

Nota van Zienswijzen

Wijziging omgevingsplan

TAM-Omgevingsplan “Hoofdstuk 22I Rijksweg 28
en Oudebaan 11 Milsbeek”

geanonimiseerde internetversie

Gemeente Gennep

Versie: 19 augustus 2026

Nota van Zienswijzen Wijziging Omgevingsplan TAM-Omgevingsplan “Hoofdstuk 22I Rijksweg 28 en Oudebaan 11 Milsbeek”

Inleiding

Het ontwerp van de Wijziging Omgevingsplan "TAM-Omgevingsplan Hoofdstuk 22I Rijksweg 28 en Oudebaan 11 Milsbeek" heeft met ingang van 11 december 2025 gedurende zes weken, tot en met 21 januari 2026 ter inzage gelegen in het gemeentekantoor.

Daarnaast was de ontwerp-wijziging te raadplegen via de landelijke voorziening <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart>. Gedurende voornoemde termijn heeft iedereen zijn zienswijze over dit ontwerpplan kenbaar kunnen maken.

Zienswijzen en overlegreacties

Gedurende de inzage-termijn zijn 5 zienswijzen ingediend waarvan er na afloop van de termijn, na overleg tussen initiatiefnemer en indieners, alsnog 2 zijn ingetrokken. De zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en daarmee ontvankelijk. Verder hebben de Provincie Limburg, Waterschap Limburg en Rijkswaterstaat een overlegreactie ingediend.

Samenvatting plan en belangrijkste aspecten zienswijzen

Samenvatting van het plan

Het TAM-Omgevingsplan maakt de realisatie van 34 woningen mogelijk op de locatie van het voormalige restaurant 't Töpke aan de Rijksweg 28 en de molenromp aan de Oudebaan 11 in Milsbeek. Het programma bestaat uit 33 gestapelde woningen (8 boven-benedenwoningen en 25 appartementen) met een gebouwde parkeervoorziening eronder, en 1 woning in de bestaande molenromp. De ontsluiting voor autoverkeer vindt plaats via de Oudebaan.



Impressie woningbouwplan

In totaal worden 35 parkeerplaatsen in de parkeergarage en 21 parkeerplaatsen in de directe omgeving, aan beide zijden van de Oudebaan, gerealiseerd. Op navolgende afbeeldingen is de locatie van die 56 parkeerplaatsen opgenomen.



Toekomstige locatie 35 (van de 56) parkeerplaatsen in de parkeerkelder



Toekomstige locatie 13 (van de 56) parkeerplaatsen in de directe omgeving



Toekomstige locatie 8 (van de 56) parkeerplaatsen in de directe omgeving

Belangrijkste aspecten van de zienswijzen

De ingediende zienswijzen hebben in hoofdzaak betrekking op de volgende onderwerpen:

1. **Verkeer en ontsluiting via de Oudebaan:** Meerdere indieners hebben moeite met de keuze om het plan te ontsluiten via de Oudebaan in plaats van via de Rijksweg. Zij vrezen voor verkeersonveilige situaties op deze weg, onder andere in combinatie met de bevoorrading van de supermarkt.
2. **Parkeren:** Er wordt gesteld dat het parkeeronderzoek gebaseerd is op onjuiste aannames en dat de restcapaciteit in de openbare ruimte onvoldoende is om de extra parkeervraag op te vangen. Betwist worden specifieke onderdelen van het parkeeronderzoek.
3. **Participatieproces:** Enkele indieners stellen dat de participatie onzorgvuldig is verlopen en dat documenten niet tijdig beschikbaar waren gesteld.
4. **Overige punten:** Er wordt gesteld dat het stikstofonderzoek en het akoestisch onderzoek op onjuiste uitgangspunten zijn gebaseerd.

Hierna worden de zienswijzen afzonderlijk behandeld.

Beantwoording zienswijzen

Naam	Indiener 1
Samenvatting	Indiener 1 is bewoner van de Oudebaan en is niet tegen woningbouw op de locatie als zodanig, maar maakt bezwaar tegen de gekozen verkeersontsluiting en parkeeroplossing. De zienswijze kan als volgt worden samengevat: 1. De verkeersbeschrijving in paragraaf 6.12.1 van de motivering geeft een onjuist en vertekend beeld. De berekening van de verkeersgeneratie is gebaseerd op een specifieke woningmix (huur- en koopappartementen), terwijl het omgevingsplan ook de realisatie van uitsluitend koopappartementen toestaat, wat tot een hogere verkeersgeneratie zou leiden. 2. In de verkeersberekening wordt ten onrechte de verkeersgeneratie van het voormalige restaurant (128,1 voertuigbewegingen) in mindering gebracht, terwijl het restaurant al sinds april 2023 gesloten is en het verkeer van het restaurant bovendien via de Rijksweg ging en niet via de Oudebaan. De werkelijke toename op de Oudebaan is daarom niet 66,7 maar 194,8 voertuigbewegingen per weekdag, wat ten opzichte van de bestaande 163 voertuigbewegingen een ruime verdubbeling betekent.

	3. De theoretische wegcapaciteit van meer dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal zegt op zichzelf niets over de vraag of een ruime verdubbeling van het verkeer kan leiden tot verkeersproblemen en verkeersonveilige situaties. Er is ten onrechte geen daadwerkelijk onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op de Oudebaan, die smal is, en een buurtsupermarkt kent met bevoorradingsverkeer en een speelterrein. 4. De parkeerberekening gaat uit van een woningverdeling die niet in het omgevingsplan is vastgelegd en is daarmee niet representatief voor de maximale planmogelijkheden. Zelfs bij de gehanteerde berekening blijkt de bezettingsgraad van 85% voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte maar net niet overschreden te worden. Bij een representatieve berekening zou die grens worden overschreden. 5. Het stikstofonderzoek rekent in de referentiesituatie met 23,7 voertuigbewegingen voor het kantoor in de molenromp, terwijl in de motivering wordt gesteld dat het in de praktijk niet mogelijk is de molenromp als kantoor te gebruiken. Hierdoor wordt de stikstofbijdrage in de referentiesituatie overschat en staat niet vast dat de conclusie van 0,00 mol N/ha/jaar correct is. 6. Het akoestisch onderzoek gaat uit van 100 motorvoertuigen per etmaal op de Oudebaan, terwijl er in april 2025 al 163 voertuigbewegingen per etmaal werden geteld. De verkeersintensiteit lijkt daarmee onderschat. 7. Indiener pleit ervoor de ontsluiting aan de zijde van de Rijksweg te realiseren en de parkeerbehoefte volledig in het plangebied op te lossen.
Reactie gemeente	1. De verkeersgeneratieberekening in paragraaf 6.12.1 is gebaseerd op de verkeersgeneratiecijfers uit de CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024'. Hierbij is het midden van de bandbreedte gehanteerd, wat een gangbare en gebruikelijke methodiek is. Het is juist dat het omgevingsplan ook een andere woningmix toestaat dan de beoogde verdeling. Echter, uitsluitend koopappartementen zoals indiener stelt, is niet mogelijk. Het omgevingsplan bevat namelijk een bepaling dat minimaal 8 appartementen in de sociale huur gerealiseerd worden. Daarnaast is het aantal woningen binnen het plangebied begrensd door een aanduiding en is het woningbouwplan begrensd door een bouwvlak en andere maatvoeringen zoals de maximale bouwhoogte. Echter, ook bij een invulling met een iets andere categorie appartementen blijft de totale verkeersbelasting op de Oudebaan ruim onder de capaciteit van deze weg als erftoegangsweg. De gemeente heeft verkeerstellingen uitgevoerd waaruit blijkt dat de

	restcapaciteit dusdanig groot is dat ook een hoger aantal voertuigbewegingen verkeerskundig ruimschoots aanvaardbaar is. Tenslotte wordt opgemerkt dat in de anterieure overeenkomst met initiatiefnemer afspraken zijn gemaakt over het woningbouwprogramma, onder andere ook over het aantal sociale huurwoningen. 2. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is het gebruikelijk om uit te gaan van de planologisch-juridische situatie (de geldende rechten), niet van de feitelijke situatie op een bepaald moment. Het restaurant beschikt nog steeds over een horecafunctie in het omgevingsplan en kan in theorie op elk moment weer in gebruik genomen worden. De saldering met de bestaande planologische rechten is daarmee een gangbare methodiek. Dat het verkeer van het restaurant via de Rijksweg ging, is correct. De gemeente erkent dat alle verkeersbewegingen van de nieuwbouw in de toekomst via de Oudebaan gaan lopen. Zoals in de motivering is beschreven, bedraagt de totale verkeersbelasting op de Oudebaan in de toekomstige situatie circa 358 voertuigbewegingen per weekdag, inclusief het al aanwezige verkeer van 163 voertuigbewegingen. Dit is ruim binnen de capaciteit van de weg die geschikt is voor 1.000 voertuigbewegingen. Los van de theoretische beschrijving is dit ook ter plaatse door deskundigen bekeken. 3. De Oudebaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. De weg is bedoeld voor bestemmingsverkeer. Dat delen van de weg smal zijn, is niet ongebruikelijk voor een erftoegangsweg en maakt onderdeel uit van het bestaande straatprofiel. De theoretische wegcapaciteit van 1.000 motorvoertuigen per etmaal dient als referentiekader om de berekende intensiteit in perspectief te plaatsen. De berekende intensiteit van circa 358 voertuigbewegingen per weekdag is passend bij het karakter van een erftoegangsweg met bestemmingsverkeer. Overigens is dit door deskundigen ter plaatse ook bekeken en is er dus wel degelijk onderzoek gedaan in tegenstelling tot hetgeen indiener stelt. De bevoorrading van de supermarkt betreft verder een bestaande situatie die door dit plan niet wijzigt. Over de lengte van de Oudebaan zijn meerdere wegvakken aanwezig waar passeren mogelijk is. Daarnaast is het plangebied tweezijdig bereikbaar, zowel via de Kerkstraat als via de Kanonskamp, waardoor verkeer niet afhankelijk is van één uitrijrichting. Structurele belemmering van de bevoorrading is verkeerskundig niet aannemelijk. 4. Zoals aangegeven bij punt 1 is de gehanteerde woningmix een realistisch uitgangspunt. Het aantal van 8 sociale huurappartementen is bovendien dwingend vastgelegd in de planregels. Ook is het woningbouwprogramma in een anterieure overeenkomst met initiatiefnemers vastgelegd. Daarnaast
--	--

	merkt de gemeente op dat het parkeeronderzoek is uitgevoerd conform de Nota Parkeernormen Gennep 2024. Uit het onderzoek blijkt dat de maximaal toegestane bezettingsgraad van 85% niet overschreden wordt. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is het parkeeronderzoek en de motivering van het TAM-omgevingsplan op enige punten aangepast. Het bouwplan voorziet nu in 35 parkeerplaatsen in de parkeerkelder en 21 parkeerplaatsen op maaiveldniveau in de directe omgeving. De situering van de parkeerplaatsen is op pagina 3 van deze Nota verder toegelicht. 5. Het stikstofonderzoek is een separaat onderzoek dat is uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau. In het aangepaste stikstofonderzoek wordt, net als bij het aspect verkeer, niet langer uitgegaan van voertuigbewegingen in de referentiesituatie voor het kantoor in de molenromp. Los van deze aanpassing wordt in het stikstofonderzoek uitgegaan van een gangbare methodiek bij stikstofberekeningen. Zowel met als zonder de voertuigbewegingen van het kantoor in de molenromp komt de stikstofberekening uit op een depositie van 0,00 mol N/ha/jaar in zowel de aanleg- als de gebruiksfase. Het aspect stikstof vormt dan ook geen belemmering voor dit woningbouwplan. 6. In het akoestisch onderzoek is voor de Oudebaan uitgegaan van verkeersintensiteiten die zijn ontleend aan het gemeentelijke verkeersmodel. Het betreft een prognose voor het toekomstig peiljaar. De gemeente heeft deze uitgangspunten nader laten toetsen door het akoestisch adviesbureau. Waar nodig zijn de berekeningen geactualiseerd aan de hand van de uitgevoerde verkeerstellingen. Dit leidt overigens niet tot een andere conclusie voor de haalbaarheid van het woningbouwplan. 7. De keuze voor ontsluiting via de Oudebaan is gemaakt in het principebesluit van het college, in het kader van de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit en de 'etalagefunctie' van de provinciale weg N271. Een woonontwikkeling sluit qua verkeersfunctie aan bij een erftoegangsweg zoals de Oudebaan is. Dat het voormalige restaurant via de Rijksweg was ontsloten, maakt niet dat een woonontwikkeling per se op dezelfde wijze moet worden ontsloten. Gelet op de berekende verkeersgeneratie en de beschikbare wegcapaciteit is de ontsluiting via de Oudebaan verkeerskundig passend.
Conclusie	De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het juridisch bindende deel van het TAM-Omgevingsplan. Wél zijn het parkeeronderzoek, het akoestisch onderzoek en de motivering van het TAM-Omgevingsplan aangepast.

Naam	Indiener 2
Samenvatting	Indiener 2 is de exploitant van supermarkt aan de Kerkstraat in Milsbeek. De zienswijze kan als volgt worden samengevat: 1. Er zijn op dit moment al onvoldoende parkeerplaatsen voor klanten van de supermarkt (circa 9 parkeerplaatsen). Als bewoners of bezoekers van de nieuwbouw daar ook gaan parkeren, blijft er te weinig ruimte over. 2. Wanneer er naast de winkel op de Oudebaan geparkeerd wordt, komt de winkelbevoorrading in het gedrang. De vrachtwagens hebben alle ruimte nodig om te manoeuvreren op de Oudebaan. De enige route voor de vrachtwagen is via de Kerkstraat en vervolgens de Oudebaan in. Tijdens het lossen wordt de Oudebaan geblokkeerd. 3. Het is onwenselijk dat bewoners van de nieuwbouw via de achterkant (Oudebaan) bij hun parkeerplaats moeten komen, omdat dit conflicten oplevert met het bevoorradingsverkeer. Vertrekkend verkeer vanuit de nieuwbouw kan niet linksaf als de vrachtwagen aan het lossen is.
Reactie gemeente	1. De parkeerplaatsen bij de supermarkt zijn bestemd voor klanten van de supermarkt en de overige voorzieningen ter plaatse. In het parkeeronderzoek zijn deze parkeerplaatsen niet meegeteld als restcapaciteit voor de woningbouwontwikkeling. De parkeerbehoefte van de woningen wordt primair op eigen terrein en in de directe omgeving opgevangen (56 parkeerplaatsen waarvan 35 in de parkeerkelder) en voor het overige in de openbare ruimte binnen een loopafstand van 150 meter. Er wordt niet verwacht dat toekomstige bewoners en bezoekers op de parkeerplaatsen nabij de supermarkt gaan parkeren, aangezien zij voor het merendeel over een eigen parkeervoorziening beschikken of in de directe omgeving kunnen parkeren. 2. De bevoorrading van de supermarkt via de Oudebaan betreft een bestaande situatie. Bevoorrading van supermarkten vindt enkele keren per dag plaats en is meestal van relatief kortdurende aard. Dit bouwplan wijzigt deze situatie niet en introduceert ook geen extra vrachtverkeer. Dit is verder een situatie die inherent is aan de aanwezigheid van een supermarkt in een dorpscentrum. Dit woningbouwplan veroorzaakt geen structurele belemmering van de bevoorrading. 3. De Oudebaan is tweezijdig aangesloten: richting de Kerkstraat en richting de Kanonskamp. Verkeer vanuit de nieuwbouwappartementen is daarmee niet

	afhankelijk van één uit- of inrijrichting. Als de Oudebaan tijdelijk geblokkeerd is door een bevoorradende vrachtwagen, kan verkeer eventueel altijd de andere richting op. Dit zijn kortdurende situaties die passen bij het karakter van een erftoegangsweg in een dorpscentrum.
Conclusie	De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het TAM-omgevingsplan.

Naam	Indiener 3
Samenvatting	Indiener 3 betreft bewoners van de Oudebaan. De zienswijze kan als volgt worden samengevat: 1. De ontsluiting van het plan via de Oudebaan leidt tot een enorme verkeerdrukke op deze smalle strook weg. Doorgaand en tegengesteld rijdend verkeer kan elkaar niet passeren, waardoor ook fietsers, wandelaars en mensen met kinderwagens zich niet veilig kunnen verplaatsen. De optie van ontsluiting via de Rijksweg (zoals bij het voormalige restaurant en het tegenoverliggende project Bakkershof) wordt door de gemeente en de ontwikkelaar onbesproken gelaten. 2. Het parkeren is een groot probleem. Met 34/35 parkeerplaatsen in de garage is er slechts één parkeerplaats per woonunit. De 6 overige parkeerplaatsen (2 langs het project, 2 bij de molenstomp en 2 op het grasveld) behoren tot openbaar gebied en mogen niet tot het project gerekend worden. Er wordt niet voldaan aan de parkeernorm. 3. Er zijn nu al parkeermoeilijkheden bij de supermarkt, op de Oudebaan en in de Wethouder Theunissenhof. De conclusie dat er voldoende restcapaciteit is, is niet correct. Het parkeerprobleem verschuift van de nieuwkomers naar de bestaande bewoners. 4. Indiener is positief over het rooien van boom 1 uit de boomeffectanalyse en wenst ook dat bomen 2, 3 en 4 worden verwijderd vanwege schaduw op zonnepanelen en risico bij storm. 5. Het participatieproces, de keukentafelgesprekken en de informatieverstrekking door de ontwikkelaar en de gemeente waren ondermaats. De informatieavond in het gemeenschapshuis was een teleurstelling.

	6. In het akoestisch onderzoek is niet de geluidsbelasting aan de Oudebaan als gevolg van de verkeerstoename meegenomen, terwijl deze toename ook het woongenot van de bewoners aan de Oudebaan treft. 7. Er is gekozen om zoveel mogelijk woningen te stapelen tot een bijna stedelijke hoogte van ruim 15 meter op een relatief klein stuk grond. Dit past niet bij de omgeving.
Reactie gemeente	1. Voor de reactie op de keuze voor ontsluiting via de Oudebaan wordt verwezen naar de reactie op indiener 1, punten 2, 3 en 7. De gemeente voegt hieraan toe dat het project Bakkershof aan de overzijde van de Rijksweg een andere stedenbouwkundige opzet heeft en direct aan de Rijksweg grenst met een eigen ontsluitingsstructuur. Elk plan wordt op zijn eigen merites beoordeeld. 2. In totaal worden 35 parkeerplaatsen in de parkeergarage en 21 in de directe omgeving gerealiseerd. Een deel van de parkeerplaatsen is gepland op eigen terrein en een deel op gemeenteground, en die worden ten behoeve van dit woningbouwplan gerealiseerd. De parkeernorm wordt niet per woonunit bepaald maar op basis van de Nota Parkeernormen Gennep 2024, die differentieert naar woningtype en grootte. De totale parkeerbehoefte bedraagt 65 parkeerplaatsen. Hiervan wordt een deel op eigen terrein gerealiseerd. En de resterende parkeerplaatsen (op het maatgevende moment werkdagnacht) worden in de openbare ruimte opgevangen. Dit is conform het gemeentelijk parkeerbeleid, mits er voldoende restcapaciteit is, hetgeen uit het parkeeronderzoek is gebleken. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het parkeeronderzoek aangepast en is de inrichting van het openbaar gebied aangepast zoals op pagina 3 van deze Nota van Zienswijzen toegelicht is. 3. Het parkeeronderzoek is uitgevoerd conform de Nota Parkeernormen Gennep 2024. Uit het onderzoek blijkt dat de bezettingsgraad op het maatgevende moment de grens 85% niet overschrijdt. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is het parkeeronderzoek en de motivering van het TAM-omgevingsplan wel op enige punten aangepast. Het woningbouwplan voorziet nu in 35 parkeerplaatsen in de parkeerkelder en 21 parkeerplaatsen op maaiveldniveau in de directe omgeving. 4. De wens om bomen 2, 3 en 4 te verwijderen wordt genoteerd. In de boomeffectanalyse is per boom beoordeeld of deze behouden kan blijven bij de realisatie van het plan. Het verwijderen van bomen die buiten het plangebied staan of die niet door de bouwwerkzaamheden worden

	bedreigd, valt buiten het bereik van dit omgevingsplan. Voor de kap van een aantal bomen is een kapvergunning nodig. Die vergunning wordt apart aangevraagd en hiertegen kan apart bezwaar gemaakt worden. 5. De belangen van indiener zijn, en waren ook al eerder, duidelijk in beeld. Zowel initiatiefnemer als gemeente hebben persoonlijke gesprekken met indiener gevoerd. Verder heeft initiatiefnemer de informatieavond bezocht en daar vragen gesteld. Ook is er per brief en per e-mail contact met indiener geweest. Participatie is erop gericht om in een vroegtijdig stadium belangen en meningen op tafel te krijgen. Participatie hoeft niet te leiden tot overeenstemming over het plan. Participatie heeft voldoende plaatsgevonden en ook de wettelijke procedure is correct doorlopen. 6. Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op de geluidsbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woningen dus niet op de bestaande woning van indieners. Dit is de wettelijke toets die in het kader van het omgevingsplan moet worden uitgevoerd: er moet worden aangetoond dat ter plaatse van de nieuwe woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. De bestaande woningen aan de Oudebaan liggen niet dicht bij een geluidsbron dan in de huidige situatie. Het verkeer op de Oudebaan betreft bestemmingsverkeer met een snelheid van 30 km/u. De geluidsproductie van dergelijk verkeer is aanzienlijk lager dan die van verkeer op een weg met een hogere snelheid. De toename van verkeersbewegingen op de Oudebaan leidt niet tot een geluidsniveau dat als onaanvaardbaar moet worden beschouwd voor de bestaande woningen. 7. De maximale bouwhoogte van het appartementengebouw bedraagt drie bouwlagen met kap. In de huidige planologische situatie gold al een maximale bouwhoogte van 10 meter voor het horecapand. De voorziene hoogte van het nieuwbouwplan past stedenbouwkundig op deze locatie. De stedenbouwkundige opzet is mede ingegeven door de wens om voldoende woningen (voor diverse doelgroepen en in verschillende prijsklassen) te realiseren op een beperkt grondoppervlak, een parkeergarage onder het gebouw te realiseren, en het hoogteverschil van 4,5 meter in het terrein te benutten. De bouwhoogte past in de dorpse context en sluit aan bij de bestaande hoogte van de molenromp.
Conclusie	De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van juridisch bindende deel van het TAM-omgevingsplan. Wél zijn het parkeeronderzoek en de motivering van het TAM-Omgevingsplan aangepast en is een bezonningsstudie als bijlage bij het Omgevingsplan gevoegd.

Overlegreacties

Naam	Provincie Limburg
Samenvatting	1. De Provincie Limburg heeft het ontwerp TAM-omgevingsplan beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen. Deze beoordeling geeft geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.
Reactie gemeente	1. De gemeente neemt kennis van het positieve advies van de Provincie Limburg. Het plan voldoet aan de provinciale instructieregels voor wonen uit de Omgevingsverordening Limburg, waaronder de eis dat sprake is van een behoefte in kwantiteit en kwaliteit op basis van regionaal behoefteonderzoek en dat regionale overeenstemming bestaat over de woningbouwopgave.
Conclusie	De overlegreactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het plan.

Naam	Waterschap Limburg
Samenvatting	1. Het plan ziet er goed uit, maar de waterberging komt niet binnen het plangebied te liggen maar op gemeentegrond. 2. Er wordt slechts 1.560 m² bebouwd op een perceel van 2.600 m². Binnen het plangebied zou genoeg ruimte moeten zijn om het hemelwater af te koppelen, bijvoorbeeld middels infiltratiepalen.
Reactie gemeente	1. en 2. De waterberging is voorzien op gemeentegrond direct aangrenzend aan het plangebied, aan de overzijde van de Oudebaan. In de motivering is beschreven dat de wateropgave van 155,8 m ³ wordt opgelost door middel van bergingsruimte onder de parkeerplaatsen. Initiatiefnemer draagt samen met de gemeente zorg voor de realisatie van de waterberging op gemeentegrond en borgt hiermee dat aan de wateropgave wordt voldaan.
Conclusie	De overlegreactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het plan.

Naam	Rijkswaterstaat
-------------	-----------------

Samenvatting	1. Het plangebied maakt onderdeel uit van een oppervlaktewaterlichaam in beheer bij het Rijk (rivierbed). Er gelden geen beperkingen vanuit het waterstaatswerk. 2. Als gevolg van de ligging in het rivierbed kan hoogwater optreden. Bij schade als gevolg hiervan kan geen schadevergoeding worden verhaald op het Rijk. De initiatiefnemer bouwt op eigen risico en voor eigen verantwoordelijkheid. 3. Op 18 juni 2020 is door de minister het voornemen uitgesproken om de status als rivierbed voor gebieden achter de te versterken primaire keringen te laten vervallen. Op het moment dat de primaire kering op hoogte is, zal de status van rivierbed ter plaatse komen te vervallen. 4. Rijkswaterstaat verzoekt deze informatie aan de motivering toe te voegen.
Reactie gemeente	1. De gemeente neemt kennis van de mededeling dat er geen beperkingen gelden vanuit het waterstaatswerk. 2. De gemeente zal de informatie over het hoogwaterrisico en de eigen verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer opnemen in de motivering, conform het verzoek van Rijkswaterstaat. 3. De gemeente neemt kennis van het voornemen om de status van rivierbed te laten vervallen na versterking van de primaire kering. 4. De motivering zal op dit punt worden aangevuld.
Conclusie	De overlegreactie leidt tot een aanvulling van de motivering met betrekking tot het hoogwaterrisico en de status als rivierbed.

Ambtshalve wijzigingen

Vanwege kleine wijzigingen in het ontwerp van het bouwplan is het bouwvlak op de verbeelding in minimale mate aangepast.