Verkeersgegevens' onder het kopje 'Weg' een uitgebreide beschouwing gegeven van de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor het verkeer. In paragraaf 3.1 wordt ook ingegaan op de gebruikte verkeerscijfers uit de RVMK (scenario 2030Hoog) en wordt de individuele verkeersgeneratie van 't Oog fase 1 behandeld. De individuele verkeersgeneratie is alleen gebruikt om (mede) de verkeerstoename 2030 versus 2018 te verklaren en ook te laten zien dat deze inpasbaar is binnen de voorziene verkeerstoename. Zie onderstaande tabel met de verkeerscijfers uit het akoestisch onderzoek.

Tabel 5: Verkeersintensiteiten 2018 en 2030 scenario hoog, conform RVMK Drechtsteden

Weg	Van	Tot	Modeljaar RVMK in mvt/weekdag		Toe- name
			2018	2030H	2030H- 2018
Spoorweg	Binnendams	Alexanderstraat	1.799	4.573	2.774
Spoorweg	Alexanderstraat	Polderweg	2.317	5.143	2.826
Spoorweg	Polderweg	Bedrijventerrein 't Oog	2.180	5.095	2.915
Spoorweg	Bedrijventerrein 't Oog	Zwijnskade	2.244	5.177	2.932
Polderweg	Spoorweg	Wonen 't Oog	171	1.598	1.427
Polderweg	Wonen 't Oog	Broekseweg	112	171	59

De vraag of het verkeer van/naar 't Oog voor 50% in oostelijke en 50% in westelijke richting afwijkt is feitelijk niet relevant, omdat daarmee in de doorrekeningen voor geluid en luchtkwaliteit geen rekening is gehouden. Voor de woning Spoorweg nr. 42 is feitelijk van belang of de totale toekomstige verkeersproductie van 5.143 mvt/weekdag (ca. 5.650 mvt/werkdag) op het betreffende wegvak van de Spoorweg een correcte toekomstige weergave is. Hoewel sprake is en blijft van modellen en aannames is hier zeker geen sprake van een onderschatting van de toekomstige verkeersintensiteit.

Er wordt zoals de tabel laat zien een verkeerstoename (2030 versus 2018) verwacht, die voor een deel is toe te wijzen aan de planontwikkelingen maar ook aan (toekomstig) sluipverkeer dat de A15 mijdt. Het is de vraag of de mate van het sluipverkeer waarmee in het verkeersmodel 2030H rekening is gehouden ook daadwerkelijk zal gaan optreden. Dit zal mede samenhangen met de toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. Hierbij moet gedacht worden aan de effecten van het "nieuwe normaal" (na Corona werken bepaalde sectoren meer thuis en/of hanteren over de dag verspreide werktijden om files te vermijden), het MIRT traject (capaciteitsuitbreiding van de A15), stijging van de autokosten (hogere brandstofprijzen), de overgang naar elektrisch rijden en plannen als de invoering van het "rekening rijden". Mocht op de langere termijn een onveilige situatie ontstaan ter plaatse van de spoorwegovergang als gevolg van het sluipverkeer dan zal de gemeente passende verkeers- en/of weginrichtingsmaatregelen nemen.

Met betrekking tot de spoorwegveiligheid wordt opgemerkt dat door de gemeente financiële middelen beschikbaar zijn gesteld om de bestaande spoorwegovergang te verbeteren. De uitvoering van deze maatregel vindt plaats in overleg met ProRail en komt verkeersveiligheid en bereikbaarheid ten goede. In de toelichting op het bestemmingsplan zal door middel van een indicatieve tekening inzichtelijk worden gemaakt hoe de weginfrastructuur ter hoogte van de spoorwegovergang wordt aangepast. Hiermede is een veilige afwikkeling van de verkeersgeneratie van de 170 woningen die het bestemmingsplan mogelijk maakt naar de mening van de gemeente voldoende gegarandeerd.

In het akoestisch onderzoek is ook aangegeven hoe het effect van de verkeerstoename voor geluid (+3,5 dB) kan worden opgevangen door de aanleg van een stiller wegdek (dunne deklaagtype A/SMA-NL8G+) en snelheidsverlaging (60 naar 50 km/uur) op de Spoorweg. Bij deze maatregelen is er geen verslechtering van het woon- en leefmilieu voor geluid.

Voor luchtkwaliteit wordt nu en in de toekomst (met het extra verkeer) bij de bestaande woningen ruimschoots voldaan aan de wettelijke normen en zelfs de gezondheidsnormen van de WHO (20 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>). Er kan dus gesteld worden dat er voor luchtkwaliteit sprake is van een goed woon- en leefklimaat, ondanks dat er wellicht sprake is van een toename van de concentraties met enige honderdsten tot tienden ten gevolge van het verkeer op de Spoorweg.

Tabel 32: Maximale jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, en PM<sub>2,5</sub> langs de verschillende wegen

Bron	Rekenjaar 2020			Rekenjaar 2030		
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>
<b>Grenswaarde</b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>25 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>25 µg/m<sup>3</sup></b>
Plangebied	18 µg/m <sup>3</sup>	18 µg/m <sup>3</sup>	11 µg/m <sup>3</sup>	13 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>	9 µg/m <sup>3</sup>
Bestaande woningen	19 µg/m <sup>3</sup>	19 µg/m <sup>3</sup>	12 µg/m <sup>3</sup>	14 µg/m <sup>3</sup>	16 µg/m <sup>3</sup>	9 µg/m <sup>3</sup>
Spoorweg	19 µg/m <sup>3</sup>	19 µg/m <sup>3</sup>	11 µg/m <sup>3</sup>	14 µg/m <sup>3</sup>	16 µg/m <sup>3</sup>	9 µg/m <sup>3</sup>
Polderweg	18 µg/m <sup>3</sup>	32 µg/m <sup>3</sup>	11 µg/m <sup>3</sup>	13 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>	9 µg/m <sup>3</sup>
Rijksweg A15	33 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	12 µg/m <sup>3</sup>	21 µg/m <sup>3</sup>	17 µg/m <sup>3</sup>	9 µg/m <sup>3</sup>
Zwijnskade	28 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	12 µg/m <sup>3</sup>	19 µg/m <sup>3</sup>	17 µg/m <sup>3</sup>	9 µg/m <sup>3</sup>
Rivierdijk	25 µg/m <sup>3</sup>	19 µg/m <sup>3</sup>	11 µg/m <sup>3</sup>	17 µg/m <sup>3</sup>	16 µg/m <sup>3</sup>	9 µg/m <sup>3</sup>
Peulenlaan	30 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	12 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	17 µg/m <sup>3</sup>	9 µg/m <sup>3</sup>

In de zienswijze refereert betrokkene nog aan de eigendomssituatie van de Spoorweg en afstemming met het waterschap Rivierenland. Hierover het volgende. Voor het gedeelte van de Spoorweg dat zich binnen de bebouwde kom bevindt is de gemeente wegbeheerder. Daarnaast loopt er een traject met het waterschap om als gemeente het resterende deel van de Spoorweg in eigendom en beheer over te nemen. Het waterschap is overigens via het wettelijke vooroverleg op de hoogte van de inhoud van het voorliggende bestemmingsplan.

Met betrekking tot de punten 12 t/m 14 van de zienswijze wordt in procedureel opgemerkt dat voor zover de reactie van reclamant opgevat moet worden als voorstellen voor een alternatieve invulling van het plangebied, het bestaan van eventuele alternatieven naar de mening van de gemeente alleen aanleiding kan geven tot het onthouden van medewerking aan de met het bestemmingsplan beoogde planopzet indien op voorhand duidelijk is dat door de verwezenlijking van het aangedragen alternatief een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren. Van een dergelijke situatie is de gemeente niet gebleken. Daarbij komt dat de mate waarin het gebied 't Oog op de langere termijn wordt doorontwikkeld afhankelijk is van diverse ruimtelijke, financiële en bestuurlijke aspecten en besluiten, waarover thans geen zekerheid bestaat.

In inhoudelijk opzicht maakt de in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen d.d. december 2019 aangegeven ontsluitingsstructuur het overigens niet onmogelijk om ingeval van een doorontwikkeling van het gebied 't Oog en de aanleg van een eventuele tunnel onder de MerwedeLingelijn op termijn het door reclamant onder punt 13 van de zienswijze bedoelde tracé te volgen. De mogelijke inpassing van een tunnelverbinding voor auto's, fietsers en voetgangers onder het spoor maakt namelijk dat alsdan de Spoorweg (het deel ten oosten van de Polderweg) mogelijk meer noordelijk door het gebied komt te liggen om aan te sluiten op de tunnelbak die verder oostelijk dan in het gebied zal snijden. Zoals blijkt uit de bij deze Zienswijzennota gevoegde oplegnotitie bij het SPvE wordt bij de ontsluitingsstructuren, stedenbouwkundige structuren en de groene en blauwe structuren die hieraan raken, rekening gehouden met de mogelijke inpassing van het tunneltracé en de daarmee samenhangende verlegging van de Spoorweg.

Over punt 15 van de zienswijze merken wij op dat een specifieke uitwerkingsregel om de locatie van de ontsluiting van het plangebied vast te leggen niet noodzakelijk is. In artikel 3.2 onder b. van de planregels van het bestemmingsplan is geregeld dat de uitwerking van de bestemming moet passen binnen het stedenbouwkundig programma van eisen zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze regels. De bij deze Zienswijzennota gevoegde oplegnotitie bij het SPvE zal daaraan nog in de planregels en bijlagen bij de planregels worden toegevoegd. Hierdoor is de rechtszekerheid voldoende geborgd, waarbij reclamant de mogelijkheid heeft om het uitwerkingsplan op het onderdeel ontsluiting te zijner tijd te toetsen aan het SPvE.

### *Aanpassing*

De zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van de planregels in die zin dat de oplegnotitie bij het Stedenbouwkundig Programma van Eisen wordt toegevoegd als bijlage bij artikel 3.2 onder b. van de planregels

## **2.5 Zienswijze Commissie Wijk over 't Spoor**

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 4 april 2022 bij de gemeente ontvangen. Er is derhalve sprake van een tijdig ontvangen reactie.

### Samenvatting

De commissie heeft een aantal vragen en zorgen over het bestemmingsplan. Het betreft de volgende zaken.

### *Waterberging*

De commissie benadrukt dat de waterbergingen aan de oost- en westkant van de bestaande wijk Over 't Spoor noodzakelijk zijn voor de waterhuishouding en niet gebruikt kunnen worden voor eventuele nieuw aan te leggen wandelpaden. Daarnaast dient volgens hen sprake te zijn van een geïsoleerd watersysteem.

### *Afwikkeling van het extra verkeer*

Volgens de commissie leidt de huidige kruising bij de spoorwegovergang tot onveilige situaties. De komst van extra woningen leidt tot meer verkeer. Hiervoor worden in het bestemmingsplan geen concrete oplossingen geboden. De vraag is of het duidelijk is hoe dit extra verkeer afgewikkeld zal gaan worden.

### *Sluipverkeer*

Gevraagd wordt wat de gemeente gaat doen aan het sluipverkeer nu het Ingenieursbureau RHDHV adviseert om daar verder onderzoek naar te doen. Als de voorrangssituatie ter plaatse van de spoorwegovergang wordt aangepast en/of werkzaamheden aan de snelwegen A15 en A27 plaatsvinden kan dit mogelijk ook consequenties hebben.

### *Spoorweg*

Ingenieursbureau RHDHV adviseert aanpassingen aan zowel de spoorwegovergang als de Spoorweg. De vraag is wanneer de aanpassingen aan de Spoorweg worden uitgevoerd, Daarbij is de vraag of er is nagedacht over het aansluiten op de aanpassing aan de Spoorweg (deel ten oosten van de Polderweg) wanneer deze mogelijk op termijn meer noordelijk door het gebied komt te liggen, zoals is aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan (Hoofdstuk 4.3 'Ruimtelijke structuur').

### *Spoorwegovergang*

Gevraagd wordt of de aanpassingen zijn uitgewerkt voor de huidige spoorwegovergang en of ook rekening is gehouden met de komst van een eventuele extra spoorlijn aan de noordzijde. En wanneer worden de aanpassingen aan de overgang uitgevoerd?

### *Betrokkenheid bewoners Wijk over 't Spoor*

De bewoners van de wijk Over 't Spoor willen betrokken worden bij de ontwikkelingen. De commissie hoort graag op welk moment en op welke manier de bewoners betrokken gaan worden, waarbij ze er vanuit gaan dat dit gebeurt voordat het definitieve bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

### *Groen en recreatie buffer tussen nieuwbouw en bestaande wijk*

De commissie heeft bij de gemeente een conceptvoorstel ingediend waarin een ruim groen- en recreatiegebied rondom de wijk is aangegeven. Ook is een voorstel geschetst voor toegang- en uitvalswegen alsmede extra parkeervoorzieningen. Dit voorstel is als bijlage bij de zienswijze gevoegd. Met het concept beoogt de commissie een zienswijze te geven op de ontwerpplannen voor het nieuwe gebied dat direct aan de wijk Over 't Spoor grenst. De commissie vindt dat eerst de zaken die nodig zijn voor de bestaande wijk geregeld moeten worden en dat daarna de rest van het ontwerp van de nieuwe wijk daarop aangepast moet worden. Volgens de commissie is dat nu precies andersom en ziet de commissie op afb. 4.4 (Bebouwingsdichtheden) in het bestemmingsplan een dichtere bebouwing direct aan onze wijk, waarvan zij vermoedt dat dit te maken heeft met de ontsluiting en de directe nabijheid



van het station. De commissie pleit voor een ruime groene en recreatieve buffer tussen de oude en nieuwe wijk en vraagt om hun voorstellen mee te nemen in de plannen.

### Beantwoording

#### *Waterberging*

De voorliggende woningbouwontwikkeling heeft geen effect op de bestaande waterbergingen aan de oost- en westkant van de bestaande wijk Over 't Spoor. Wat betreft de waterhuishoudkundige effecten wordt verwezen naar het bij het bestemmingsplan gevoegde waterhuishoudkundige plan.

#### *Afwikkeling van het extra verkeer*

De afwikkeling van het verkeer vanuit het plangebied vindt plaats via de bestaande weginfrastructuur (Spoorweg en Polderweg). In de toelichting op het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken, waaronder de spoorwegveiligheidsrisicoanalyse, is onderbouwd dat de verkeersgeneratie van de 170 woningen die het bestemmingsplan mogelijk maakt veilig kan worden afgewikkeld.

#### *Sluipverkeer*

Er wordt op de Spoorweg een verkeerstoename verwacht, die voor een deel is toe te wijzen aan de planontwikkelingen maar ook aan (toekomstig) sluipverkeer dat de A15 mijdt en een autonome groei van het autoverkeer. Er wordt zoals het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan laat zien een verkeerstoename (2030 versus 2018) verwacht, die voor een deel is toe te wijzen aan de planontwikkelingen maar ook aan (toekomstig) sluipverkeer dat de A15 mijdt. Het is de vraag of de mate van het sluipverkeer waarmee in het verkeersmodel 2030H rekening is gehouden ook daadwerkelijk zal gaan optreden. Dit zal mede samenhangen met de toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. Hierbij moet gedacht worden aan de effecten van het "nieuwe normaal" (na Corona werken bepaalde sectoren meer thuis en/of hanteren over de dag verspreide werktijden om files te vermijden), het MIRT traject (capaciteitsuitbreiding van de A15), stijging van de autokosten (hogere brandstofprijzen), de overgang naar elektrisch rijden en plannen als de invoering van het "rekening rijden". Mocht op de langere termijn een onveilige situatie ontstaan ter plaatse van de spoorwegovergang als gevolg van het sluipverkeer dan zal de gemeente passende verkeers- en/of weginrichtingsmaatregelen nemen.

#### *Spoorweg*

De in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen d.d. december 2019 aangegeven ontsluitingsstructuur sluit niet uit dat bij een doorontwikkeling van het gebied 't Oog en de aanleg van een eventuele tunnel onder de Merwedelingelijn de Spoorweg (het deel ten oosten van de Polderweg) mogelijk meer noordelijk door het gebied komt te liggen om aan te sluiten op de tunnelbak die verder oostelijk dan in het gebied zal snijden. Zoals blijkt uit de bij deze Zienswijzennota gevoegde oplegnotitie bij het SPvE wordt bij de ontsluitingsstructuren, stedenbouwkundige structuren en de groene en blauwe structuren die hieraan raken, rekening gehouden met de mogelijke inpassing van het tunneltracé en de daarmee samenhangende verlegging van de Spoorweg.

#### *Spoorwegovergang*

Met betrekking tot de spoorwegveiligheid wordt opgemerkt dat door de gemeente financiële middelen beschikbaar zijn gesteld om de bestaande spoorwegovergang te verbeteren. De uitvoering van deze maatregel vindt plaats in overleg met ProRail en komt verkeersveiligheid en bereikbaarheid ten goede. In de toelichting op het bestemmingsplan zal door middel van een indicatieve tekening inzichtelijk worden gemaakt hoe de weginfrastructuur ter hoogte van de spoorwegovergang wordt aangepast. Hiermede is een veilige afwikkeling van de verkeersgeneratie van de 170 woningen die het bestemmingsplan mogelijk maakt naar de mening van de gemeente voldoende gegarandeerd

De aanleg van een extra spoorlijn aan de noordzijde is niet aan de orde. Ter hoogte van het station en de spoorwegovergang ligt reeds een zogeheten dubbelspoor, waardoor ingeval van een eventuele capaciteitsuitbreiding van de Merwedelingelijn in dit baanvak geen extra spoor aangelegd behoeft te worden.

#### *Betrokkenheid bewoners Wijk over 't Spoor*

Met de commissie heeft inmiddels een aantal gesprekken plaatsgevonden over de plannen voor het gebied 't Oog, zowel wat betreft het voorliggende bestemmingsplan als mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied 't Oog. Ook in de openbare vergaderingen van de gemeenteraad heeft 't

Oog meerdere keren op de agenda gestaan. Het voorontwerpbestemmingsplan en ontwerpbestemmingsplan zijn publiekelijk bekend gemaakt en hebben voor een ieder ter inzage gelegen. Op termijn zal bij het opstellen van het uitwerkingsplan voor het plangebied opnieuw contact worden gezocht met de commissie. Ook als het gaat om toekomstplannen voor een doorontwikkeling van het gebied 't Oog zal participatie aan de orde zijn, maar dan zullen eerst college en raad zich nog kaderstellend over een dergelijke doorontwikkeling moeten uitspreken.

#### *Groen en recreatie buffer tussen nieuwbouw en bestaande wijk*

De commissie heeft bij de gemeente een conceptvoorstel ingediend waarin een ruim groen- en recreatiegebied rondom de wijk is aangegeven. Ook is een voorstel geschetst voor toegang- en uitvalswegen alsmede extra parkeervoorzieningen. Dit voorstel is als bijlage bij de zienswijze gevoegd. Vastgesteld moet worden dat dit voorstel geen betrekking heeft op het plangebied waarvoor het ontwerpbestemmingsplan is opgesteld. De afbeelding waaraan de commissie refereert op het gebied van de bebouwingsdichtheden is onderdeel van de structuurkaart voor het gehele gebied 't Oog en geeft de ruimtelijke uitgangspunten weer, die voor het plangebied voor de 170 woningen zijn vertaald naar een stedenbouwkundig programma van eisen. Het bestemmingsplan 't Oog Wonen, fase 1" heeft geen betrekking op het gebied waarin volgens de structuurkaart een hogere bebouwingsdichtheid is geduid. Die hogere dichtheid heeft overigens inderdaad te maken met de nabijheid van het station. Het voorstel van de commissie komt gelet op het vorenstaande pas aan de orde in een fase in het proces waarin participatie plaatsvindt over de plannen voor een doorontwikkeling van 't Oog.

#### *Aanpassing*

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan