

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen 'Erlecomsedam, Ooij,' (Bijlage 25 toelichting)

Inleiding

Op 15 november 2023 is in het Gemeenteblad bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan 'Erlecomsedam, Ooij' vanaf 16 november 2023 gedurende zes weken ter inzage ligt. Op het ontwerpbestemmingsplan 'Erlecomsedam, Ooij' zijn 13 zienswijzen ontvangen:

Nr.	Naam	Datum ontvangen	Toelichting
1	Bewoner Hubertusweg, Erlecom	28 november 2023	
2	Bewoner Ooijse Bandijk, Ooij	29 november 2023	Indiener woont op circa 3 km afstand van het plangebied.
3	Stichting van Steen en Natuur	28 november 2023	Mede namens Bond Heemschut, commissie Gelderland en Stichting Industrieel Erfgoed Gelderland-Flevoland
4	Provincie Gelderland	13 december 2023	
5	Bewoner Langstraat, Ooij	18 december 2023	Indiener woont op circa 2 km afstand van het plangebied.
6	Bewoner Ooijse Bandijk, Ooij	18 december 2023	Indiener woont op circa 3 km afstand van het plangebied.
7	Bewoner Langstraat, Ooij	20 december 2023	Indiener woont op circa 4 km afstand van het plangebied.
8	Bewoner Kerkdijk, Ooij	22 december 2023	Indiener woont op circa 700 meter afstand van het plangebied, aan de ander kant van de kern Ooij.
9	IVN natuureducatie, Rijk van Nijmegen	23 december 2023	
10	Stichting Bewonerscomité Groenlanden, Ooijsebandijk 42 Ooij	24 december 2023	De Stichting richt zich op bewoners/woningen op circa 3 kilometer afstand tot het plangebied.
11	Werkgroep Milieubeheer Berg en Dal	25 december 2023	Pro-forma ingediend. Nadere termijn is gesteld. Er is geen inhoudelijke reactie meer ontvangen.

12	Stichting Monument & Landschap Berg en Dal	25 december 2023	Mede namens Stichting van Ploeg tot Heilig Landstichting en Via Natura
13	Bewoner Loeffenstraat, Ooij	27 december 2023	Indiener woont op circa 600 meter afstand van het plangebied, aan de ander kant van de kern Ooij.

De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en gemotiveerd.

Beantwoording zienswijzen

1. Bewoner Hubertusweg, Erlecom	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
1.1 Indiener maakt zich zorgen over de verkeersafwikkeling van de vervoersbewegingen van en naar de nieuwe projectlocatie. Alle verkeersbewegingen die de nieuwe woningen veroorzaken zullen langs de woning van de indiener komen. Dit zorgt voor een grote toename van de verkeersoverlast (geluid, gevaar, milieu) die zij ervaart.	1.1 Het verkeerskundig onderzoek is geactualiseerd. Dit omdat er een update beschikbaar was van het verkeersmodel (basisjaar 2019 en planjaar 2032). De tabellen 5 en 6 van het verkeersrapport (bijlage 18) zijn daarop aangepast. De update van het verkeersmodel heeft geen invloed op de conclusies van het rapport en andere rapportages. De woning van de indiener van de zienswijze ligt op 86 meter afstand van de Sint Hubertusweg. Op deze weg mag 50 km/uur worden gereden. Deze weg betreft een gebiedsontsluitingweg. Hiervoor geldt ter plaatse van de woning een maximale intensiteit van 15.000 motorvoertuigen. Uit het verkeerskundige onderzoek (bijlage 18 van de toelichting) blijkt dat na realisatie van het plan de intensiteit stijgt van 1.510 motorvoertuigen tot 2.293 (in 2032) motorvoertuigen per etmaal. Dit is een toename, maar die is niet zodanig dat het plan hierom aanpassing behoeft. De capaciteit van de weg is immers nog lang niet bereikt.

	Omdat het verkeerskundige rapport is aangepast is eveneens het akoestische onderzoek opnieuw uitgevoerd. Ter plaatse van de woning van indiener stijgt de belasting als gevolg van deze planontwikkeling met 1,7 / 1,9 lden dB. Uit figuur 4.9 (pagina 19) blijkt een belasting van 42 / 40 Lden dB. Dit is ruim binnen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Geluidsoverlast is dan ook niet aan de orde.
1.2 Indiener geeft aan niet voldoende betrokken te zijn in de planvorming. Ze heeft niet voor alle informatiebijeenkomsten een uitnodiging ontvangen en de bijeenkomsten werden georganiseerd op ongunstige momenten. Daarnaast heeft ze kritiek op het gebrek aan mogelijkheden om een zienswijze per mail in te dienen.	1.2 Het is spijtig te lezen dat de indiener van de zienswijze heeft ervaren dat er onvoldoende kon worden geparticipeerd. Er hebben meerdere algemene bijeenkomsten plaats gevonden die op verschillende wijzen bekend zijn gemaakt, hiervoor verwijzen wij naar het Verslag Omgevingsdialoog welke als bijlage 24 bij de plantoelichting is toegevoegd. Gelukkig is de formele zienswijzeprocedure niet onopgemerkt gebleven. Op 7 december is er telefonisch contact geweest met de gemeente en is per mail nadere informatie verstrekt. Tenslotte zien wij niet goed in waarom het indienen van een schriftelijke zienswijze drempelverhogend is. Overigens heeft de indiener de zienswijze ook per mail ingediend, evenals de latere aanvulling hiervan (het vervolg van de zienswijze, onderstaande punten).
1.3 Indiener geeft aan dat er in het plan De Kleverbergh inmiddels ook sprake is van 21 woningen. Deze huishoudens zullen ook de Hubertusweg en de dijk extra belasten. Dat is zover wij kunnen teruglezen niet meegenomen in uw verkeersanalyse.	1.3 Bij de verkeersgeneraties wordt er met een autonome groei rekening gehouden. Uit hetgeen hieraan voorafgaand is opgemerkt, kan worden geconcludeerd dat er veel capaciteit beschikbaar is op de wegvakken. Het aantal van 21 woningen brengt hierin nauwelijks verschil.

1.4 Verder ervaart de indiener inmiddels vanuit de dagelijkse praktijk dat de verkeersdrukke op de N325 significant is toegenomen. De Hubertusweg is daar direct mee verbonden.	1.4 Hiervan wordt kennis genomen.
1.5 Indiener kan onvoldoende argumenten vinden in de verkeersanalyse waarom is gekozen voor de verkeersafwikkeling via de dijk, alternatief 3b. Behalve dat het niet kiezen voor de andere opties beter paste bij het draagvlak van de omwonenden. Dat draagvlak is er voor 3b bij indieners niet, en is door ons expliciet aangegeven bij Stijn van Vuuren van Schipper Bosch (schriftelijk en telefonisch). Draagvlak voor 3b is bij ons niet getoetst, terwijl wij direct aanwonenden zijn aan de Hubertusweg. Daarnaast hebben wij ernstige zorgen over toename van lichtvervuiling, i.c. extra straatverlichting. U spreekt over acceptabele decibelniveau, daar hebben wij grote twijfels over.	1.5 Er zijn diverse alternatieven onderzocht. In de oorspronkelijke opzet was er sprake van een ontsluiting via het bedrijventerrein. Als gevolg van de participatie is geoordeeld dat een alternatief wenselijker zou zijn. Een voordeel voor de indiener hierbij is, dat er geen koplampen meer richting de woning zullen schijnen. De alternatieven ten zuiden van het bedrijventerrein stuitte op bezwaren van de bewoners ter plaatse (Schoolpad 1 en 3), waarbij geldt dat de ontsluiting zeer dicht in de nabijheid van de woningen zou komen. Tevens geldt, dat ten aanzien van deze zuidelijke varianten, er heel veel nieuwe infrastructuur zou moeten worden aangelegd. De bestaande weg heeft een breedte van 3 meter en ontsluit 2 woningen. Daarnaast zou er een compleet nieuwe weg moeten worden aangelegd door het met dit bestemmingsplan tot natuur bestemde gedeelte tussen het bedrijventerrein en de te realiseren nieuwe wijk. Hiervoor bestaat niet direct een noodzaak, omdat de ontsluiting ook via de bestaande infrastructuur kan worden gerealiseerd en goed kan worden afgewikkeld. Extra straatverlichting als gevolg van dit plan is overigens niet voorzien op de Hubertusweg. In het verkeersrapport (bijlage 18) worden de onderzochte ontsluitingsalternatieven beschreven.
<i>Verwerking</i>	
Aanpassingen in bijlage 5 Akoestisch onderzoek (opname woning) en bijlage 18 Verkeerskundig onderzoek (actualisatie cijfers).	

2. Bewoner Ooijse Bandijk, Ooij	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
2.1 Indiener maakt zich zorgen over de gekozen ontsluiting over de dijk. Dit zorgt voor een grote verkeersdrukke. Dit vormt een bedreiging voor de natuur en stilte en zorgt voor overlast en onveiligheid voor (met name) het langzame verkeer.	2.1 Indiener woont op circa 3 kilometer van het plangebied. Aanvullend op hetgeen is opgemerkt bij 1.1 inzake de actualisatie van het verkeersrapport wordt het volgende opgemerkt: De dijk is gekwalificeerd als erftoegangsweg waarbij 60 km/uur mag worden gereden. Wegen met deze categorisering hebben in de regel een capaciteit van 5.000 - 6.000 motorvoertuigen. Op het gedeelte tussen de ontsluiting van het plangebied en de aansluiting op de Sint Hubertusweg is een toename van verkeer voorzien tot circa 1.500. De capaciteit van de weg kan de toename ruimschoots verwerken. Voor overlast en onveiligheid wordt dan ook niet gevreesd. Op een gemiddelde werkdag wordt een verkeersgeneratie van in totaal 1.596 motorvoertuigen verwacht. De inschatting is dat 5% van dit verkeer via de dijk afgewikkeld wordt. Dit betreft op een werkdag 43 motorvoertuigen. De ochtendspits (tussen 7:00 en 9:00 uur) bedraagt circa 14,5% van het etmaal; de avondspits (tussen 16:00 en 18:00 uur) bedraagt circa 18% van het etmaal. Dit betekent dat in de ochtendspits en avondspits respectievelijk (afgerond) 12 en 14 motorvoertuigen via de dijk zullen rijden.

	De route via de dijk ten opzichte van de route via de St. Hubertusweg tot het Trajanusplein (fictief eindpunt) is in afstand een paar honderd meter korter maar in een maatgevende ochtend- en avondspits ongeveer drie minuten langer. Bij een ontsluiting van De Ooij via De Bouwkamp zal de route door de polder circa 14 minuten bedragen en de route via de St. Hubertusweg 10 minuten. Een andere locatie van de ontsluiting sluit sluipverkeer via de dijk / polder niet uit. Echter de verwachte aantallen zijn in absolute zin erg laag, zelfs indien uitgegaan wordt van een verdubbeling van het aandeel dat via de dijk afgewikkeld wordt (10% in plaats van 5%). De wegen in de polder (erftoegangswegen) kunnen de verwachte groei van De Ooij goed verwerken. Maatregelen buiten het plangebied zijn niet mogelijk. Op de aansluiting van De Ooij op de Erlecomsedam (zie bij reactie zienswijze 10.) zijn wel sturende maatregelen mogelijk richting de St. Hubertusweg. Daarmee is niet uit te sluiten dat verkeer gaat 'sluipen' door de polder. De motivatie om te gaan 'sluipen' door de polder zijn de locaties waar vertragingen ontstaan door wachtrijen. Mogelijke vertragingen door wachtrijen kunnen ontstaan bij de rotonde N840, verkeerslichten Verbindingsweg of verkeerslichten Trajanusplein; niet de St Hubertusweg bij Ooij zelf. De locatie van de ontsluiting van De Ooij brengt daarin geen verandering.
2.2 Indiener verzoekt om drastische maatregelen te nemen om een toename van de verkeersdruk op de dijken te voorkomen. Bijvoorbeeld het wijzigen van de	2.2 Op basis van het bovenstaande is reeds geconcludeerd dat de Erlecomsedam de toename van het verkeer kan verwerken. De afstand over de dijk bedraagt 550 meter, waarbij er sprake is van een overzichtelijk verloop van de

ontsluitingsroute, of het invoeren van een verplichte rijrichting van (en naar) de Hubertusweg.	dijk. Er zijn geen visuele beperkingen en de dijk heeft een vrijwel rechtdoorlopend verloop. (drastische) Maatregelen zijn dan ook niet benodigd. De geringe toename van het verkeer op de dijk, zeker in noordelijke richting, maakt het nemen van maatregelen als gevolg van dit plan niet noodzakelijk. In noordelijke richting zijn reeds 30 km/uur zones ingericht daar waar mogelijk.
<i>Verwerking</i>	
Geen aanpassingen.	

3. Stichting van Steen en Natuur	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
3.1 Indieners geven aan door middel van workshops betrokken te zijn bij de planvorming. Over deze inspraakmogelijkheid is de stichting tevreden. De zienswijze gaat over een tweetal onderdelen waarvan de cultuurhistorische waarde onvoldoende geborgd is in het ontwerp bestemmingsplan en bijbehorend beeldkwaliteitsplan.	3.1 Bij brief van 3 oktober 2023 hebben indieners haar waardering uitgesproken over het stedenbouwkundige plan. Nadien is het concept ontwerp bestemmingsplan en het concept Beeldkwaliteitsplan specifiek voorgelegd aan indieners (voorafgaande aan de formele ter visielegging). Bij brief van 20 oktober 2023 (gevoegd als bijlage bij de raadsinformatienota 14 december 2023 (VB/Raad/23/01677)) spreken indieners haar waardering uit over het beeldkwaliteitsplan. In deze brief geven indieners aan hoog in te zetten op de door hen gewenste specifieke kapvorm op de vlamoven. De slechte staat van het locoloodsensemble wordt erkend, maar indieners geven aan toch een sloopvergunningstelsel (conform 3.5.1 van de regels) te wensen. Beide specifieke wensen zijn beoordeeld in de nadere uitwerking, en om moverende redenen niet

	overgenomen. Deze beide wensen zijn nu als formele zienswijze nogmaals kenbaar gemaakt.
3.2 De vlamoven met als gemeentelijk monument beschermde schoorsteen is een dominerend element in het plangebied. In het ontwerp bestemmingsplan is de kapvorm van de opbouw van de vlamoven niet vastgelegd en daarmee te vrijblijvend voor de verdere uitwerking. Indieners hebben nadrukkelijke bezwaren tegen een opbouw met plat dak. Ze hebben een uitgesproken voorkeur voor een kap met schilddaken, overstekken en een zakgoot. Indieners waarderen de uitnodiging om mee te denken in de uitwerking in de vervolgfase, maar de borging in het ontwerp bestemmingsplan is te vrijblijvend.	3.2 Het is in de regel niet gebruikelijk en in dit geval ook niet noodzakelijk om in het bestemmingsplan zodanig de kapvorm in de planregels voor te schrijven en wel in die zin dat hierover uitvoeringszekerheid ontstaat. De regels kunnen zodanig worden vormgegeven dat bijvoorbeeld een schilddak mogelijk is, maar indien bij een omgevingsvergunning een andere vorm wordt aangevraagd, is dat geen weigeringsgrond. Het beeldkwaliteitsplan is meer leidend, en vormt het toetsingskader voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). In dit plan is opgenomen dat de kapvorm zal refereren aan de historische context. Een plat dak is daarmee uitgesloten. In de informatienota is eveneens ingegaan op dit aspect, waarbij tevens een uitsnede uit het Beeldkwaliteitsplan is opgenomen aangaande kapvormen. Teneinde alle onduidelijkheid weg te nemen is pagina 38 van het Beeldkwaliteitsplan aangepast en wel in die zin, dat het plaatje met het platte dak (dat bedoeld was om de bouwlagen aan te geven) is verwijderd. Met het vorenstaande wordt voldoende recht gedaan aan de (cultuur)historische, architectonische en landschappelijke belangen. Het nader in detail voorschrijven van de kap vinden wij niet nodig. Wij wijzen er op dat het architectonische ontwerp nog moet worden gemaakt. Het zeer nauwkeurig voorschrijven van de kapvorm tot in detail, hindert ook het ontwerpproces. De

	ontwikkelaar heeft meermaals aangeven indieners te betrekken in het ontwerpproces. Hierbij is het niet uitgesloten dat het uiteindelijke resultaat alsnog hetgeen wordt wat indieners wensen. Het ontwerp zal tenslotte worden voorgelegd aan de CRK. De CKR zal toetsen aan het beeldkwaliteitsplan en de gemeente adviseren.
3.3 Indieners zijn het niet eens met de mogelijkheid om de locomotievenloods te slopen als herbestemming in de visie van de ontwikkelaar niet mogelijk blijkt. In de ogen van de indieners is de locomotievenloods een monumentwaardig object op het voormalige fabriekserf. Indieners verzoeken dan ook om het sloopvergunningstelsel uit artikel 3.5.1 ook van toepassing te verklaren op alle cultuurhistorische relictten op het fabriekserf, zoals de locomotievenloods, smidse en werkplaats. Op dit moment is dit sloopvergunningstelsel alleen van toepassing op de vlamoven en de haaghut.	3.3 Het locoloods ensemble wordt beschreven in hoofdstuk 4 van het BKP: Ooijpad. Dit Ooijpad refereert naar het industriële verleden. Het ensemble bestaat uit de gebouwtjes locomotiefloods, smidse en werkplaats. De bouwkundige staat is zeer slecht. Het BKP schrijft voor dat het ensemble behouden moet blijven voor wat betreft opzet, situering en uitstraling. Sloop/nieuwbouw wordt hierbij niet uitgesloten. Het opnemen van een sloopvergunningstelsel voegt in deze niets meer toe. Dit gewenste stelsel schrijft voor dat uit onderzoek moet blijken dat cultuurhistorische waarden niet op onaanvaardbare wijze worden doorkruist. Pas dan kan er worden gesloopt. Er heeft reeds een uitvoerig cultuurhistorisch onderzoek plaats gevonden. Zie hiertoe het rapport dat als bijlage 15 bij de toelichting is opgenomen. De drie gebouwtjes worden op pagina 54 e.v. besproken. Uit deze beschrijving volgen nauwelijks te behouden elementen. Dit rapport heeft er mede toe geleid dat het BPK is vormgegeven zoals het is vormgegeven. Vanwege de traditioneel-ambachtelijke bouwwijze, de waardevolle compositie en zichtlijn is het hierbij wel van belang dat de hoofdvorm en het karakter van de herbouw of reconstructie op deze plek aansluiten op en refereren aan de bestaande drie gebouwen. In de regels van het voorliggend

	bestemmingsplan is daarom in artikel 3.2.4 onder a opgenomen dat gebouwen uitsluitend zijn toegestaan binnen een bouwvlak ten behoeve van het behoud van het bestaande cultuurhistorisch waardevolle positionering van de bebouwing. In het Beeldkwaliteitsplan zijn de kaders opgenomen voor het woonmilieu "Ooijpad". Dat vormt het welstandskader voor de cultuurhistorische bebouwing. Op pagina 40 worden de kaders meegegeven voor de gebouwen binnen het locoloods-ensemble. Het Beeldkwaliteitplan wordt tegelijk met het bestemmingsplan vastgesteld als vervangend welstandskader, waaraan bij de omgevingsvergunning voor bouwen wordt getoetst. Bij de toetsing van de omgevingsvergunning wordt het bouwplan beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Berg en Dal. De wens van het sloopvergunningstelsel is expliciet aan de orde gekomen bij de bespreking van het BKP bij de CRK. De erfgoeddeskundige heeft aangegeven dat dit niet hoeft te worden opgenomen. Dit advies heeft de gemeente overgenomen. Nu de zienswijze geen nieuwe aspecten met zich mee brengt, leidt deze dan ook niet tot aanpassing van het plan.
<i>Verwerking</i>	
Beeldkwaliteitsplan p. 38 aanpassen; verwijderen tekening woonlagen	

4. Provincie Gelderland	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
4.1 Indiener geeft aan dat haar belangen met betrekking tot het Gelders Natuurnetwerk (GNN) onvoldoende zijn	4.1 Na de inzageperiode van het ontwerpbestemmingsplan heeft op een aantal momenten afstemming plaatsgevonden

meegewogen in het plan. Het plan tast de oppervlakte GNN aan. Dit wordt met een ruim groter oppervlak dan vereist gecompenseerd. De effecten van deze compensatie zijn echter onvoldoende kwalitatief onderzocht en onderbouwd. Ook ontbreken details over inrichting en beheer. Daarnaast geeft indiener aan dat de borging van de natuurcompensatie niet terug te vinden is in de regels van het bestemmingsplan (voorwaardelijke verplichting).

met de provincie Gelderland. Op 16 januari 2024 heeft er een toelichtende bespreking plaats gevonden met de provincie. Er is in opdracht van initiatiefnemer Schipper Bosch een aanvullend memo opgesteld, waarin is toegelicht op welke wijze wordt omgegaan met de fysieke compensatie van het GNN.

De provincie heeft een aantal werkversies van het aanvullend memo ontvangen per mail. De definitieve versie van het memo is als bijlage 13 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Het plan voorziet in een ruime natuurcompensatie. De compensatie is tweeledig: Enerzijds wordt de oppervlakte van het GNN volledig gecompenseerd. Anderzijds wordt 'niet gerealiseerd GNN' omgezet in GNN met de bestemming 'Natuur' en feitelijk gerealiseerd in de vorm van onder andere kruiden- en faunairijk grasland. Er is sprake van een aanzienlijke vergroting van de oppervlakte van 0,1 ha gerealiseerd GNN in de huidige situatie naar 5,1 ha gerealiseerd GNN in de beoogde situatie. Daarmee is de natuurcompensatie die plaatsvindt veel ruimer dan in beginsel door de provincie Gelderland wordt voorgeschreven in de Omgevingsverordening Gelderland. Dat wordt ook door de provincie onderschreven in haar zienswijze. Dat de beoogde natuurcompensatie in kwantitatief opzicht voldoende is, behoeft dan ook geen nadere toelichting.

Over de kwaliteit van de natuurcompensatie en de juridische borging zijn door de provincie nadere vragen gesteld.

	In het aanvullend memo is nader omschreven wat de huidige kwaliteit is van het GNN en op welke wijze de ruime toevoeging van natuur in de vorm van de beheertypen N01.03 en N12.02 een kwalitatieve aanvulling vormt op het natuurnetwerk. Het aanvullend memo maakt in voldoende mate duidelijk wat de waarden zijn van het te onttrekken gedeelte van de GNN (zijnde een akker zonder natuurwaarden) en van hetgeen wordt toegevoegd aan natuur(waarden). Bovenop het feit dat kwantiteit van GNN op zichzelf een voorwaarde vormt voor de beoogde ontwikkeling, kan de aanzienlijke vergroting in oppervlakte van 0,1 ha naar 5,1 ha ook worden gezien als een impuls voor de kwaliteit. De uitbreiding van het GNN leidt tot een sterkere netwerkfunctie van het GNN ter plekke. Alle gronden die in de beoogde situatie onderdeel uitmaken van het GNN komen in eigendom en onder beheer van Staatsbosbeheer, krijgen in het bestemmingsplan de bestemming 'natuur' en zullen worden ingericht voor de grote grazers, waaronder gallowayrunderen en koninkpaarden. Daarnaast zijn door indiener vragen gesteld over de juridische borging van de compensatie. In het aanvullend memo is het bestemmingsplan daarom ook getoetst aan de vereisten voor fysieke natuurcompensatie uit paragraaf 2.6.2 van de Omgevingsverordening Gelderland. In deze paragraaf heeft de provincie onder andere bepaald dat natuurcompensatie dient te worden geborgd door middel van
--	---

	een voorwaardelijke verplichting. Deze voorwaardelijke verplichting was, zoals indiener terecht constateert, niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en wordt naar aanleiding van de zienswijze alsnog opgenomen. Uit het voorgaande kan worden opgemaakt dat het plan, na de aanpassingen die in deze beantwoording worden voorgesteld, leidt tot positieve effecten voor het GNN in kwantitatieve en kwalitatieve zin en dat de natuurcompensatie voldoende is geborgd. Daarmee is het belang van indiener voldoende geborgd.
<i>Verwerking</i>	
Het bestemmingsplan wordt aangepast op een aantal punten: - De toelichting wordt aangevuld met een toets aan artikel 2.48, 2.49 en 2.50 van de Omgevingsverordening Gelderland. - Het aanvullend memo wordt toegevoegd als bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De regels van het bestemmingsplan worden aangevuld met een voorwaardelijke verplichting voor het realiseren van de fysieke natuurcompensatie binnen 5 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan. - Het compensatieplan wordt toegevoegd als bijlage 1 bij de regels en vormt daarmee een onderdeel van de voorwaardelijke verplichting.	

5. Bewoner Langstraat, Ooij	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
5.1 Indiener maakt zich zorgen over de toename van (sluip-)verkeer op de dijk. Deze dijk is in de huidige situatie al druk. Het plan zal zorgen voor een verstoring van de rust voor bewoners en recreanten. Daarnaast heeft dit een negatief effect op de verkeersveiligheid.	5.1 Verwezen wordt naar reactie 2.1.
5.2 Indiener verzoekt om de geluidsoverlast op de dijk opnieuw te beoordelen en stelt voor om plannen voor een	5.2 Zoals blijkt uit het akoestische onderzoek (bijlage 5) is er geen sprake van geluidsoverlast. Zoals blijkt uit de reactie

'knip in de dijk' voor gemotoriseerd verkeer opnieuw te onderzoeken.	onder 2.1 is er nabij de woning van indiener (op circa 2 kilometer afstand van het plangebied) sprake van een zeer beperkte toename van verkeer over de Ooijse Bandijk waarbij indiener ook nog eens op 90 meter afstand van deze dijk woont. Er is dan ook geen aanleiding tot aanvullend onderzoek naar geluidsoverlast. De geluidsoverlast op de dijk betreft met name de motoren in het voorjaar / zomer. De ervaren geluidsoverlast hiervan staat volledig los van de ontwikkeling De Ooij.
<i>Verwerking</i>	
Geen wijzigingen.	

6. Bewoner Ooijse Bandijk, Ooij	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
6.1 Indiener vindt de voorziene ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van het plan op de Erlecomsedam niet wenselijk. Dit zorgt voor een toename van verkeer op de Erlecomsedam en de Ooijse Bandijk. Dit is gezien de huidige verkeersdruk niet wenselijk. Een toename van verkeer op de dijk zorgt voor meer geluidsoverlast en een verslechtering van de verkeersveiligheid.	6.1 Indiener woont op circa 3 kilometer afstand van het plangebied. Verwezen wordt naar reacties 2.1 en 5.2.
<i>Verwerking</i>	
Geen wijzigingen.	

7. Bewoners Langstraat, Ooij	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>

7.1 Indieneners maken zich zorgen over (sluip-)verkeer van en naar de nieuwe wijk. Vanwege drukte op de Nieuwe Rijksweg is de ontsluiting richting Nijmegen via de St. Hubertusweg niet altijd gunstig. Er zijn dan twee alternatieve routes: 1. Volledig via de dijk; 2. Via de Kruisstraat en Hezelstraat naar de dijk. De toename van verkeer over de (sluip-)routes zorgt voor overlast voor de indieneners van de zienswijze.	7.1 Indiener woont op circa 4 kilometer van het plangebied. Verwezen wordt naar reactie 2.1 en 5.2.
7.2 Indieneners stellen voor de volgende verkeersmaatregelen te nemen: 1. Een verplichte rijrichting vanuit de woonwijk rechtsaf op de Erlecomsedam (richting de St. Hubertusweg); 2. Uitbreiden van de 30-kilometerzone op de dijk waardoor er vanuit de nieuwe woonwijk tot en met de Tiengeboden een dertigkilometerzone ontstaat (inclusief bijbehorende snelheidsbelemmeringen). Ook de Kruisstraat tussen de dijk en de Hezelstraat worden hierin opgenomen.	7.2 1. Gezien hetgeen is opgemerkt bij reacties 7.1 en 10.3 is er nauwelijks sprake van een verkeerstoename over de Ooijse Bandijk. Deze zeer geringe toename kan geen aanleiding zijn tot de voor voorgestelde aanpassingen. 2. Daar waar redelijkerwijs mogelijk zijn er reeds 30 km/uur zones gerealiseerd op de dijk. Zoals eerder aangegeven brengt dit plan daarin geen veranderingen. Wat nog wel snelheidsbelemmerend zal gaan werken is de te realiseren wildoversteekplaats op de dijk (gelegen ten noorden van de ontsluiting van het plangebied op de dijk).
<i>Verwerking</i>	
Geen aanpassingen.	

8. Bewoner Kerkdijk, Ooij	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
8.1 Indiener van de zienswijze vindt dat het woonprogramma in het plan te weinig perspectief biedt voor starters. Voorstel is om in het plan meer ruimte te bieden voor groepsbewoning. Dit is nu alleen mogelijk in het locoloods ensemble. Groepsbewoning biedt volgens de	8.1 De differentiëring voldoet volledig aan ons ambitiekader zoals het is opgenomen in het actieplan wonen. 50% betaalbaar, waarvan 30% sociale en 20% middeldure segment. Aanvullend hierop is er een locatie voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO).

indieners van de zienswijze meer mogelijkheden voor starters.	In het plan zijn juist woningen opgenomen voor mensen die aan het begin staan van de woon carrière. In het verlengde hiervan voorziet het stedenbouwkundige plan in een zorgvuldige mix van woontypologieën teneinde verschillende doelgroepen te bedienen per segment. Hierbij heeft ook afstemming plaats gevonden met onder andere woningcorporatie Oosterpoort.
8.2 De indiener van de zienswijze vindt de goot- en nokhoogte van de vlamoven (resp. 14,5 m en 18 m) te hoog. Dit zorgt ervoor dat het een te opvallend element is vanuit de Waal en de dijk. Indiener stelt voor de goot- en nokhoogte aan te passen naar 13 m en 14,5 m.	8.2 Indiener van de zienswijze woon op circa 800 meter afstand van de vlamoven. De gemeente vindt de opgenomen hoogte wel passend. Afstemming heeft ook plaats gevonden met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de erfgoedverenigingen. Het is nooit uitgangspunt geweest dat de opbouw niet zichtbaar zou mogen zijn. Samen met erfgoedverenigingen is juist gekomen tot een opbouw en kapvorm waarbij recht gedaan wordt aan het historische verleden. Het mag juist in het oog springen. Dat doet de monumentale schoorsteen immers ook al. Het gebied grenzend aan de dijk blijft overigens voor het overige onbebouwd.
<i>Verwerking</i>	
Geen wijzigingen.	

9. IVN natuureducatie, Rijk van Nijmegen	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
9.1 Indiener is van mening dat de natuurlijke verbinding aan de zuidwestkant van het plangebied te klein is om een rol te spelen als Ecologische verbindingszone. Door de bouw van woningen in de lagere vallei van de vroegere Ooijse Graaf is het daarnaast heel moeilijk om in de toekomst de vroegere rivierloop naar het westen richting Oortjeshekken en	9.1 Met de keuze voor woningbouw is er niet voor gekozen om het lagere gedeelte aan te wenden voor een herinrichting van de vroegere Ooijse graaf. De gemeente beschikt ook niet over de aansluitende noordelijk gelegen gronden. Wel ontstaat er aan de noord-oostzijde een nieuwe ecologische verbindingszone en wordt er aan de zuid-oostzijde veel

Groenlanden nog een natuurlijke betekenis te geven.
Hiermee wordt een historische verbinding weggepoetst.

natuur toegevoegd. Zie hiervoor ook uitgebreid de
beantwoording onder zienswijze 4 over het GNN.

Het uitgangspunt voor de beoogde herontwikkeling van de locatie is een bedrijfsbestemming voor een bedrijf in automaterialen, waarbij de gronden bedrijfsmatig kunnen worden geëxploiteerd en bedrijfsactiviteiten kunnen worden uitgeoefend tot op 5 meter afstand van de Ooijse Graaf. In de huidige situatie is planologisch gezien geen sprake van een ecologische verbindingszone. Sprake is van een groenzone van 5 meter breed langs de watergang. In de nieuwe situatie is de zone waarbinnen groen wordt voorzien 4 tot 22 meter breed. Deze zone wordt over het grootste gedeelte 10 tot 15 meter breed. Hiervoor is de bestemming 'Groen – Beekbegeleidend groen' opgenomen. Het plan beoogt om de gronden met deze bestemming te voorzien voor de aanleg, het behoud en de ontwikkeling van landschappelijke en ecologische waarden als bedoeld in het Beeldkwaliteitsplan. Bovendien is via het Beeldkwaliteitsplan geborgd dat de woonomgeving zelf eveneens wordt ingericht met ruimte voor groenvoorzieningen. Voor het plan zijn daarmee ook aan de zuidzijde ecologische en landschappelijke waarden geborgd.

Het stedenbouwkundig plan is tot stand gekomen in een belangenafweging, waarbij een afweging is gemaakt welke locaties worden aangewend voor het toevoegen van woonbebouwing. Daarbij is gekeken naar de ligging van de Ooijse Graaf, maar ook naar de ligging van een gasleiding langs het perceel en de bouwkundige en ruimtelijke

	beperingen om direct tegen de dijk (primaire waterkering) te bouwen.
9.2 Indieners verzoeken om een overleg over de natuurlijke verbinding (zoals eerder is toegezegd). Ze zien graag een herziening van de bouwplannen aan de Zuidwestkant zodat de kans op een natuurlijke ontwikkeling van de strook langs de Ooijse Graaf mogelijk blijft.	9.2 De gemeente wordt eigenaar van het in te richten openbare groen. Via het landschapsberaad kan er nader overlegd worden over de concrete invulling en mogelijk ook het beheer van deze zone.
<i>Verwerking</i>	
Geen wijzigingen.	

10. Stichting Bewonerscomité Groenlanden	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
10.1 Indieners zijn blij dat het terrein voormalige Reomie-terrein met de bouw van nieuwe woningen weer een nuttige bestemming krijgt.	10.1 Dank voor deze positieve constatering.
10.2 De nieuwe woningen zorgen voor een grote toename van het aantal verkeersbewegingen (bijna 1600 motorvoertuigen extra per dag). De indieners zijn bang voor een toename van het sluipverkeer over de 'bestaande' sluipverkeersroute via de Hezelstraat naar de Ooijse Bandijk en het ontstaan van een nieuwe sluipverkeersroute via de Erlecomsedam naar de Ooijse Bandijk. Deze dijk is niet geschikt voor doorgaand verkeer. In het verkeersplan wordt het risico van sluipverkeer ook erkend. Idealiter zou de Erlecomsedam (uitgezonderd de Hubertusweg en de ingang van de wijk) alleen toegankelijk zijn voor langzaam verkeer en hulpdiensten. In het ontwerp bestemmingsplan ontbreken echter concrete verkeersmaatregelen om dit te bewerkstelligen.	10.2 Verwezen wordt naar reactie 2.1 en 5.2.

10.3 Bij de keuze voor de ontsluiting via de Erlecomsedam zijn de mening en belangen van bewoners verderop aan de dijk niet voldoende meegewogen. Het betreft met name de bewoners van de buurtschappen Bisonbaai, Groenlanden en Tiengeboden. Indieners geven aan dat de gekozen ontsluiting via de Erlecomsedam: 1. In strijd is met het gemeentelijke beleid om autoverkeer op de Erlecomsedam niet te stimuleren; 2. Zorgt voor een toename van overlast door sluipverkeer over diverse sluipverkeerroutes; 3. Zorgt voor twee potentieel gevaarlijke aansluitingen tussen de wijk en de Erlecomsedam. Dit betreft de aansluiting van het fietspad op de 60km-zone en de aansluiting van het gemotoriseerde verkeer op de Erlecomsedam.	10.3 Het effect van de ontsluiting op de Erlecomsedam is beperkt voor bewoners verderop aan de dijk (zie onderbouwing intensiteiten Verkeerskundig onderzoek). Op dit moment is er geen sprake van sluipverkeer over de dijk. Er wordt wel overlast ervaren door toeristisch verkeer. Onderstaand de reistijden van en naar De Ooij met referentie het Keizer Karelplein in Nijmegen. Route via de St. Hubertusweg en 'door de Ooijpolder'. De route 'door de Ooijpolder' gaat overigens niet via Groenlanden; dit is nog verder omrijden: Ingang De Ooij – Keizer Karelplein: Via St. Hubertusweg – N325 is 8,8 km in ochtendspits 13 minuten; Via Erlecomsedam – Hezelstraat – Ooijsebandijk 8,6 km in de ochtendspits 16 minuten; Keizer Karelplein – Ingang De Ooij: Via St. Hubertusweg – N325 is 8,8 km in avondspits 12 minuten; Via Erlecomsedam – Hezelstraat – Ooijsebandijk 8,6 km in de avondspits 18 minuten Uit het bovenstaande valt dat het niet aantrekkelijk is om via de dijk van en naar Nijmegen te rijden. Een aansluiting van een weg of fietspad op een 60 km-zone (erftoegangsweg) is in de basis geen potentieel gevaarlijke aansluiting. In overleg met de gemeente kan de inrichting verder gedefinieerd worden (zie ook opmerking ontsluiting plangebied).
--	--

10.4 Indieners stellen de volgende maatregelen voor om sluipverkeer te voorkomen: 1. Ontsluiting van de wijk via de Bouwkamp naar de Hubertusweg; 2. Gedeelte van de Erlecomsedam tussen de Hubertusweg en de aansluiting van het fietspad alleen toegankelijk maken voor langzaam verkeer en hulpdiensten (volgt als ideale situatie uit het verkeersplan); 3. Inrichting van het traject Erlecomsedam – Ooijse Bandijk vanaf de Hubertusweg tot en met de Tiengeboden als een 30km-zone.	10.4 Gezien hetgeen is opgemerkt bij reacties 10.3, maar ook in 2.1, 5.2 en 7.2 bestaat er geen aanleiding tot de voorgestelde aanpassingen.
10.5 Het plan houdt geen rekening met de parkeerbehoefte van toeristische bezoekers. Het ligt voor de hand dat de parkeerplaatsen langs de invalsweg van de nieuwe wijk hiervoor gebruikt worden. Dit zorgt mogelijk voor parkeeroverlast in de nieuwe wijk. Dit kan voorkomen worden door een directe ontsluiting via De Bouwkamp of door een formele TOP te realiseren op een deel van de aan deze route gelegen percelen van Staatsbosbeheer.	10.5 Op 3 km afstand gaat er al een TOP (Toeristisch Overstap Punt) gerealiseerd worden, en wel bij de kruising Sint Hubertusweg / Nieuwe Rijksweg. Recreatief verkeer hoeft hierdoor niet meer over de dijk de polder in te gaan. Op 20 mei 2021 heeft de gemeenteraad dan ook expliciet besloten bij de vaststelling van de kaders, dat er in of nabij het plangebied geen TOP gerealiseerd hoeft te worden.
<i>Verwerking</i>	
Geen aanpassingen.	

11. Werkgroep Milieubeheer Berg en Dal	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
Pro forma ingediend, maar geen aanvulling meer ontvangen.	Bij navraag heeft WMG telefonisch bevestigd geen zienswijze meer in te dienen.
<i>Verwerking</i>	
Geen aanpassingen.	

12. Stichting Monument & Landschap Berg en Dal	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
12.1 Indieners van de zienswijze geven aan dat het plan niet op de juiste plek ontwikkeld wordt: ▪ In de Structuurvisie Buitengewoon Ubbergen 2020 is de locatie benoemd als een natuurlijk te ontwikkelen recreatiecomplex waar de cultuurhistorie is behouden. Bij ontwikkelingen is het inpassen in het landschap en de context een belangrijke randvoorwaarde; ▪ Het volkshuisvestelijk beleid gaat uit van het voornamelijk realiseren van woningen in de kernen en niet op solitaire locaties in het buitengebied; ▪ De ontwikkeling van de locatie vormt een risico voor verdere verstedelijking van het open gebied. Dit is juist een kwaliteit van de Ooijpolder; ▪ De bewoners van Ooij zijn niet betrokken in de fundamentele vraag over de wenselijkheid van deze verstedelijking op deze plek. De keuze van de locatie van de ontwikkeling is dan ook onvoldoende onderbouwd. Indieners vatten dit samen onder het citaat 'Een mooi plan op de verkeerde plek'.	12.1 De zienswijze van de stichting is een herhaling van eerdere reacties, waarbij er in het geheel niet wordt gereageerd op hetgeen eerder is teruggekoppeld. Reeds op 17 mei 2021 is aan de stichting het volgende medegedeeld: <i>1. In de woondeal staat de locatie onder de naam Ooijsegraaf. In de bespreking in de raad van het Actieplan Wonen is het ook altijd als zodanig genoemd en vermeld. Bij de raadstukken in september 2020 zit nota bene een bijlage met daarop locaties (met luchtfoto's) waarop Ooijsegraaf/Reomie is vermeld. Daarnaast staat de locatie op de lijst vermeld met woningbouwlocaties. Bij de bespreking in de carroussel is er ook over gesproken, en was er juist nog discussie over het toevoegen van een extra locatie (Emmastraat).</i> <i>2. De Stichting geeft aan dat ten tijde van de voormalige gemeente Ubbergen het beleid niet voorzag in woningbouw op de Reomielocatie. Dat kan niet juist zijn. De ontwikkeling tot woningbouw was juist een van de potentiële locaties, waaraan nog druk gewerkt is na datum herindeling (1 januari 2015). Op enig moment (24 november 2016) heeft het college de raad geïnformeerd dat de ontwikkeling tot woningbouw van de baan was als gevolg van de economische situatie. Let wel: de gemeente Ubbergen had 100 vrije sector woningen geprogrammeerd op de beoogde locatie.</i>

3. Stichting M&L denkt aan een hele andere stedenbouwkundige invulling. Zo wordt gedacht aan woningbouw op de locatie van de sportvelden. Het zal M&L toch bekend zijn dat de sportvelden enige jaren terug juist zijn verplaatst t.b.v. de woningbouw Ooijsegraaf. Het zou een enorme kapitaalvernietiging betekenen indien de sportvelden nu weer verplaatst zouden gaan worden. Dit zou overigens ook leiden tot enorme vertragingen.

Op basis van het bovenstaande staat dan ook onomstotelijk vast dat woningbouw al zeer lang was voorzien.

Dat de Stichting blijft vasthouden aan de visie uit 2011 is opmerkelijk, omdat de gemeente Ubbergen al vrij snel na vaststelling van deze visie concludeerde dat de veronderstelde recreatieve invulling (financieel) onhaalbaar bleek te zijn. Daarna kwam de woningbouw in beeld.

De locatie wordt niet beschouwd als een solitaire locatie in het buitengebied, maar is een bestaande bedrijfslocatie van 8 ha en wordt als geheel toegevoegd aan de kern van Ooij. Daarmee wordt aangesloten op het beleid om in en aansluitend aan de bestaande kernen te bouwen. Rondom de kern van Ooij is deze ruimte verder beperkt in verband met de aanwijzing als provinciaal natuurnetwerk; daarmee is het benutten van de bestaande, vrijkomende bedrijfslocatie ook een logische keuze.

Ook wordt nog opgemerkt dat de Stichting op 10 december 2021 een plan naar de gemeente heeft gestuurd met en alternatieve invulling van de woonbebouwing. Op 23

	december 2021 is aan de Stichting meegedeeld dat de gemeente dit plan niet gaat beoordelen, omdat er reeds een plan in ontwikkeling was. Het is de gemeente overigens niet duidelijk hoe deze eigen visie op woningbouw zich verhoudt tot de huidige zienswijzen die woningbouw afwijzen. Tenslotte wijzen wij erop dat de Stichting zichzelf heeft teruggetrokken uit gesprekken inzake de planontwikkeling. Hierdoor heeft de Stichting geen input kunnen leveren, terwijl overigens de Stichting op datzelfde moment wel haar beklag deed bij het ministerie.
12.2 De voorgestelde hoofdontsluiting via de Erlecomsedam is verkeerstechnisch onvoldoende doordacht. De risico's van incidenten door de toename van de verkeersbelasting is niet voldoende geïnventariseerd.	12.2 De verkeerskundige effecten, inclusief ontsluiting, zijn voldoende onderzocht. Het verkeerskundige onderzoek is beoordeeld door de gemeente, waarbij ook de aansluiting op de dijk is beschouwd. Het onderzoek en de resultaten zijn meegenomen en hebben geleid tot het voorliggende plan.
12.3 In het plan zijn geen voorzieningen opgenomen. Dit zorgt voor ongewenste verkeersbewegingen.	12.3 Er zijn bewust geen voorzieningen opgenomen teneinde het winkelbestand in de kern te behouden. De voorzieningen in Ooij liggen op nog geen 500 meter afstand.
12.4 De risico's van de ligging nabij de Waal zijn onvoldoende meegenomen bij de planvorming. Het betreft: ▪ Risico's vanwege transport van gevaarlijke stoffen over de Waal; ▪ Overstromingsrisico's; ▪ Gezondheidsrisico's door het ontgassen van schepen.	12.4 De risico's van de ligging aan de Waal zijn weldegelijk meegenomen; zie hiertoe paragraaf 5.5 van de toelichting. De Stichting geeft niet aan wat er inhoudelijk niet juist is. De toelichting en alle onderzoeken zijn bekend bij de Veiligheidsregio en het Waterschap. Er bestaan geen regels met betrekking tot het toestaan van woningen in relatie tot ontgassen. Voor sommige stoffen (o.a. benzine, benzeen) geldt een wettelijk verbod op ontgassen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het aspect gezondheid wel te worden meegewogen bij de vaststelling van het bestemmingsplan. De

	gezondheidsrisico's door het ontgassen van schepen worden sinds 2006 door het Rijk steeds verder verkleind. Het landelijk en Europees beleid is voor de lange termijn gericht op het beperken van ontgassen en het verkleinen van de risico's. Per uiterlijk 1 juli 2024 treedt een wettelijk verbod in op varend ontgassen. Daarmee is het gezondheidsrisico voor de toekomstige bewoners op dit aspect nihil.
12.5 Indieners zijn van mening dat het plan niet voldoet aan het verdrag van Malta omdat het de waarde van relictten van de voormalige baksteenindustrie op het Reomie-terrein negeert. Indieners zien graag dat de ovens als basis van de steenfabriek worden opgebouwd om te gebruiken voor de functie wonen. De plaatsing van de woonverdiepingen op de vlamoven brengt een ongewenst hoogteaccent aan de Erlecomsedam. Voorstel is de steenfabriek te restaureren en te integreren in de nieuwe bebouwing.	12.5 Er is in de totstandkoming en bij de vaststelling van dit plan voldoende rekening gehouden met de archeologische waarden, waar het verdrag van Malta op ziet. Zie paragraaf 5.8 van de plantoelichting, waar in wordt gegaan op de uitgevoerde onderzoeken en de beschermende dubbelbestemming. Voor zover in de zienswijze aandacht wordt gevraagd voor de aanwezige cultuurhistorische waarden op het terrein wijzen wij op de verrichte onderzoeken en waar in paragraaf 5.9 van de plantoelichting op in is gegaan. Voor de vlamoven en de haaghut merken wij op dat deze ook zijn voorzien van de functieaanduiding specifieke vorm van waarde, met bijbehorende beschermingsregels en een sloopregime (verbod op basis van artikel 3.5). Daar waar de Stichting nu restauratie van het ovencomplex voorschrijft, stelde de Stichting in haar eigen visie uit 2021 eveneens woonbebouwing voor, refererend aan hetgeen in Beuningen is gerealiseerd.
12.6 De stikstofdepositie en het effect daarvan op Natura2000-gebieden is onvoldoende onderzocht. Er is geen gebruik gemaakt van de meest actuele AERIUS calculator en	12.6 De stikstofberekeningen en het stikstofonderzoek zijn geactualiseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van de meest actuele versie van het rekenmodel AERIUS Calculator.

er is geen rekening gehouden met omliggende ruimtelijke plannen, zoals landgoed Kleverbergh.	Voor dit plan is de plantoets uit artikel 2.7 lid 1 Wet natuurbescherming doorlopen. Zie ook de passende beoordeling die als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd. Uit de passende beoordeling volgt gemotiveerd dat de woningbouwontwikkeling 'De Ooij' ook voor wat betreft stikstof geen (significante) gevolgen heeft voor het Natura2000-gebied Rijntakken, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen. Geconcludeerd is "dat het is uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Rijntakken worden aangetast." Zie ook meer uitgebreid paragraaf 5.7.1.1 van de plantoelichting. De ontwikkeling opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan landgoed Kleverbergh hoeft gelet op rechtspraak niet in cumulatie in de passende beoordeling te worden betrokken. Zo is voor deze ontwikkeling geen natuurvergunning door gedeputeerde staten van de provincie Gelderland verleend.
12.7 Indieners stellen een plan voor dat het belang benadrukt van landschap, cultuurhistorie en ecologie en een duurzame oplossing biedt voor toekomstige generaties: ▪ Restauratie van de steenfabriek met de functie wonen en beperkt horeca, met daaraan gekoppeld natuur; ▪ Verkleinen van het woonprogramma tot circa 110 woningen, gelegen op het zuidelijke en lager liggende deel van het steenfabrieksterrein. Dit kan in combinatie met de renaturalisering van de Ooijsche Graaf worden uitgewerkt.	12.7 Gezien hetgeen hierboven reeds is opgemerkt en gelet op de uitgebreide weging van ruimtelijk relevante belangen opgenomen in de plantoelichting en de daarbij behorende bijlagen, menen wij dat met het bestemmingsplan voorzien wordt in een goede ruimtelijke ordening. Er bestaat geen aanleiding om de suggesties zoals gedaan door de Stichting verder over te nemen (daargelaten de uitvoerbaarheid van het voorstel van de stichting).
<i>Verwerking</i>	
Geen aanpassingen.	

13. Bewoner Loeffenstraat, Ooij

<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
13.1 Indiener stelt diverse vragen en uit diverse punten van zorg: Wat is de onderbouwing om de locatie geschikt is voor de ontwikkeling van een woonwijk van maximaal 220 woningen? En waar is deze afweging in tijd gemaakt (voor of na het initiatief van Schipper Bosch)?	13.1 Al ten tijde van de voormalige gemeente Ubbergen zijn er initiatieven tot woningbouw geweest. De gemeente heeft de grondeigenaar gewezen op de mogelijkheid tot woningbouw.
13.2 Hoe is geborgd dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de fauna rondom het plangebied? En zijn de voorgenomen maatregelen voldoende juridisch geborgd in het plan? En hoe staat dit tegenover de al uitgevoerde werkzaamheden op het terrein?	13.2 In paragraaf 5.7 van de plantoelichting wordt uitgebreid aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor natuur. Zie ook paragraaf 5.14 van de toelichting waar in wordt gegaan op de uitgevoerde MER beoordeling, die als bijlage 23 is opgenomen bij de toelichting. De kern van Ooij wordt aan alle kanten omringd door gebieden die door de Provincie Gelderland zijn aangewezen als Gelders Natuurnetwerk (GNN) of Groene Ontwikkelingszone (GO). In deze gebieden staat de ontwikkeling van natuur en landschap voorop en is een stedelijke ontwikkeling in beginsel niet mogelijk. Daarom ligt het voor de hand om allereerst te zoeken naar mogelijkheden voor woning op een locatie die niet is aangewezen als GNN of GO. Rondom de kern van Ooij is deze ruimte beperkt; daarmee is het benutten van de bestaande, vrijkomende bedrijfslocatie ook een logische keuze.
13.3 Hoe wordt in het stedenbouwkundig plan, binnen de woonbuurt, bijgedragen aan de hoge waarde van flora en fauna in de directe omgeving? Welke maatvoering is hiervoor vereist?	13.3 Verwezen wordt naar de groenbestemmingen en natuurbestemmingen in het plan en de hierbij behorende voorschriften. De locatie is momenteel bestemd tot bedrijfsdoeleinden. Wat indiener bedoelt met vereiste maatvoering is niet helemaal duidelijk.

	Indiener spreekt over een hoge dichtheid van bebouwing, maar dat moet worden gezien in relatie tot de nieuwe functie. Voor een nieuwe woonlocatie is sprake van een lage dichtheid van het aantal woningen (minder dan 30 woningen per hectare). Dat betekent dat voldoende ruimte is voor nieuwe groenvoorzieningen en -elementen, waar in het bestemmingsplan en het Beeldkwaliteitplan aandacht voor is. Hierover zijn afspraken gemaakt met de ontwikkelaar in de anterieure overeenkomst.
13.4 Hoe is geborgd dat de bestaande beplantingselementen als landschappelijke inpassing overeind blijven? De grote openingen in de landschappelijke elementen uit het stedenbouwkundig plan zijn niet wenselijk.	13.4 Het is op zich zelf geen doel om de bestaande landschappelijke inpassing overeind te houden. De populieren, die overigens aan het einde zijn van hun leeftijdsverwachting, zijn destijds enkel gepland om het bedrijfstrein aan het zicht te onttrekken. Het is geen uitgangspunt geweest om de te realiseren woningen aan het zicht te onttrekken. De historische vlamoven is bijvoorbeeld een element die juist in het zicht mag staan.
13.5 Ter plaatse van de Vlamoven is een bebouwingshoogte van 18 meter toegestaan. Samen met de hoogte van de terp is dat 23,5 meter hoogte. Dat is hoger dan een appartementengebouw in de Nijmeegse buitenwijk De Stelt. Dit is niet passend en sluit niet aan op de dorpsidentiteit van Ooij.	13.5 Verwezen wordt naar reactie 8.2.
13.6 De woonbestemmingen liggen tegen of dicht grenzend tegen de randen van het plangebied aan op diverse plekken. Tussen natuur en wonen langs de Ooijse Graaf ligt een groene buffer van maar 5 meter. Hoe wil je met 5 meter groen een buffer tussen wonen en natuur vormen?	13.6 Het huidige bestemmingsplan kent een groene zone van 5 meter. Het voorliggende bestemmingsplan kent hooguit op een enkele plek een breedte van 5 meter, voor het overige wordt de strook veel breder dan dat hij nu is. Het is overigens geen uitgangspunt geweest om een groene buffer

	te creëren tussen wonen en natuur. Voor het overige wordt verwezen naar reactie 9.1.
13.7 Er is foutief gehandeld nu niet de uitgangspunten van de woondeal 2.0 zijn gehanteerd (met een hoger % betaalbaar tot van woondeal 1.0).	13.7 De planontwikkeling kent een verloop van vele jaren. In het zicht van de finish kan niet zomaar de woningdifferentiatie worden aangepast. Dat zou betekenen dat een deel van de planvorming opnieuw moet gaan plaats vinden.
13.8 In paragraaf 4.4.2 wordt verwezen naar actieplan wonen Berg en Dal uit 2020. In dit actieplan is niet aangegeven hoe hier in relatie tot de woondeal 2.0 verder uitvoering aan wordt gegeven. Hoe acteert de gemeente op de woondeal 2.0 in haar woningbouwplannen om voldoende betaalbare woningen op de markt te krijgen?	13.8 Het actieplan wonen Berg en Dal is specifiek dan de woondeal en is daarom als uitgangspunt genomen. Hoe de gemeente omgaat met de woondeal 2.0 bij andere plannen heeft geen relatie met dit plan. Hier gaan we dan ook niet verder op in.
13.9 Waar in het plan is aandacht voor goedkope koopwoningen voor de jonge starters uit de gemeente? Waar in het plan komen betaalbare koopwoningen voor 1 tot 2 persoonshuishouden? Voor welke doelgroepen is aandacht binnen dit plan?	13.9 Middels de prijssegmenten en woningtypen is gezorgd voor een gedifferentieerd plan. Er is ruimte voor sociale huurders (30%) en een woongroep. Ook draagt het duurdere segment bij aan doorstromers, hetgeen goedkopere woningen achterlaat in de bestaande bouw.
13.10 De sociale huurwoningen liggen allemaal bij elkaar. Waarom is er voor een goed sociale cohesie binnen de wijk niet voor gekozen om deze meer te verspreiden in de wijk?	13.10 Hiervoor verwijzen we u naar het stedenbouwkundig plan dat als bijlage bij het bestemmingsplan is toegevoegd. De sociale woningen en middeldure woningen zijn gemengd gesitueerd in het hart van het plangebied, daaromheen de vrije sector woningen waardoor er binnen het straatbeeld een mix ontstaat tussen alle segmenten. Er is voor gekozen om niet op blokniveau te mengen maar wel op wijkniveau. Dit in nadrukkelijke afstemming met de eisen en wensen van de woningcorporatie.
13.11 Voor de parkeerbehoefte worden de laagste CROW normen gehanteerd voor niet stedelijk. Hoe wordt geborgd dat deze laagste norm niet leidt tot parkeerproblemen	13.11 Verwezen wordt naar het verkeersrapport en paragraaf 5.11.2 van de plantoelichting. Zoals daaruit volgt is door Studio Verbinding een parkeeronderzoek uitgevoerd.

binnen de wijk op een geïsoleerde locatie op afstand van openbare vervoer (meer dan 750 meter).	Daaruit is gebleken dat de gemiddelde norm te hoog is voor het onderzoeksgebied (Rietlanden Ooij). Een parkeernorm van gemiddeld 1,25 is hier passend om de parkeerbehoefte op te vangen. De effectieve parkeernorm in Rietlanden Ooij is vergelijkbaar met de ontwikkeling De Ooij, waardoor ook voor dit terrein een lagere norm kan worden gehanteerd. Er wordt bij de berekening van de parkeerbehoefte uitgegaan van de minimale CROW-parkeernorm, die met een gemiddelde van 1,50 hoger is dan de gemeten norm van 1,25. Hierdoor is er bovendien ook sprake van een veilige marge.
13.12 Binnen het plan wordt voorzien in openbaar en privé parkeren. Hoe wordt dit onderscheid geregeld en gehandhaafd? Dit onderscheid is gekoppeld aan betaalbare woningen en vrije sector woningen. Waarom dit onderscheid in parkeren? Wat doet dit met de sociale cohesie in de wijk?	13.12 Verwezen wordt naar het stedenbouwkundige plan dat als bijlage bij de toelichting is opgenomen.
13.13 Waarom is een woonbuurt met maximaal 220 woningen maar voorzien van 1 ontsluiting voor autoverkeer? En waarom vindt deze ontsluiting op de dijk plaats? De dijk is een belangrijke recreatieve route voor fietsers. Wat doet dit met de veiligheid?	13.13 Voor een woonbuurt met maximaal 220 woningen is één ontsluiting voldoende. De aansluiting van het fietspad op de Erlecomsedam wordt tevens toegankelijk gemaakt als calamiteitenroute (mocht de reguliere ontsluitingsroute niet toegankelijk zijn door een calamiteit). Daarnaast is er nog een fietsverbinding met Ooij. Om juist fietsverkeer te stimuleren.
13.14 Indiener heeft vele vragen over de op de Rietlanden aan te sluiten fietsverbinding.	13.14 Het bestemmingsplan maakt een fiets- en wandelverbinding mogelijk tussen de kern en de nieuwbouwlocatie, maar het onderhavige bestemmingsplan voorzien nog niet in een definitieve inrichting. Hoe dit precies wordt vormgegeven is iets voor een latere fase. Het civieltechnische ontwerp zal aan de gemeente worden

	voorgelegd ter toetsing. Uiteraard kijkt de gemeente hierbij naar de naastgelegen Speulplek.
13.15 Waarom wordt het hierboven bedoelde pad niet meer westelijk aangelegd, alwaar reeds een opening is in de landschappelijke beplanting.	13.15 De precieze locatie moet nog worden bepaald. Hierbij moet de retentie van het naastgelegen sportpark eveneens in ogenschouw worden genomen. Deze ligt meer westelijk in de groenzone. Daarnaast is behoud van de populieren geen doel op zich.
13.16 Cultuurhistorische elementen. Hoe wordt behoud en onderhoud geborgd in het plan?	13.16 Verwezen wordt naar het stedenbouwkundige plan dat als bijlage bij de toelichting is opgenomen.
13.17 Niet de gehele bedrijfsbestemming is verdwenen. De zone tussen de populierenrijen is niet herstemd.	13.17 Het is juist dat in deze zone nog de bedrijfsbestemming geldend is. Dit betreft een oude toegangsweg, met een lengte van circa 300 meter. Deze gronden zijn niet verkocht. Op deze gronden kan geen bedrijfsmatige bebouwing plaats vinden, want een bouwvlak ontbreekt. Het is nog niet bekend wat de eigenaar van dit perceel met dit perceel wil aanvangen. De gemeente zal niet meewerken aan het toestaan van bedrijfsmatige bebouwing op deze smalle strook grond.
13.18 Ter plaatse van de haaghut en vlamoven zijn kleinschalige, uitsluitend de woonwijk ondersteunende voorzieningen, in de vorm van cultuur en ontspanning, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, detailhandel en horeca mogelijk gemaakt. Hoe wordt voorkomen dat dit geen verkeersoverlast en concurrentie voorzieningen in de kern Ooij vormt? Wordt de enclavevorming van deze woonbuurt hiermee niet versterkt? Hoe wordt dit bij vergunningaanvraag afgewogen?	13.18 de situering en vormgeving alsmede de beschermde status brengt met zich mee dat er sprake is van kleinschaligheid. Dit zorgt daarom niet tot verkeersoverlast, en leidt ok niet tot concurrentie met de voorzieningen in de kern Ooij.
13.19 Sluiten de voorziene woningen wat betreft beeldkwaliteit aan bij de identiteit van Ooij en Ooijpolder.	13.19 Verwezen wordt naar het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan dat als bijlage 2 bij het

Naar welke type bouw uit de directe omgeving wordt verwezen?	bestemmingsplan is toegevoegd en in nauw overleg met de CRK tot stand is gekomen.
<i>Verwerking</i>	
Geen aanpassingen.	

Conclusie

Op grond van de ingediende zienswijzen wordt voorgesteld het bestemmingsplan op de volgende punten aan te passen:

<i>Aanpassing</i>	<i>Onderdeel van het bestemmingsplan</i>
<i>Toelichting</i>	
(1.1) De woning St Hubertusweg 2 ontbrak in het Akoestische rapport. Het rapport is hierop geactualiseerd.	Bijlage 5 akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is geheel herzien.
(3.2) Beeldkwaliteitsplan p. 38 aanpassen; verwijderen tekening woonlagen. Als gevolg van deze wijziging is ook pagina 74 van het Stedenbouwkundige plan aangepast.	Bijlage 2 Beeldkwaliteitsplan, p. 38. Bijlage 1 Stedenbouwkundig plan, p. 74
(4.1) - De toelichting wordt aangevuld met een toets aan artikel 2.48, 2.49 en 2.50 van de Omgevingsverordening Gelderland. - Het aanvullend memo (Econu) wordt toegevoegd als bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan.	Paragraaf 5.7.1.2 Toevoeging bijlage 13 (aanpassing nummering overige bijlagen)
<i>Regels</i>	
(4.1) - De regels van het bestemmingsplan worden aangevuld met een voorwaardelijke verplichting voor het realiseren van de fysieke natuurcompensatie binnen 5 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan. - Het compensatieplan wordt toegevoegd als bijlage bij de regels en vormt daarmee een onderdeel van de voorwaardelijke verplichting.	Artikel 6 en 8. Toevoeging bijlage 1

Verbeelding	
Geen aanpassingen.	

Ambtshalve wijzigingen

Naast de voorgenoemde aanpassingen aan het bestemmingsplan op grond van de ingediende zienswijzen, zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

<i>Aanpassing</i>	<i>Onderdeel van het bestemmingsplan</i>
Toelichting	
Inmiddels heeft de provincie de Wnb-vergunning verleend. Hierop is de toelichting aangepast.	Tekst paragraaf 5.7.1 is geactualiseerd.
Het gehanteerde model kende geen intensiteit op de Erlecomsedam (vanwege lage intensiteiten). Nadien bleek er een beter model beschikbaar. Hierop het gehele rapport herzien. Ook was er nog gebruik gemaakt van een verouderde situatieschets. In de conclusie is per abuis 1.580 mvt/etmaal opgenomen in plaats van 1.596 mvt. etmaal. De eindconclusies zijn hetzelfde gebleven.	Bijlage 18 Verkeerskundig onderzoek is geheel herzien.
In het akoestische rapport waren (verouderde) ondergronden gebruikt. De eindconclusies zijn hetzelfde gebleven.	Bijlage 5 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is geheel herzien.
Op 21 december 2023 is voor dit project een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest actuele versie van het rekenmodel AERIUS Calculator. Dit leidde dan ook tot een actualisatie van het Stikstofonderzoek. De conclusies zijn ongewijzigd.	Bijlage 10 Stikstofonderzoek vervangen.
Als gevolg van het hernieuwde stikstofonderzoek zijn de waardes in tabellen 4 en 5 van de passende beoordeling eveneens gewijzigd. De conclusies zijn ongewijzigd.	Bijlage 11 Passende beoordeling, tabel 4 en 5.

