

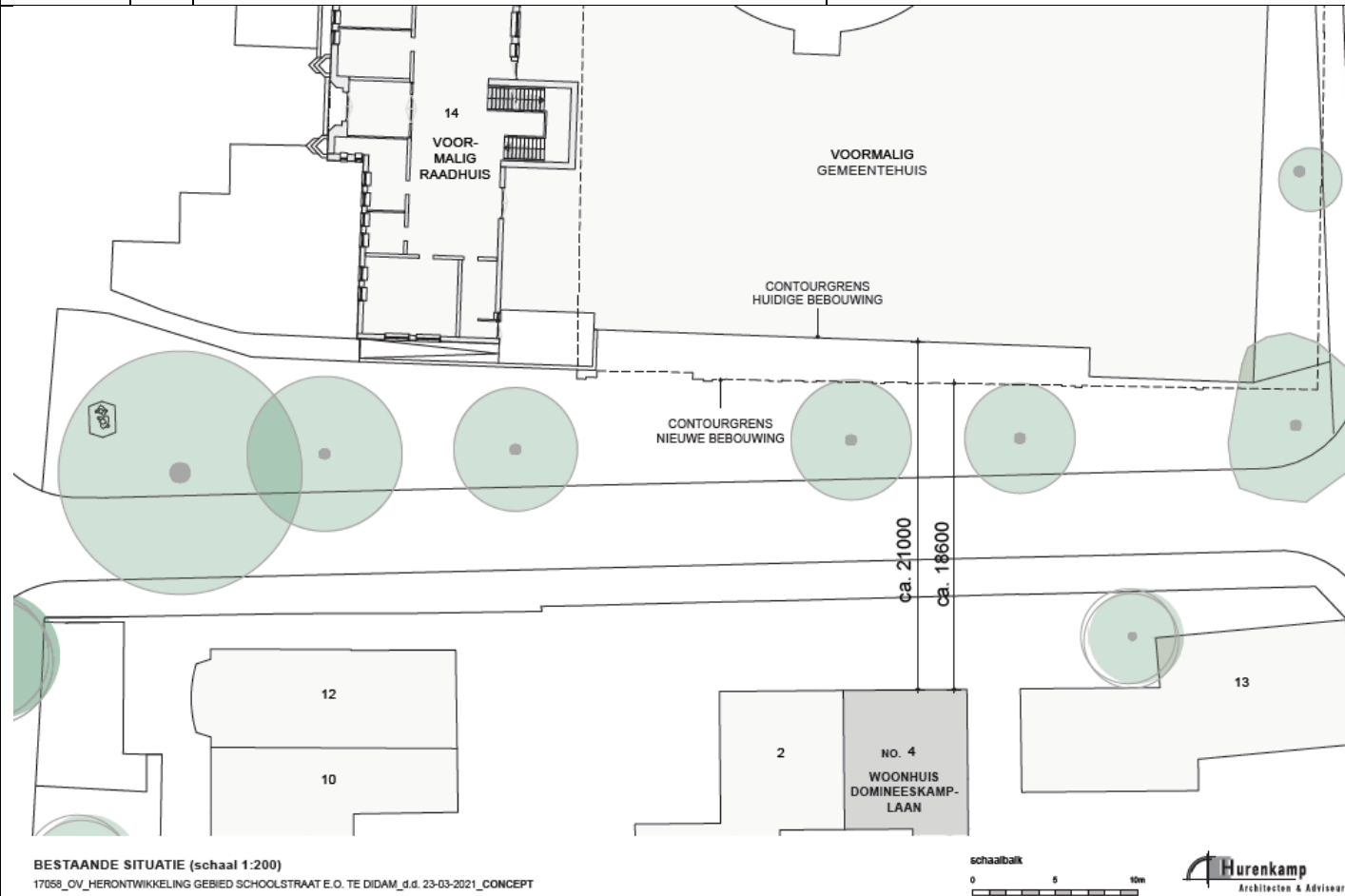
Zienswijzennotitie ontwerp bestemmingsplan "Didam, Herontwikkeling Schoolstraat e.o."

Het ontwerpbestemmingsplan 'Didam, Herontwikkeling Schoolstraat e.o.' en de hiermee gecoördineerde ontwerp omgevingsvergunning lagen van 4 februari tot en met 17 maart 2021 ter inzage. Tijdens de termijn van ter inzagelegging is een ieder de gelegenheid geboden om zienswijzen omtrent het ontwerpplan bij de raad kenbaar te maken. Er zijn 5 reacties binngekomen. De zienswijzen zijn binnen de termijn ingebracht, waardoor deze ontvankelijk zijn. Onderstaand zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

Indiener	Nr.	Zienswijze	Reactie gemeente	Consequenties
1	1	Reclamant geeft aan onvoldoende betrokken te zijn geweest bij de planontwikkeling. De werkwijze van de gemeente is op dit onderdeel onzorgvuldig te noemen.	<p>We betreuren de negatieve ervaringen van de reclamanten ten aanzien van de manier waarop zij bij de planontwikkeling zijn betrokken.</p> <p>Met voorliggend bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan een deel van het masterplan / centrumplan Didam dat na een participatief proces, onder meer via een klankborggroep, tot stand gekomen is. In december 2016 praatten de gemeente, ontwikkelaar Groenstaete en bureau Kragten omwonenden en geïnteresseerden bij over de richting en beoogde ontwikkelingen in het masterplan Didam. Op 2 februari 2017 volgt een openbare inloop- en ophaalsessie voor buurtbewoners, geïnteresseerden inzake de invulling van de voormalige gemeentehuislocatie. Deze sessie werd georganiseerd door Groenstaete in de bibliotheek aan de Schoolstraat. Op 12 juni 2019 is er een infoavond in het informatiecentrum in het oude gemeentehuis waar het ontwikkelplan voor de gemeentehuislocatie wordt gepresenteerd door Groenstaete. Op 5 oktober 2020 is er een overleg met bewoners van onder andere de Domineeskamplaan over de stand van zaken van de herontwikkeling. Er wordt onder meer gesproken over de gevel, bevoorrading en afsluiting van wegen. Parallel aan dit traject is er op diverse momenten rechtstreeks contact geweest met enkele buurtbewoners en zijn tekeningen op maat gemaakt. De gemeente constateert dat tijdens het gehele planvormingstraject er diverse contactmomenten zijn geweest met omwonenden.</p>	Geen.
	2	Het uitzicht wordt aangetast. In de nieuwe situatie komt de bouwmassa dicht bij de woning dan nu het geval is, hetgeen zorgt voor een vermindering van het woongenot.	<p>De afstand tot de huidige bebouwing bedraagt circa 21 meter. In de nieuwe situatie wordt dit circa 18,6 meter. Ook de bouwmassa zal toenemen (zie figuur 1).</p> <p>Tegenover het pand van reclamant was de hoogte 7m, dit wordt circa 12,5m in het beoogde bouwplan. In de nieuwe situatie verdwijnen de raampartijen op de begane grond, daarboven komen 3 appartementen. In Didam en in de nabijheid van het</p>	Geen.

nieuw te ontwikkelend pand zijn hoogten van 9 á 12 meter gangbaar. De maximaal toegestane hoogten zijn niet onevenredig afwijkend met de omgeving.

Wij zijn van mening dat het plan afgewogen tot stand gekomen is en bijdraagt aan een sterke ruimtelijke verbetering van het gebied. Zie ook reactie 3.1.

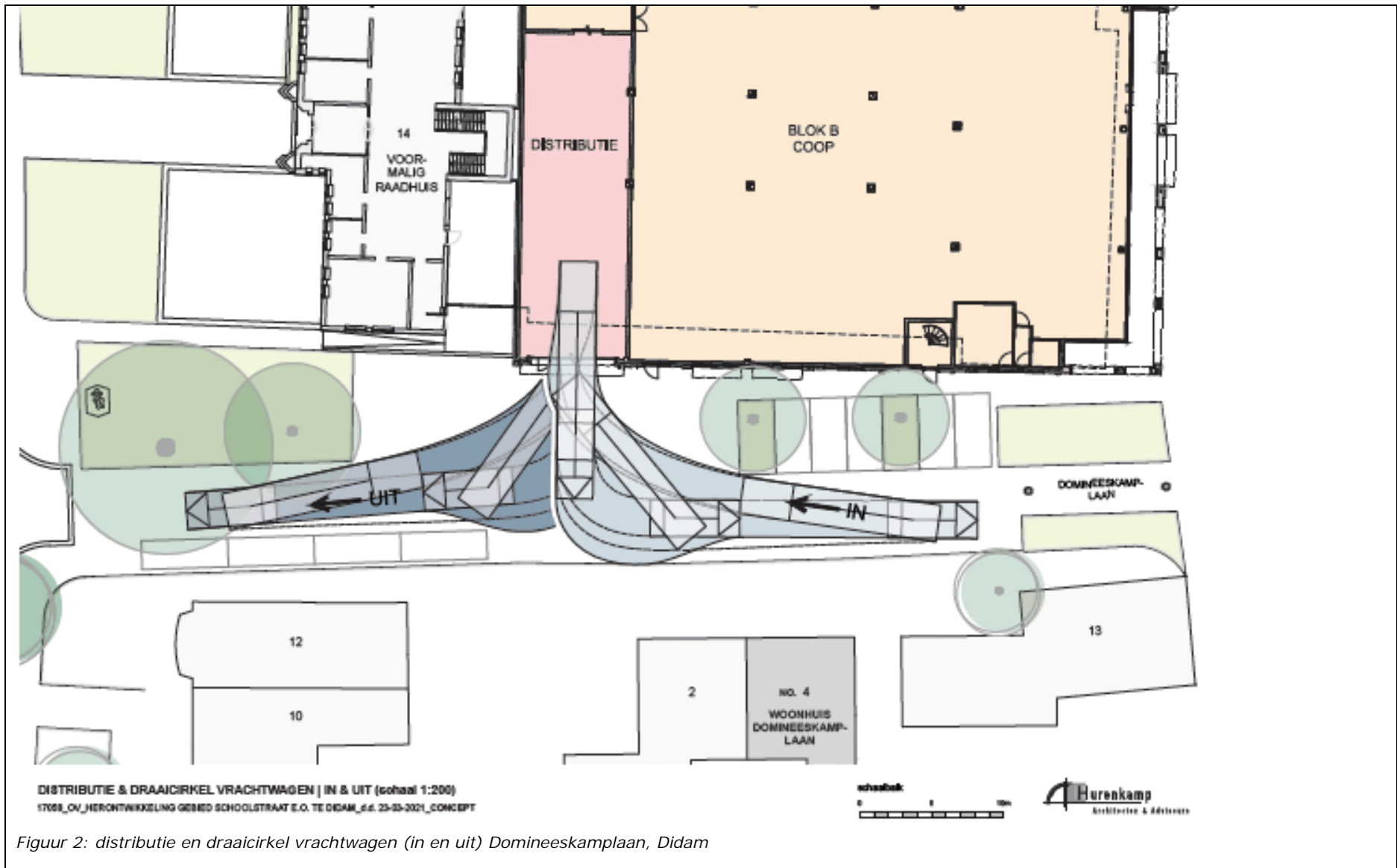


BESTAANDE SITUATIE (schaal 1:200)
17058_OV_HERONTWIKKELING GEBIED SCHOOLSTRAAT E.O. TE DIDAM_d.d. 23-03-2021_CONCEPT

Figuur 1: nieuwe en bestaande situatie ter hoogte van Domineeskamplaan 4, Didam

3	<p>Doordat toekomstige bewoners van de appartementen direct zicht hebben op de woning van reclamant ontstaat er inkijk. Aanpassing van het plan is nodig om de privacy te beschermen. Voorstel is om een extra bouwlaag te realiseren aan de zijde van de Schoolstraat aangezien daar geen woningen tegenover gevestigd zijn. Indien die optie er niet is ligt een onderzoek om het woongenot in stand te houden in de rede (bijvoorbeeld met een afschermdende groenstrook).</p>	<p>Het uiteindelijk plan dat nu voorligt is het resultaat van verschillende inzichten en keuzen (zie ook reactie 2.1). Belangrijk daarbij is dat het plan een uitwerking is van het Masterplan Didam. In het Masterplan Didam (d.d. 26 mei 2016) is het voorliggende plangebied aangemerkt als zogenaamde 'supermarktlocatie'.</p> <p>Gebleken is dat een groenstrook met bredere stroken op deze locatie niet kan worden ingepast. Naar oordeel van de gemeente is er in het gehele plangebied voldoende aandacht voor het aspect groen. Gemeente is daarbij van mening dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare aantasting van de privacy van omwonenden. Het plan is zorgvuldig ingepast waarbij ook de korrelgrootte van de omgeving is betrokken.</p>	Geen.
4	<p>Om het zicht op de massieve blinde muur weg te nemen, wordt verzocht de gevel te verfraaien. Om verstening tegen te gaan is inrichting van een groenstrook met bomen een optie. Het voorstel daarom is om een verplichting in de planregels vast te leggen dat een groenstrook wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden.</p>	<p>De ruimte aan de voorzijde van de woning van reclamant is openbaar gebied en (blijft) in eigendom van de gemeente. Het gebied maakt geen onderdeel van het onderhavige project. Derhalve wordt het niet nodig geacht een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen om de realisatie van voldoende groen af te dwingen. De gemeente kan hier zelf in voldoende mate op sturen. Wel zal, als onderdeel van de uitvoering van het centrumplan Didam, de weg worden heringericht. Meer algemeen maakt het beplantingsplan als voorwaardelijke verplichting onderdeel uit van de omgevingsvergunning voor de realisatie van de supermarkten en appartementen.</p> <p>Er is in het ontwerp daarbij veel aandacht geweest aan de externe gevels. Zo wordt een variatie aangebracht in de gevels door toepassing van verschillende materialen, detailleringen en kleuren. Er is daardoor geen sprake van een massieve blinde muur.</p>	Geen.
5	<p>Nog steeds is er onduidelijkheid over de vraag hoe de verkeerssituatie wordt en/of de Domineeskamplaan wel of niet wordt afgesloten. Na realisering van het plan ontstaat een toename zijn van het verkeer in en naar het gebied. Indien de Domineeskamplaan niet wordt afgesloten voorziet men desastreus gevolgen (overlast, veiligheid). Er wordt verzocht om duidelijkheid ten aanzien van dit punt.</p>	<p>De domineeskamplaan zal worden afgesloten. Het nog te nemen verkeersbesluit volgt op de planologische procedure.</p>	Geen.
6	<p>Men is het oneens met het plan om de bevoorrading van de winkel in een woonstraat te laten plaatsvinden. Het akoestisch rapport doet voorkomen dat het inrichtingslawaai van de bevoorrading alleen overdag zal plaatsvinden. Bevoorrading in de voor de nachtrust</p>	<p>In de nacht wordt er niet gelost. Pas vanaf 7 uur mag er worden bevoorrad voor beide supermarkten (tot 19.00).</p>	Geen.

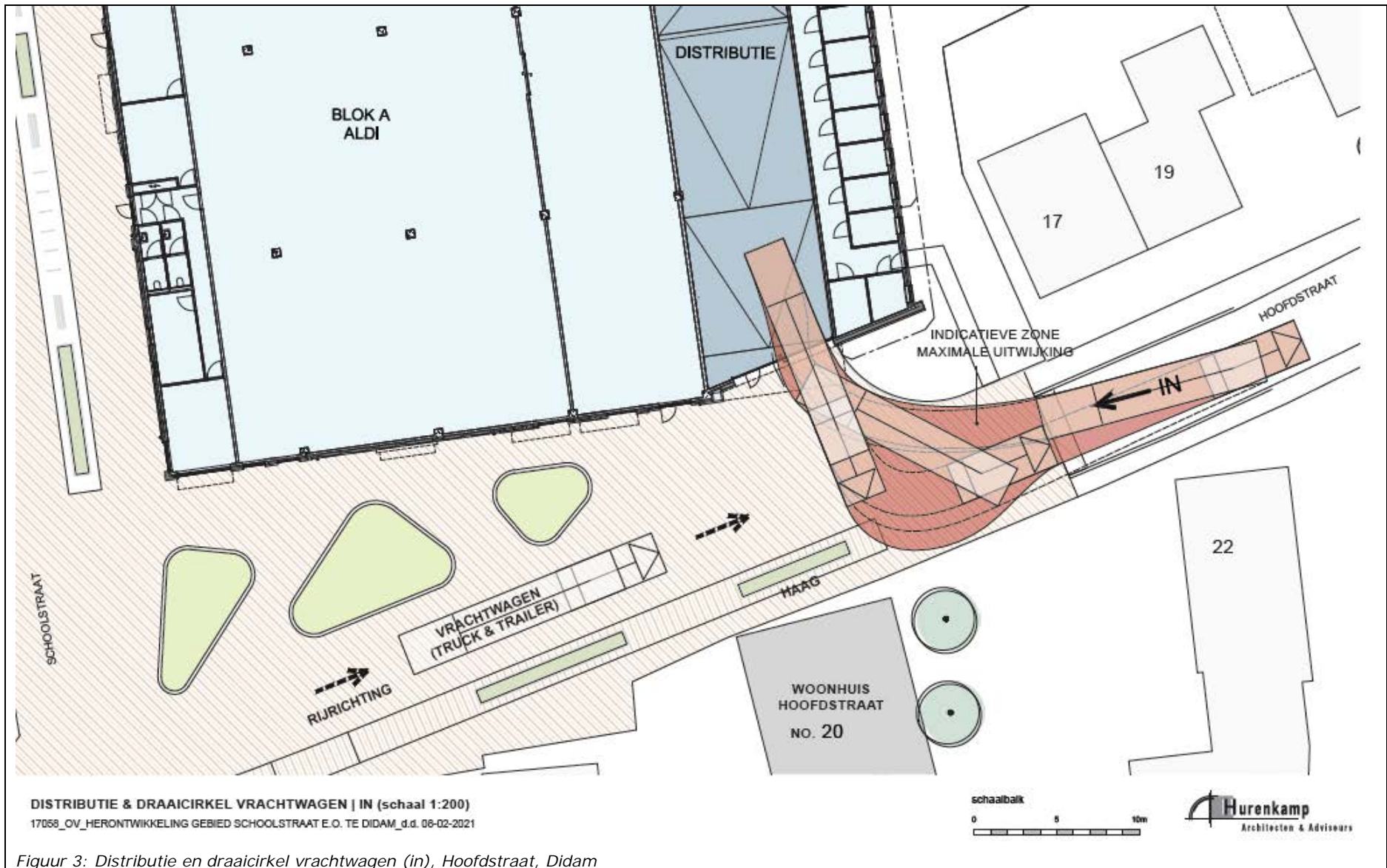
		bestemde uren is onacceptabel. Er wordt verzocht om meer duidelijkheid en toelichting.		
	7	Een groot probleem wordt voorzien wanneer een vrachtauto direct voor de woning, achteruit de ruimte in rijdt om gelost te worden. De weg wordt geblokkeerd voor het overige verkeer. Zij zullen met stationeer draaiende motor stilstaan hetgeen tot extra geluidsbelasting leidt. Dit is onterecht niet mee genomen in het rapport. De uitlaatgassen brengen bovendien extra stank en milieuverontreiniging met zich mee voor de directe leefomgeving. Het achteruitrijden gaat daarbij gepaard met storende, piepende geluiden. Zeker als deze te horen zijn gedurende de voor de nachtrust bestemde uren zal dit leiden tot gezondheidsklachten.	Om de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken is voor beide supermarkten gekozen voor het inpandig laden en lossen. Dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan. 's-Nachts wordt er niet gelost (zie reactie 1.6).	Geen.
	8	Vanwege de in 1.6 en 1.7 voorziene problemen is men van mening dat het plan moet worden aangepast. Er wordt voorgesteld om het laadstation te verplaatsen naar de andere zijde van het bouwblok met de ingang aan de Kronenburglaan. Dit aangezien er op die locatie meer ruimte is voor de vrachtwagens om in/uit te rijden en te manoeuvreren. Daarnaast is de afstand tot de woningen aan de Kronenburglaan groter, waardoor de overlast voor omwonenden minder zal zijn.	In de onderstaande figuur is gevisualiseerd dat voor het maatgevende voertuig, een euro trekker/oplegger combinatie met een maximale lengte van 16,50 meter, het ruimtebeslag voldoende is om de achterwaartse expeditie manoeuvre schadevrij te maken. De verkeersveiligheid wordt gewaarborgd door begeleiding buiten het voertuig (zie figuur 2). Het uiteindelijk plan dat nu voorligt is het resultaat van verschillende inzichten en keuzen. De onderbouwing en onderzoeken die daaraan ten grondslag liggen tonen voldoende aan dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De reden om het laadstation niet te plaatsen naar de andere zijde van het bouwblok met de ingang aan de Kronenburglaan heeft onder meer te maken met het waarborgen van de veiligheid van bezoekers en het voorkomen van kruisende verkeersstromen.	Geen.



Figuur 2: distributie en draaicirkel vrachtwagen (in en uit) Domineeskamplaan, Didam

	9	<p>Er wordt bezwaar gemaakt tegen de rapportage over het akoestisch rapport weglawaai. Het onderzoek dient zich ook over de Domineeskamplaan uit te strekken aangezien de verkeersintensiteit er dusdanig is dat overschrijding van voor de voorkeursgrenswaarde niet valt uit te sluiten. Daarnaast zijn reclamanten van mening dat het werkelijke aantal verkeersbewegingen hoger ligt dan het aantal van 300 motorvoertuigen per etmaal als genoemd in paragraaf 3.2.3. In het rapport verkeer en parkeren van Goudappel Coffeng wordt het aantal van 500 genoemd.</p>	<p>Vanwege het ontbreken van het verkeersmodel op het detailniveau van de Domineeskamplaan is het effect van de afsluiting van de Schoolstraat - op basis van de beschikbare gegevens – op een zo betrouwbaar en transparant mogelijke manier inzichtelijk gemaakt door een daartoe onafhankelijk en deskundig bureau.</p> <p>In het kader van deze ontwikkeling is een verkeersonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 5, nota van zienswijzen). Uit het onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling zorgt voor een toename van de verkeersgeneratie. Naar verwachting neemt als gevolg van de voorgenomen afsluitingen de verkeersintensiteit op de Burgemeester Kronenburglaan, tussen de Raadhuisstraat en Schoolstraat toe met circa 750 mvt/etmaal. Op het wegvak ten oosten van de Schoolstraat bedraagt de toename naar verwachting circa 250 mvt/etmaal. De totale verkeersintensiteit op de Burgemeester Kronenburglaan bedraagt circa 2.250 mvt/etmaal aan de westzijde en circa 1.250 mvt/etmaal aan de oostzijde.</p> <p>Het akoestisch rapport weglawaai (zie bijlage 3, Nota van zienswijzen) is gebaseerd op deze verkeersgegevens en maakt derhalve gebruik van dezelfde waarden / cijfers. Er is geconcludeerd dat het aspect 'geluid' vormt geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.</p>	Geen.
2	1	<p>Er zijn zorgen over overlast, gevaarlijke situaties en schade door (parkerende) vrachtwagens. Het gaat daarbij om verlies van licht en uitzicht door parkerende / wachtende vrachtwagens, geluid- en milieuoverlast door draaiende motoren en het blokkeren van de in- en uitritten van nabijgelegen woningen. Daarbij is er kans op schade van nabijgelegen woningen door indraaiende vrachtwagens en kunnen er – vanwege het ontbreken van ruimte en een voetgangers pad – gevaarlijke situaties ontstaan voor voetgangers en bewoners die hun huis verlaten.</p>	<p>Om de overlast zoveel mogelijk te beperken krijgen beide supermarkten een inpandige loslocatie waar de vrachtwagens achteruit in rijden. In deze loslocatie kunnen de vrachtwagens in hun geheel binnenrijden. Uitgangspunt is dat de vrachtwagens naar de losplaats van de supermarkt rijden en achteruit de inpandige loslocatie inrijden. Het laden en lossen vindt plaats in de afgesloten laad- en loslocatie. Deze loslocatie wordt door een roldeur afgesloten. Doordat de roldeur is gesloten, is geen sprake van geluidsuitstraling door het laden en het lossen. Tijdens het lossen wordt de motor van de vrachtwagen inclusief eventuele transportkoeling uitgezet. In het akoestisch rapport inrichtingslawaai is het akoestisch klimaat van de omliggende woningen (en de nieuwe woningen) ten gevolge van de 2 supermarkten onderzocht. Als geluidsbronnen zijn daarbij onder meer betrokken, transportkoeling, achteruitsignalering en het rijden van de vrachtwagens. Conclusie van het onderzoek industriewelawaai is dat aan de vereiste grenswaarden wordt voldaan en dat bij de omliggende woningen er sprake is en blijft van een goed woon- en leefklimaat. Indien er evengoed sprake is van ernstige overlast en/of schade dan zal handhavend worden opgetreden.</p>	Geen.

			De hoofdstraat en omgeving is gelegen in een blauwe zone, hetgeen betekent dat er enkel (tijdelijk) op parkeerplaatsen mag worden geparkeerd. Het is derhalve niet de bedoeling dat vrachtwagens gaan staan wachten. Indien (structureel) sprake is van parkerende/wachtende vrachtauto's zal de gemeente daar – conform algemeen handhavingsbeleid - op handhaven.	
	2	Om toekomstige overlast van vrachtwagens en parkeeroverlast te voorkomen wordt voorgesteld om een parkeerverbod in te stellen voor de directe omgeving van de beoogde laad- en losruimte van de supermarkt.	De supermarkten zijn gelegen in een blauwe zone. Hetgeen betekent dat er enkel in de vakken geparkeerd mag worden. Een parkeerverbod zou derhalve niet nodig moeten zijn om vrachtwagens veilig de draai te kunnen laten maken.	Geen.
	3	Gevaarlijke situaties kunnen worden voorkomen door het aanbrengen van een duidelijk gemarkeerd voetgangers pad in samenhang met voldoende afscherming tussen de rijweg en het voetgangers pad.	Er wordt een groene haag aangelegd voor de Hoofdstraat 18 en 20 (zie figuur 3) waarachter veilig het voetgangers pad komt te liggen. Ten aanzien van de betreffende locatie geldt dat dit geen onderdeel vormt van het projectgebied en de gemeente eigenaar is en blijft van het betreffende openbare gebied.	Geen.



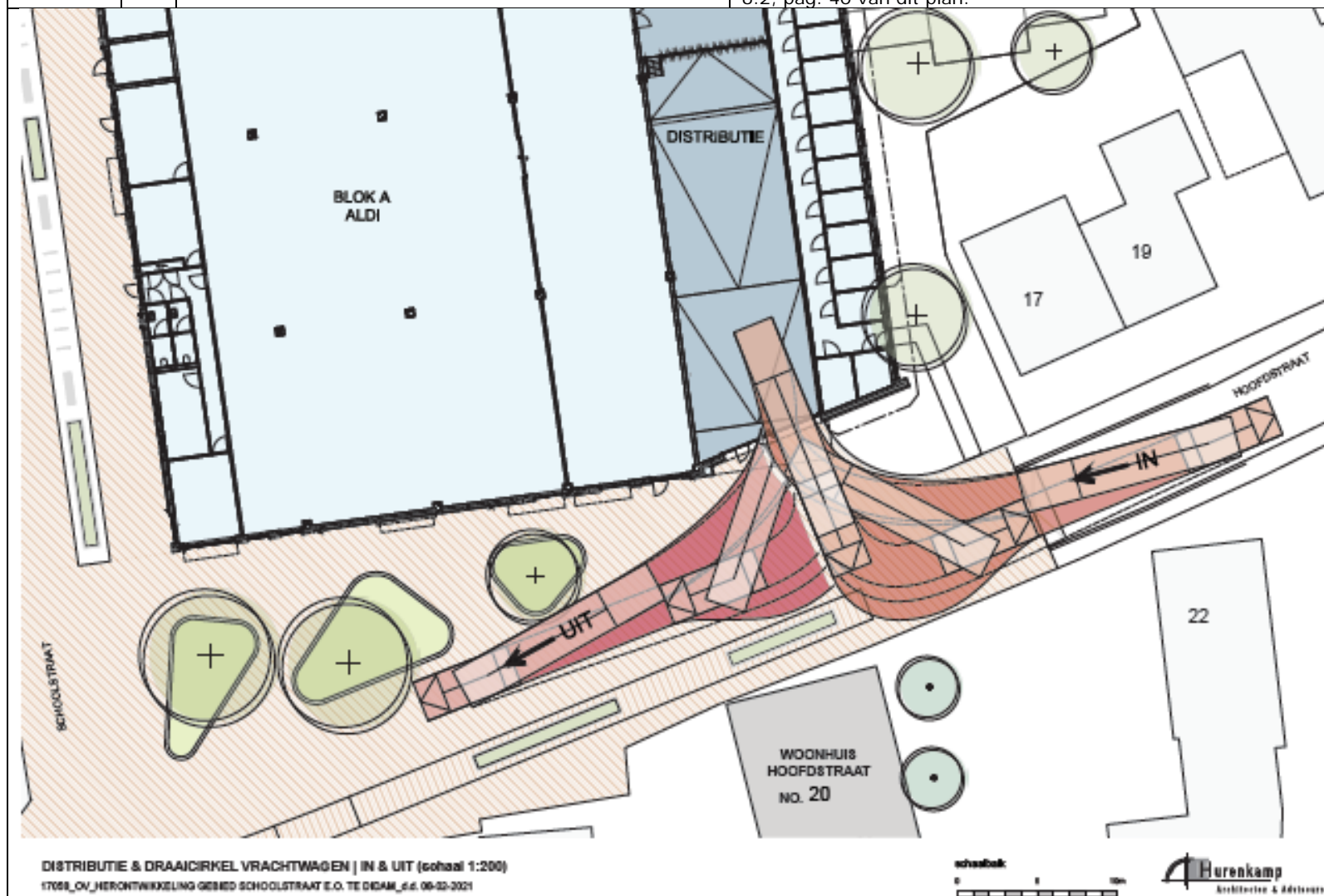
Figuur 3: Distributie en draaicirkel vrachtwagen (in), Hoofdstraat, Didam

	4	Er wordt gevreesd voor geluid- en geuroverlast als gevolg van activiteiten met betrekking tot het laden en lossen. Het is onduidelijk welke maatregelen er worden getroffen om de overlast te beperken. Bovendien is onduidelijk in welke tijdsblokken levering aan de supermarkt mag plaatsvinden. Voorgesteld wordt om strikte bevoorradingstijden in stellen in combinatie met een parkeerverbod ten aanzien van de Hoofdstraat.	Bevoorradingstijden zijn tussen 0700 en 1900 uur. Deze tijden worden onder meer afgedwongen via de te verlenen omgevingsvergunning, die mede is gebaseerd op gegevens die aanvrager dienaangaande bij de aanvraag heeft aangeleverd. Zie voorts reactie 2.1 en 2.2. Het plan is getoetst aan het aspect geur (zie paragraaf 4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan). Geconcludeerd is dat het aspect 'geur' geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.	
	5	De voorgenomen woningbouw zal zorgen voor minder lichtinval in de woning, waardoor het woongenot alsmede de aantrekkelijkheid en de marktwaarde zal afnemen. Een studie over de mate van weggenomen lichtinval is noodzakelijk. Daarin zou moeten worden meegenomen welke maatregelen er worden getroffen om de overlast te beperken dan wel hoe de gevolgen financieel gecompenseerd worden. Er wordt verzocht om een rapport waarin dit verder is uitgezocht, inclusief voorgestelde oplossingen.	De gemeente stelt zich op het standpunt dat er sprake is van een zorgvuldig ruimtelijk ingepast bouwplan met maten die qua massa en hoogte niet onevenredig zijn op een centrumlocatie. In de toekomstige situatie zal een groenstrook de overgang op het bouwblok verzachten. Gelet op de bebouwde omgeving, de goot- en bouwhoogte van de voorziene bebouwing wordt door de gemeente geen aanleiding gezien dat verwezenlijking van het plan zal leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van reclamant inclusief de gevolgen voor de lichtinval. Voor zover men van mening is dat de woning als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan in waarde zal dalen kan men op grond van artikel 6.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) een tegemoetkoming in de schade aanvragen. In dat geval volgt er een objectieve beoordeling naar de effecten van de planologische wijziging, waaronder lichtinval op de waarde van de woning.	Geen.
3	1	De supermarkten leggen een zeer groot beslag op de aanwezige geringe ruimte in het kleine centrum van Didam en drukken als gevolg een te overheersende stempel op het gebied. Nieuwvestiging in de periferie van het dorp zou veel bezwaren en ingrijpende en kostbare aanpassingen (bijvoorbeeld regelgeving m.b.t. tot emissievrij rijden in centra) voorkomen. Op de beoogde locatie van het parkeerterrein en de supermarkten zouden in dat geval grondgebonden woningen kunnen worden gerealiseerd.	Het voorliggende plan is een directe uitwerking van het Masterplan Centrum Didam. In het Masterplan Didam, dat in mei 2016 door de raad van Montferland is vastgesteld, is het plangebied aangemerkt als supermarktlocatie. Door de herinrichting van het gebied en de realisatie van 2 supermarkten met 37 appartementen op de verdiepingen ontstaat er een kans om weer meer verbinding met het centrum te creëren. Dit zal enerzijds door de functies van de supermarkten ontstaan maar daarnaast wordt dit vooral een ruimtelijke verbinding door de inrichting van de openbare ruimte en de architectuur van de gebouwen. Realisatie van een supermarkt in de 'periferie' van het dorp is in strijd met de hierboven genoemde uitgangspunten (waaronder concentratie van detailhandel) van het Masterplan Didam en zodoende ook niet aan de orde.	Geen.
	2	Nieuwbouw van twee (middel)grote supermarkten op de beoogde locatie staat met hun massa, niet in verhouding tot de bestaande bebouwing met eengezinswoningen. In de vormvrije MER staat dat de massa van de nieuwe	Het programma voor de 2 supermarkten vraagt om 2 grote bouwvlakken, 1 bouwvlak grenzend aan de Hoofdstraat en 1 bouwvlak aan de Burgemeester Kronenburglaan aansluitend op het oorspronkelijke deel van het gemeentehuis. Hierdoor	Geen.

		<p>bouwblokken zo veel mogelijk de aansluiting zoekt bij de maat, schaal en korrel van de bebouwing in de omgeving (waaronder ook het oude raadhuis). De uitwerking van de voorliggende plannen zijn in disbalans met de bestaande bebouwing in de (historische) Hoofdstraat. Er wordt protest aangetekend tegen de bebouwing met appartementen.</p>	<p>ontstaan 2 relatief grote bouwmassa's. Daar staat tegenover dat ook enkele bouwblokken worden gesloopt, waaronder het pand waarin de Coöp op dit moment is gevestigd, een groot deel van het voormalige gemeentehuis en het voormalige postkantoor.</p> <p>Bij de uitwerking van de massa van de nieuwe bebouwing is gezocht naar een goede aansluiting met de verhoudingen van de bebouwing in haar omgeving. De bestaande bebouwing in het centrum bestaat uit naast elkaar ontstane individuele panden met variabele hoogten, breedten, kapvormen, materialen en kleuren.</p> <p>Het nieuwe bouwblok aan de Hoofdstraat is opgebouwd uit verschillende architectonische eenheden. Er is variatie aangebracht in bouwhoogten (1 t/m 3 bouwlagen), bouwbreedten en er zijn verspringingen in de gevels aangebracht waardoor er een geleiding ontstaat die zorgt voor aangename onderbrekingen in de lengte van het blok. De supermarkten maken onderdeel uit van dit architectonische uitgangspunt en vormen hierdoor geen massale gevel.</p> <p>Door de toevoeging van appartementen boven de supermarkten ontstaat de kans om hier een interessante bouwmassa van te maken dat past bij korrelgrootte van de Didamse centrumbebouwing. Doordat de appartementen zich daarbij primair oriënteren op de openbare ruimte, komt dit de levendigheid op straatniveau ten goede. Daarnaast dient de realisatie van appartementen ook een volkshuisvestelijk belang.</p>	
3	<p>Door de zeer geringe afstand tot - en de hoogte van - de geplande bouwmassa zal vanuit de voorkant van de woning geen vrije lucht meer te zien zijn en de inval van daglicht aanzienlijk gereduceerd worden.</p>	<p>Onder meer gelet op zienswijze 3.2 stelt de gemeente zich op het standpunt dat er sprake is van zorgvuldig ruimtelijk ingepast bouwplan met maten die qua massa en hoogte niet onevenredig zijn op een centrumlocatie. In de toekomstige situatie zal een groenstrook de overgang op het bouwblok verzachten. Zie voorts reactie 2.5.</p>	Geen.	
4	<p>Tegenover de woning van reclamant is de los- en laadruimte van de Aldi voorzien, d.w.z. een inpandige ruimte die achterwaarts in- en voorwaarts uitgereden dient te worden. Dit alles met zware bevoorradingsauto's en met een hoogte die de goothoogte van de woning van reclamant overstijgt. Er is weinig ruimte voor vrachtwagens om een draaicirkel te maken met risico's op beschadiging aan woning / erf. Het achteruitrijden is daarbij onoverzichtelijk en gevaarlijk. Er wordt voorgesteld om het uitrijden van de vrachtwagens te laten plaatsvinden in de rijrichting van aankomst, via de</p>	<p>In het verkeer en parkeren rapport van Goudappel Coffeng is geconcludeerd dat de supermarkten kunnen worden bevoorraad. De manoeuvres kunnen met de betreffende trekker/oplegger-combinaties fysiek gemaakt worden. Wel is bij bepaalde manoeuvres begeleiding buiten het voertuig gewenst. Op figuur 5 is de draaimanoeuvre ter hoogte van hoofdstraat 18/20 gevisualiseerd.</p> <p>De toekomstige Aldi wordt bevoorraad vanuit de Raadhuisstraat naar de hoofdstraat (en weer terug). Zo blijven verkeersstromen door Didam en woonwijken beperkt.</p>	Geen.	

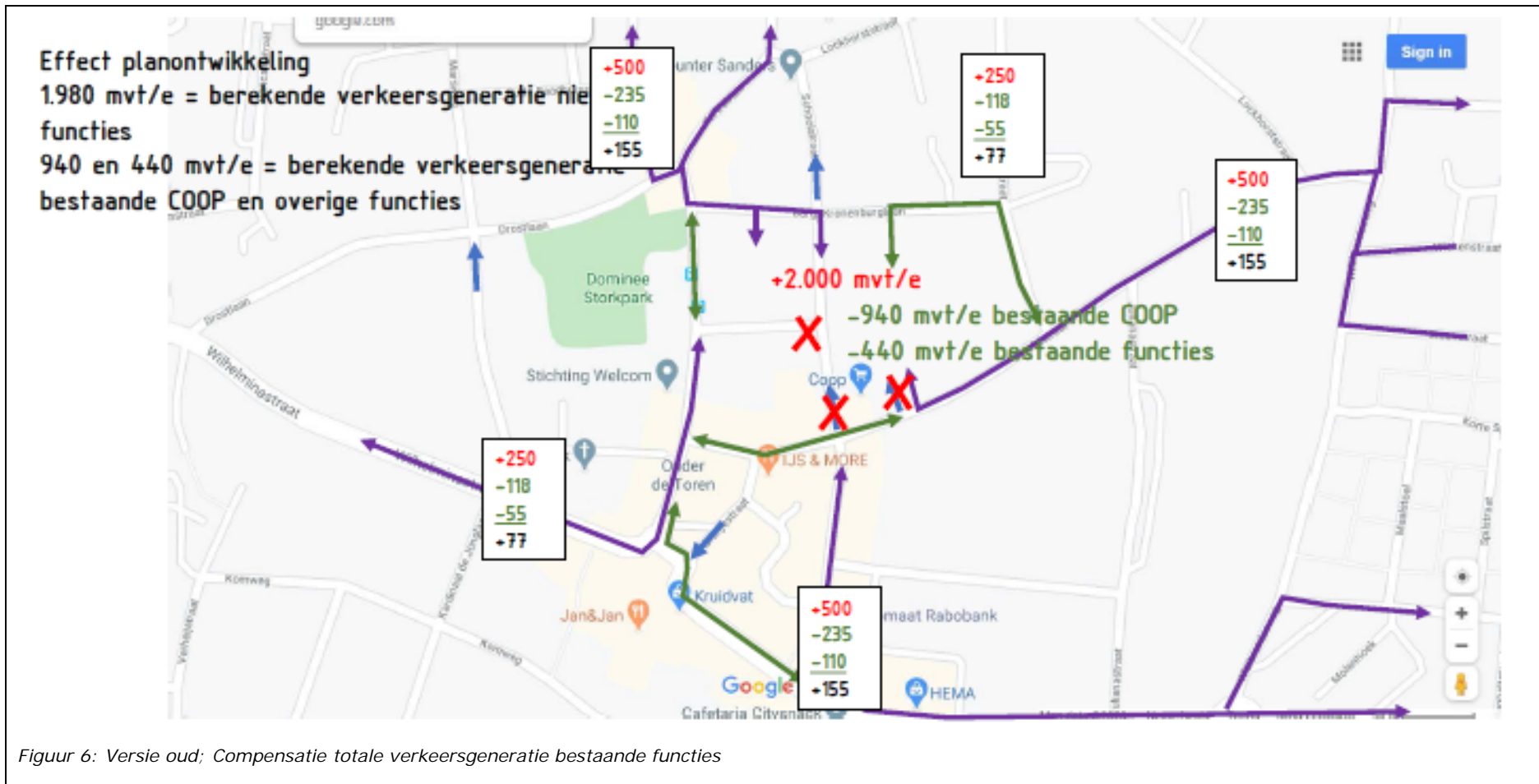
Willibrordusweg en de Wilhelminastraat i.p.v. door het centrum.

Deze laad- en losroutes zijn in overeenstemming met het Masterplan Didam, waar ze reeds worden vermeld in paragraaf 6.2, pag. 40 van dit plan.

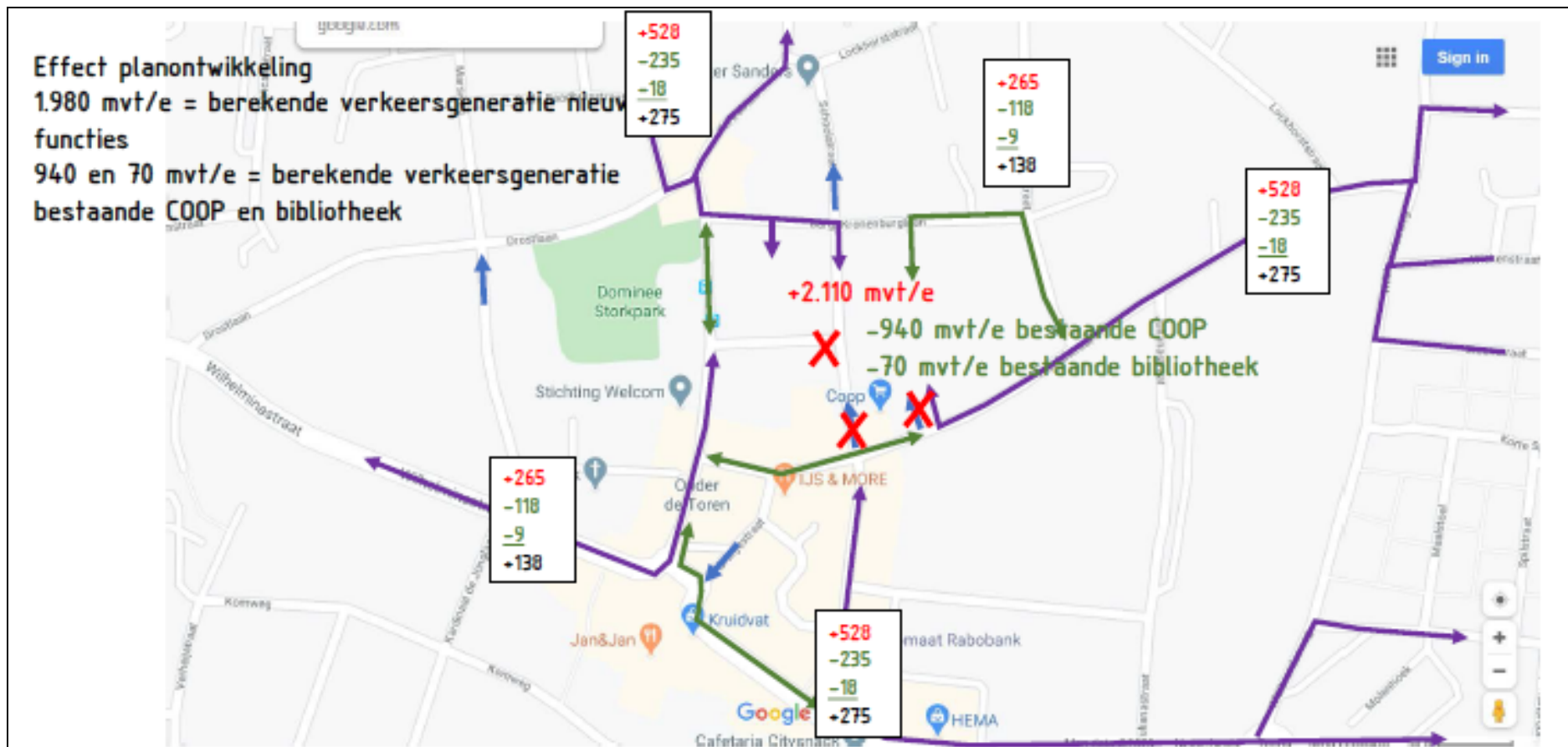


Figuur 5: Distributie en draaicirkel vrachtwagen (in en uit), Hoofdstraat, Didam

5	Er dient aandacht te zijn voor wachtende vrachtwagens met draaiende dieselmotoren. Daarnaast is er behoefte aan duidelijkheid aan de tijdsblokken van de bevoorradingsmomenten. Er is een zorg dat dit de hele dag (en nacht) door zal plaatsvinden.	Zie reactie 2.1 en 2.4.	Geen.
6	In de praktijk is er buiten de inpandige laad- en losruimte een chaos van al dan niet gestapelde kratten, dozen en dergelijk. Van de gemeente wordt verwacht dat dergelijke toestanden in een woonbuurt niet worden getolereerd en zo nodig daarop sancties worden gezet en gehandhaafd.	Doordat het laden en lossen inpandig geschiedt zal een groot deel uit het zicht onttrokken zijn. De buitenruimte is gelegen in het openbaar gebied waar de gemeente eigenaar van is. De gemeente zal niet toestaan dat de supermarkten (een deel van) de openbare ruimte in gebruik nemen voor hun bedrijfsactiviteiten.	Geen.
7	Er wordt gewezen op de vermoedelijke kap van 2 oude Amerikaanse eiken ter hoogte van de Aldi. De grote bomen zijn zeer beeldbepalend, bieden koelte en compenseren schadelijke uitstoot. Tegen de kap van deze bomen wordt protest aangetekend.	In de plannen wordt uitgegaan van de kap van de 2 Amerikaanse eiken waaraan wordt gerefereerd. De ontwikkelaar is gemachtigd om namens de Coop de aanvraag van de kapvergunning te doen. Deze maakt onderdeel van de gehele aanvraag en de (ontwerp) omgevingsvergunning. Er is een Boom Effect Analyse uitgevoerd om zodoende beter inzichtelijk te krijgen welke invloeden de (civiele) werkzaamheden hebben op de aanwezige bomen. Tevens is in dit rapport bepaald wat de conditie en toekomstverwachting is van de bestaande bomen en/of deze te behouden zijn. Die 2 Amerikaanse eiken zijn ook in dit onderzoek betrokken. Er is geconcludeerd dat deze bomen niet duurzaam te onderhouden zijn en dat de bomen niet behouden kunnen worden als gevolg van de nieuwbouw. In de nieuwbouwplannen zijn er echter voldoende mogelijkheden gevonden om nieuwe bomen te planten. Met de aanleg van de juiste groeiplaatsen ontstaat daarmee een duurzame en groene invulling van het bouwplan.	Geen.
8	In de rapportage 'vormvrije m.e.r. beoordeling' trekt men – bij de berekening van de verkeerstoename – ten onrechte de verkeersintensiteit af als gevolg van het niet meer in gebruik worden genomen van het gemeentehuis en het postkantoor. Deze panden hebben echter al enige jaren geen functie en trekken geen verkeer meer aan. Men kan geen verkeerintensiteiten aftrekken die al geruime tijd niet meer bestaan. Daarnaast gaat uit men onterecht uit van het uitgangspunt dat het verkeer in de toekomstige situatie wordt afgewikkeld op dezelfde manier als in de oude situatie (verkeer van en naar de Aldi wordt anders).	In de zienswijze wordt terecht opgemerkt dat bij de berekening van de verkeerstoename er onterecht rekening is gehouden met panden die al enige jaren geen functie meer hebben. Naar aanleiding de zienswijze is de rapportage 'Verkeer en parkeren' van Goudappel geactualiseerd. De verkeersgeneratie is nu enkel gecorrigeerd op het verdwijnen van de bibliotheek (aangezien het gemeentehuis en oude postkantoor al lange tijd leeg staan). Ook zijn in de geactualiseerde verkeersanalyse de 15 grondgebonden woningen meegenomen. Op figuur 5 en 7 is inzichtelijk gemaakt wat de berekende effecten hiervan zijn op de verkeersgeneratie is de verschillende wegen. De conclusie is dat het verkeer nog steeds veilig afgewikkeld kan worden op de wegvakken in de huidige vormgeving. Verwezen wordt naar bijlage 2 en 3 en 5 van deze zienswijzennota. Naar aanleiding van de nieuwe berekeningen / verkeersanalyse zijn ook de onderzoeken geluid en luchtkwaliteit geactualiseerd.	De geactualiseerd notitie Verkeer en parkeren d.d. 23.6.2021 (alsmede de geactualiseerde onderzoeken geluid en luchtkwaliteit) worden als bijlage aan het bestemmingsplan gevoegd.



Figuur 6: Versie oud; Compensatie totale verkeersgeneratie bestaande functies



Figuur 7: versie nieuw; alleen vervallen bestaande bibliotheek. Gemeentehuis en postkantoor staan reeds leeg

9	<p>De gemeente splitst de verkeerstoename per straat en komt tot de conclusie dat in geen enkele straat de verkeerstoename meer is dan 20% en geluid geen rol speelt. Bij de gemelde percentages is echter geen verband gelegd tussen decibels en soort verkeer. Een personenauto veroorzaakt aanzienlijk minder geluidshinder dan een zware bevoorradingsvrachtwagen, en straten met veel bevoorradingsverkeer zoals de Hoofdstraat, (toename 12% oftewel 200 mvt/e) zullen dan ook relatief een</p>	<p>In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het verschil in geluidsemissies van personenauto's en van middelzware en zware voertuigen (vrachtwagens), zie bijlage 2 en 3. De algehele conclusie is dat in geen enkele straat de verkeerstoename meer is dan 20% en toename van geluid van het wegverkeer acceptabel is / geen (significante) rol speelt.</p>	Geen.
---	---	--	-------

		<p>grotere hinder van deze verkeerstoename, c.q. geluidstoename krijgen.</p>	<p>In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit in 2030: 1689 mvt/e en zijn er in de dagperiode (periode dat de supermarkt worden bevoorraadt: 1.417 voertuigenbewegingen (auto's en vrachtwagens. Van deze auto's in de nachtperiode zijn: 5,9 % vrachtwagens. Dit komt overeen met: $(1417 * 5.9\%) = 84$ vrachtwagenbewegingen.</p> <p>Door het plan gaan zijn er 8 bewegingen van vrachtwagens meer op de Hoofdstraat in de dagperiode. Dit zijn 92 vrachtwagenbewegingen in de dagperiode. Na de realisatie van het plan rijden er 1.964 mvt/e door de Hoofdstraat. Dit zijn (1.647 voertuigenbewegingen (auto's en vrachtwagens) in de dagperiode. Na de realisatie van het plan bedraagt vrachtverkeer $(92/1647 * 100) = 5,6$ % van het verkeer in de dagperiode.</p>	
	10	<p>Het protest richt zich ook tegen de hoogst toelaatbare geluidshinder. De voorkeurgrenswaarde voor woningen is 48dB, de hoogst toelaatbare geluidshinder is 63db. Reclamant stelt dat - er van uitgaande dat de toename van het verkeer in de Hoofdstraat, 12% zal zijn – dit zorgt dat voor de eigen woning een totale geluidsoverlast ontstaat van 62.7 dB. Gelet op de aangedragen punten 3g, 3h en 3i is het duidelijk dat het totaal aantal dB aldaar de hoogst toelaatbare grenswaarde van 63 ruimschoots zal overschrijden.</p>	<p>De hoogste geluidsbelasting bij de woningen aan de Hoofdstraat bedraagt 61 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Deze geluidsbelasting wordt gevonden bij de woning Hoofdstraat 11. De geluidsbelastingen van alle omliggende woningen is weergegeven in de memo met de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting.</p>	Geen.
	11	<p>Waarom wordt er uitgegaan bij de berekeningen van een verkeersintensiteit in 2032, over 11 jaar? De nu geproduceerde berekening voor 2032 lijkt niet relevant voor de huidige situatie in 2021.</p>	<p>Ten behoeve van een bestemmingsplan en/of omgevingsvergunning is het noodzakelijk om de plansituatie ook in een periode 10 jaar na realisatie te onderzoeken. Bij een realisatie in 2022 betreft het prognosejaar over 10 jaar 2032. Hierin is, naast de planontwikkeling, ook rekening gehouden met autonome verkeersgroei door de economische groei en welvaart en reeds vastgestelde ontwikkelingen in de omgeving.</p>	Geen.
	12	<p>Gelet op de zienswijzen, zoals beschreven onder 3.8, 3.9 en 3,10 wordt bezwaar gemaakt tegen de conclusie dat in het betreffende gebied (in het bijzonder in de Hoofdstraat), de luchtkwaliteit geen verhindering is voor het ongewijzigd uitvoeren van het plan.</p>	<p>Het onderzoek naar luchtkwaliteit is geactualiseerd. Dit naar aanleiding van de geactualiseerde rapportage 'Verkeer en parkeren, Herontwikkeling Schoolstraat e.o. Didam' van 23 juni 2020. Er is daarin vastgesteld dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het beoogde plan. De conclusies van dit rapport worden door de gemeente onderschreven, alsmede de toegepaste onderzoeksmethodiek. Het geactualiseerde luchtonderzoek (zie bijlage 3, zienswijzennota), uitgevoerd door de Milieuadviseur, van 9 juli 2021 zal als bijlage worden toegevoegd aan (de toelichting van) het bestemmingsplan.</p>	<p>Het geactualiseerde luchtonderzoek, uitgevoerd door de Milieuadviseur van d.d. 9.7.2021 wordt als bijlage aan het bestemmingsplan gevoegd.</p>

13	Er wordt gesteld dat er voor de realisatie van dit plan geen onpartijdig m.e.r. onderzoek heeft plaatsgevonden en er wordt op aangedrongen om dit alsnog te verrichten.	Door het onafhankelijke en deskundige adviesbureau SAB is een Vormvrije M.E.R. beoordeling opgesteld. De conclusie hieruit is dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten en het volgen van een m.e.r. (beoordelings) procedure niet nodig is. De rapportage is door de gemeente op inhoud beoordeeld en akkoord bevonden. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het adviesbureau partijdig zou zijn.	Geen.
14	De gemeente behandelt de diverse onderdelen van het "Masterplan" als afzonderlijke entiteiten en telkenmale wordt bij elk afzonderlijk onderdeel beoordeeld of een officiële m.e.r. beoordeling dient te worden aangevraagd. Aldus wordt door de gemeente "salami slicing" toegepast, hetgeen volgens diverse uitspraken van het Hof van Europa niet is toegestaan. Men dient bij het realiseren van ingrijpende reconstructieplannen binnen een zeer klein areaal als dit dorp, de verschillende extra belastingen van verkeer, geluid en luchtvervuiling tezamen te beschouwen en te beoordelen en niet per min of meer kunstmatig aangebrachte scheiding in aparte gebiedjes.	<p>In onderdeel D van het Besluit m.e.r. staan alle m.e.r.-beoordeling plichtige activiteiten beschreven. De daar beschreven activiteiten kunnen mogelijk worden gemaakt in een plan (zoals een structuurvisie) of worden vastgelegd in een besluit (een omgevingsvergunning). In de Wet milieubeheer is bepaald dat <i>alleen</i> voor besluiten een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.</p> <p>In het Masterplan is het ruimtelijk beleid van de gemeente vastgelegd. De herontwikkeling van de voormalige gemeentehuislocatie en de omliggende gronden is daar concreet benoemd. Uit het Masterplan blijkt het een op zichzelf staande ontwikkeling is die geen samenhang vertoont en met andere plannen in de gemeente. Van een salami strategie is daarom geen sprake. In het bestemmingsplan wordt voor het eerst vastgelegd hoe de beoogde herontwikkeling eruit gaat zien. Daarom is voor het bestemmingsplan een m.e.r.-aanmeldnotitie voorbereid en beoordeeld.</p>	Geen.
15	Een aantal jaren geleden bevonden zich onder de inpandige overstek van het dak van de woning van reclamant vlermuizen. Het is onduidelijk of, als gevolg van de toename van de uitstoot van schadelijke stoffen, er op grond van de Wet natuurbescherming mitigerende maatregelen dienen te worden genomen. Meer algemeen wordt gevraagd om meer informatie hieromtrent.	<p>Bij een verkennend flora & fauna onderzoek is geconcludeerd dat de te slopen bebouwing mogelijk geschikt is voor vlermuizen, gierzwaluw en huismus. Wat betreft de gierzwaluw en de huismus zijn - in het plangebied - er geen vaste rust- en verblijfplaatsen vastgesteld. Er zijn daarom ten aanzien van de gierzwaluw ook geen consequenties voor het slopen van de bebouwing en het realiseren van nieuwbouw binnen het plangebied. Het pand aan de Hoofdstraat 20 is hierbij niet betrokken, aangezien dit pand niet wordt gesloopt en geen onderdeel uitmaakt van het directe plangebied.</p> <p>Ten aanzien van de gewoon dwergvleermuis zijn er in het gemeentehuis twee zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis aanwezig, waarvan er één tevens een functie heeft als paarverblijfplaats. Tevens is er één zomerverblijfplaats van de grootoorvleermuis vastgesteld.</p> <p>Door de voorgenomen sloop van dit gedeelte van het gemeentehuis gaan deze verblijfplaatsen verloren. Gelet hierop is een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd bij de provincie en dienen er mitigerende maatregelen genomen te worden. De ontheffing van de provincie is opgenomen in bijlage</p>	Geen.

			13 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Hierin staan ook de mitigerende maatregelen beschreven die worden getroffen. Zo wordt in de nieuwbouw op 12 locaties toegangen voor vleermuizen tot de spouwruimte gerealiseerd.	
4	1	Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met artikel 3.1.6 lid 1 Bro alsmede met een goede ruimtelijke ordening en de met het voorbereiden van een bestemmingsplan te betrachten zorgvuldigheid. Zowel de uitkomsten van het vooroverleg als een beschrijving van de wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken ontbreekt.	<p>Het concept-ontwerpbestemmingsplan is voorgelegd en besproken met het waterschap Rijn en IJssel en de provincie Gelderland. De overlegreactie van het Waterschap van 16 november 2020 heeft ertoe geleid dat de waterparagraaf op onderdelen is aangepast. Abusievelijk is in de paragrafen 4.8.3 en 6.2.1 van de toelichting niet vermeld dat het wettelijk vooroverleg heeft plaatsgevonden, ook de resultaten hiervan zijn niet vermeld. De toelichting zal op dit punt worden aangevuld c.q. aangepast. Dit neemt niet weg dat het wettelijk vooroverleg wel degelijk heeft plaatsgevonden en ook geleid heeft tot aanpassing van het bestemmingsplan. Bij de totstandkoming van de plannen en gedurende het planproces is de provincie Gelderland regelmatig betrokken. Tevens is overleg geweest ten aanzien van het concept bestemmingsplan.</p> <p>Aan de voorgenomen (her)ontwikkeling is bovendien een lang traject voorafgegaan, waarin ook omwonenden en ondernemers uit het centrum van Didam zijn betrokken. Het centrumplan Didam – waarin de voorliggende (her)ontwikkeling reeds is voorzien – is in mei 2016 door de gemeenteraad vastgesteld. In het kader van het centrumplan is in breed verband gesproken met bewoners en belanghebbenden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet uitsluitend in de juridisch-planologische vertaling van het centrumplan. De gemeente heeft het derhalve niet nodig geacht om een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Dit betreft ook geen wettelijke verplichting. Wel is burgers en maatschappelijke organisaties de mogelijkheid geboden een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. De ingekomen zienswijzen worden in deze zienswijzennota samengevat en van een beantwoording voorzien. De zienswijzennota wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.</p> <p>De gemeente bevindt zich derhalve op het standpunt dat van een zorgvuldige voorbereiding wel degelijk sprake is. Van strijdigheid met artikel 3.6.1 lid 1 aanhef en onder c en e Bro is derhalve geen sprake.</p>	De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Paragraaf 6.2.1 wordt aangevuld met de resultaten van het wettelijk vooroverleg.
	2	De planontwikkeling is in strijd met het transparantiebeginsel en andere beginselen van behoorlijk	De vraag of sprake is van staatssteun is niet relevant in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke effecten van het	Geen.

		<p>bestuur. De grondtransactie tussen de gemeente Montferland en Bruil Groenstaete Projectontwikkeling is niet voorafgegaan door een openbare en transparante biedprocedure waaronder Didam Have de kans is ontboden mee te dingen naar de grond. De schending van deze beginselen heeft tot gevolg dat uitvoering van de koopovereenkomst onrechtmatig is jegens Didam Have. Hierdoor is besluitvorming niet uitvoerbaar. Zonder dat eerst een openbare en transparante biedprocedure is gevolgd kan de gemeente de betrokken gronden niet verkopen en geen bestemmingsplan vaststellen dat betrekking heeft op die gronden.</p>	<p>plan. Het vaststellen van een bestemmingsplan als zodanig kan in ieder geval niet worden aangemerkt als het verlenen van staatssteun.</p> <p>De gemeente stelt zich daarbij op het standpunt dat het pand tegen een marktconform bedrag verkocht n.a.v. onafhankelijk en deskundige taxatie en er geen sprake van onrechtmatige staatssteun. De rechter spreekt zich hier in een separatie civiele procedure nog over uit.</p> <p>De verkoop van de gemeentehuislocatie en wijze van ontwikkeling is planologisch niet relevant en behoeft derhalve als onderdeel van deze procedure niet opnieuw te worden getoetst.</p>	
	3	<p>Het voorliggende plan is niet mogelijk zonder onrechtmatige staatssteun. De gemeente verstrekt staatssteun van 1 miljoen euro door het pand voor slechts 1,3 miljoen te verkopen terwijl de marktwaarde 2,3 miljoen euro is (taxatierapport BaseValue). De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daardoor niet verzekerd. Het plan kan niet uitgevoerd worden aangezien de ontwikkelaar de staatssteun niet kan of wil betalen.</p>	<p>Met de ontwikkelaar is (anterieure) overeenkomsten gesloten waardoor het kostenverhaal anderszins is verzekerd als bedoeld in artikel 6.12, tweede lid, onder a van de Wro. Onderdeel daarvan vormt onder meer het aspect planschade. Het betreft een particulier initiatief dat op kosten van de ontwikkelaar wordt gerealiseerd. Het plan is economisch uitvoerbaar.</p> <p>Het vraagstuk van staatssteun in het kader van de planologische procedure niet aan de orde. Zie verder de reactie onder 4.2.</p>	Geen.
	4	<p>In de specifieke gebruiksregel 3.3.1 onder b van de bestemming 'Centrum' staat dat het winkelvloeroppervlak (wvo) van een supermarkt niet meer mag bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum vloeroppervlakte (m2)' is weergegeven. Dit betekent voor voormalige gemeentehuis een wvo van 1215m2, en voor de locatie huidige Coop een wvo van 1055m2. In paragraaf 5.3.2 van de plantoelichting staat echter dat in de specifieke gebruiksregels ten aanzien van supermarkten is geregeld dat het bruto vloeroppervlak (bvo) niet meer mag bedragen dan 1.600 m2. Het ontwerpbestemmingsplan is daardoor niet in overeenstemming met de wens van de planwetgever.</p>	<p>In de regels van het concept-ontwerpbestemmingsplan was aanvankelijk het bruto vloeroppervlak (bvo) van beide supermarkten vastgelegd en gemaximeerd op 1.600 m2. Het is echter gebruikelijker om bij supermarkten het maximum winkelvloeroppervlak (wvo) in de regels te verankeren, aansluitend op het distributieplanologisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan de voorgenomen ontwikkeling. De wijziging is pas in een laat stadium doorgevoerd, waarbij de juridische plantoelichting abusievelijk niet is aangepast.</p> <p>Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat niet de toelichting, maar de regels (in combinatie met de verbeelding) juridisch leidend c.q. afdwingbaar zijn. Daarin is bepaald dat het winkelvloeroppervlak van de supermarkten niet meer mag bedragen dan respectievelijk 1.055 m2 en 1.215 m2.</p>	De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In lid 3.3.1 van de regels wordt naast het aantal m2 wvo, ook het bruto vloeroppervlak gemaximeerd (op 1.600 m2). Paragraaf 5.3.2 wordt in overeenstemming gebracht met de regels.
	5	<p>De impact op het woon-, leef- en ondernemersklimaat als gevolg van het enorme beoogde bouwvolume is ten onrechte niet beoordeeld in de plantoelichting.</p>	<p>De bouwvolumes die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn afgestemd op het (gecoördineerde) bouwplan.</p> <p>Het beoogde bouwplan is leidend geweest voor de situering en begrenzing van het bouwvlak, met dien verstande dat een beperkte marge (van 1 m) is aangehouden in verband met tussentijdse wijzigingen in de bouwplannen. Ongeacht het feit dat het bouwplan gecoördineerd wordt, acht de gemeente een dergelijke (beperkte) marge wenselijk en acceptabel. Ook de maximum goot- en bouwhoogte zijn afgestemd op de</p>	Geen.

			<p>maatvoering van het bouwplan, waarbij eveneens een beperkte marge (tot maximaal 1 m) is aangehouden. In paragraaf 2.3 van de toelichting is een toelichting gegeven op de ruimtelijke inpassing van de beoogde bebouwing in de omgeving. De gemeente herkent zich derhalve niet in het betoog van de reclamant dat de impact van het bouwvolume op het ondernemers-, woon- en leefklimaat niet zou zijn beoordeeld.</p> <p>Ten aanzien van het ondernemersklimaat stelt de gemeente zich op het standpunt dat het aantal vierkante meters winkelvloeroppervlak ten behoeve van een supermarkt voldoende is begrensd in de gebruiksregels van het bestemmingsplan (zie lid 3.3.1). Het toegestane aantal vierkante meters wvo is afgestemd op het distributieplanologisch onderzoek (DPO) dat aan de ontwikkeling ten grondslag ligt (een toevoeging van 760 m² wvo ten opzichte van de huidige situatie). Uit het DPO – dat als bijlage 2 bij de toelichting is opgenomen - blijkt dat de toevoeging van extra vierkante meters winkelvloeroppervlak niet leidt tot een duurzame ontvrichting van het voorzieningenniveau. Het beoogde bouwvolume c.q. programma heeft derhalve geen negatief effect op het ondernemersklimaat. De gemeente stelt zich op het standpunt dat dit afdoende is gemotiveerd in paragraaf 3.1.2. van de toelichting.</p>	
	6	Bij de onderzoeken die aan bestemmingsplan ten grondslag liggen, moet worden uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden. Als er verschillende bestemmingen en gebruiken binnen een gebied mogelijk worden gemaakt, dienen de gevolgen en effecten van ieder van deze bestemmingen of gebruiken te worden onderzocht.	Bij de berekening van de verschillende analyses is ook rekening gehouden met de bestemmingen maatschappelijk en woongebied. Het klopt dat in het ontwerp bestemmingsplan de gronden zijn bestemd voor meerdere functies, waaronder horeca en dienstverlening. Aangezien deze functies onvoldoende zijn betrokken in de analyses komen deze functies bij de vaststelling van het bestemmingsplan te vervallen.	Als reactie op de zienswijze wordt artikel 3.1 van de regels van het bestemmingsplan gewijzigd. De bepalingen 3.1.d en 3.1.e worden geschrapt.
	7	Ten onrechte ontbreekt een beoordeling van de aanvaardbaarheid van de gevolgen van het programma waarin het ontwerp bestemmingsplan voorziet voor schaduwhinder en lichtinval. Daarmee is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening, alsmede de artikel 3:2, 3:4, eerste lid en 3:46 Awb.	Er gelden geen wettelijke verplichtingen c.q. normen ten aanzien van schaduwhinder en lichtinval. Tevens merken wij op dat voor alle omliggende percelen is beoordeeld wat de effecten zijn van het plan en dat niet gebleken is van onaantvaardbare ruimtelijke effecten, waaronder schaduw- en lichthinder.	Geen.
	8	Het distributieplanologisch onderzoek (dpo) is onjuist uitgevoerd. Ten onrechte is de locatie van de huidige Aldi niet meegenomen, terwijl deze detailhandel bestemming op deze locatie behouden blijft. De stelling dat het onwaarschijnlijk is dat er op deze locatie een nieuwe	Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de memo zienswijze supermarkten Didam Stec Groep 21.158, welke als bijlage 1 aan deze zienswijzennota is gevoegd.	Geen.

		supermarkt wordt gevestigd, miskent dat de locatie geschikt is voor een kleine gemakformule / supermarkt.		
9	In de verkeersanalyse van Goudappel Coffeng is uitgegaan van de realisatie van de Coop en Aldi. Dit strookt niet met het uitgangspunt van de maximale planologische mogelijkheden in het ontwerpbestemmingsplan; vestiging van ander supermarkt is ook mogelijk. Een supermarkt in een lager segment heeft een andere parkeerbehoefte dan een supermarkt in een hoger segment.	Er is bij de verkeersanalyse rekening gehouden met de planologische effecten. Het benodigde aantal parkeerplaatsen alsmede de verkeersgeneratie van de supermarkten is daarbij berekend met behulp van de landelijk te hanteren CROW-kencijfers, opgenomen in de meest recente CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren; december 2018). In deze publicatie is geen onderscheid gemaakt in de segmentatie van supermarkt. Een supermarkt in het lagere segment kent conform de CROW-kencijfers geen andere parkeerbehoefte dan een supermarkt in een hoger segment. In CROW-publicatie 381 zijn de volgende typen supermarkten onderscheiden: * Buurtsupermarkt; * Fullservice-supermarkt; * Grote supermarkt (XL). De beoogde supermarkten (Aldi en COOP), voldoen niet aan de criteria opgenomen in CROW-publicatie 381 voor een buurtsupermarkt en/of een grote supermarkt. Een buurtsupermarkt is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m ² wvo) en een grote supermarkt heeft een verkoopvloeroppervlak groter dan 2.500 m ² .	Geen.	
10	In de verkeersanalyse is uitgegaan van de gemiddelde kencijfers voor de berekening van de verkeersgeneratie voor zowel auto- als fietsverkeer. Een gemiddelde tussen de minimale en maximale verkeersgeneratie volstaat bij de berekening van de maximale mogelijkheden niet. Er dient rekening gehouden te worden met de 'worst-case-scenario'.	Montferland heeft een gemiddeld mobiliteitsprofiel, waarmee aangesloten wordt bij de gemiddelde kencijfers voor parkeren en de verkeersgeneratie. Het is daarnaast niet juist dat voor een worst-case scenario enkel de maximale kencijfers voor de verkeersgeneratie aangehouden moeten worden. Mobiliteitskenmerken van (potentiële) gebruikers van de toekomstige functie zijn van invloed op de bepaling van het benodigde aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie. Eén van de achterliggende kenmerken voor de bandbreedte in de CROW-kencijfers is het gemiddelde autobezit per huishouden. De gemeente Montferland is geclassificeerd als 'Weinig stedelijk' (CBS-statline). Het gemiddelde autobezit per huishouden bedraagt in de gemeente Montferland 1,2. Het landelijke gemiddelde in weinig stedelijke gebieden bedraagt 1,23.	Geen.	
11	Het gevolg van een mogelijke afsluiting van de Schoolstraat en Domineeskamplaan is niet gemodelleerd in het verkeersrapport. Aangezien de gemeente niet beschikt over een verkeersmodel waarmee het effect van de afsluiting kan worden gemodelleerd, is het effect beredeneerd. Didam Have meent hiermee dat niet overtuigend inzichtelijk is gemaakt of het verkeer in de toekomstige situatie adequaat kan worden afgewikkeld.	Vanwege het ontbreken van het verkeersmodel op dit detailniveau is het effect van de afsluiting van de Schoolstraat en Domineeskamplaan op basis van de beschikbare gegevens door het betreffende hiertoe gespecialiseerde bureau op een zo betrouwbaar en transparant mogelijke manier, inzichtelijk gemaakt.	Geen.	

12	<p>Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet hoe de groene ambities van het bouwplan, in lijn zijn met het Groenstructuurplan en zijn vertaald in de planregels. De planregels garanderen niet dat het groen wordt gerealiseerd. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting is alleen niet nodig als dit anderszins is geborgd in het publiekrechtelijk spoor of exploitatieplan, of het gemeentebestuur heeft zelf de directe invloed om de maatregelen te treffen. Aangezien deze situaties zich niet voordoen, is het opnemen van een voorwaardelijke verplichting noodzakelijk. Ook in de ontwerp-omgevingsvergunning zijn geen voorschriften verbonden voor de realisatie van groen. Er zijn zodoende niet voldoende waarborgen ten aanzien van de landschappelijke inpassing waardoor het ontwerpbestemmingsplan niet ruimtelijk aanvaardbaar en dus niet uitvoerbaar kan worden geacht. Daarmee is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Het is inderdaad de bedoeling dat de parkeerterreinen een prettig verblijfsklimaat en groen karakter krijgen, met voldoende ruimte voor plantvakken en bomen. De gemeente heeft daarbij de ambitie de bestaande bomen zoveel mogelijk te behouden. De aanwezige bomen zijn echter niet dusdanig waardevol, dat deze voorzien moeten worden van een beschermende regeling in het bestemmingsplan.</p> <p>Het beplantingsplan maakt daarbij als voorwaardelijke verplichting onderdeel uit van de omgevingsvergunning voor de realisatie van de supermarkten en appartementen. Voorts zijn er afspraken gemaakt in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar ten aanzien van een groene inpassing van het plan. De gemeente stelt zich daarmee op het standpunt dat de groene inpassing van het plan voldoende is geborgd.</p>	Geen.
13	<p>In de onderzoeken geluid en luchtkwaliteit zijn onterecht de 15 grondgebonden dat het bestemmingsplan mogelijk maakt op de locatie van de brandweerkazerne en voormalige gemeentewerf niet betrokken. Evenmin zijn de bestaande woningen betrokken in het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai. Hierdoor is in de onder akoestische onderzoeken en het onderzoek naar de luchtkwaliteit ten onrechte niet uitgegaan van de maximaal planologische mogelijkheden.</p>	<p>De onderzoeken geluid en luchtkwaliteit zijn geactualiseerd, waarbij rekening gehouden is met de aangedragen bezwaren. De geactualiseerde onderzoeken zullen als bijlage worden toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. De conclusies blijven echter ongewijzigd. De aspecten geluid en lucht vormen geen belemmering voor de uitvoering van het plan.</p>	De geactualiseerde onderzoeken geluid en luchtkwaliteit worden als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.
14	<p>In het akoestisch rapport is ten onrechte niet inzichtelijk gemaakt wat het gevolg is van de cumulatie van het wegverkeerslawaai en het inrichtingslawaai. Beide geluidsbronnen zijn afzonderlijk van elkaar in kaart gebracht, maar het effect van een cumulatie van beide geluidaspecten ontbreekt ten onrechte, waardoor niet kan worden vastgesteld dat een cumulatie van het wegverkeerslawaai en het inrichtingslawaai tot een aanvaardbare situatie leidt voor wat betreft geluid.</p>	<p>De grootste toename van de cumulatieve geluidsbelastingen vinden plaats bij de nieuwe woningen (Blok A). Deze grootste toename van de cumulatieve geluidsbelasting bedraagt 1,1 dB op basis van het wegverkeersspectrum.</p> <p>Bij de omliggende bestaande woningen is de grootste toename van de cumulatieve geluidsbelasting bedraagt 0,2 dB.</p> <p>Een toename de cumulatieve geluidsbelasting van 2 dB of minder wordt als acceptabel gezien. De optredende toename van de cumulatieve geluidsbelasting is dan ook acceptabel.</p> <p>De berekening van de cumulatieve geluidsbelasting en de toename van de cumulatieve geluidsbelasting is beschreven in een aparte notitie.</p>	De notitie cumulatieve geluidsbelasting is toegevoegd als bijlage aan het bestemmingsplan.
15	<p>Nu het ontwerpbestemmingsplan gebrekkig is, kan het niet in deze vorm worden vastgesteld. Omdat de omgevingsvergunning wordt getoetst aan dit bestemmingsplan en het vigerende bestemmingsplan zich</p>	<p>De gemeente stelt zich op het standpunt dat de beoogde ontwikkeling voldoende is gemotiveerd in de toelichting en daarbij behorende onderzoeken, waarmee is aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</p>	Geen.

		verzet tegen de omgevingsvergunning, kan de omgevingsvergunning niet in deze vorm worden verleend.		
5	1	Stichting Burgers Eerst is van mening dat de gemeente rechtsregels niet in acht heeft genomen en het Masterplan Centrum Didam dient te worden herzien. In de optiek van Stichting Burgers Eerst is er gehandeld in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur en met de richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 voor wat betreft de milieueffectbeoordeling en particuliere projecten binnen het Masterplan Centrum Didam.	De afweging of een MER nodig is heeft plaatsgevonden in de vormvrije m.e.r.-beoordeling die als bijlage 15 bij de toelichting is opgenomen. Daaruit blijkt dat het plan niet leidt tot aanzienlijke milieueffecten en een milieueffectrapport niet nodig is. Er hoeven dus ook geen alternatieven beoordeeld te worden.	Geen.
	2	Er is geen gevolg gegeven aan het verdrag van Aarhus betreffende de toegang tot informatie, inspraak en besluitvorming. Omwonenden en andere betrokken moeten besluiten uit de krant vernemen en zijn onvoldoende betrokken.	Zie reactie 1.1.	Geen.

Bijlagen:

1. Bijlage 1 - Memo zienswijze supermarkten Didam Stec Groep 21.158
2. Bijlage 2 - Akoestisch onderzoek industrielawaai d.d. 2021-07-19
3. Bijlage 3 - Akoestisch onderzoek weglawaai d.d. 2021-07-20
4. Bijlage 4 - Luchtonderzoek, Didam centrumontwikkeling d.d. 2021-07-09
5. Bijlage 5 - Geactualiseerde notitie Verkeer en parkeren d.d. 23.6.2021
6. Bijlage 6 – notitie Cumulatie van geluid voor de Didam centrumontwikkeling, d.d. 2021-07-20