

NOTA VAN INSPRAAK EN OVERLEG VOORONTWERPBESTEMMINGSPLAN 'STATIONSTUIN BARENDRECHT'

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan "Stationstuin Barendrecht", met de daarop betrekking hebbende stukken, heeft met ingang van 2 februari 2018 tot en met 15 maart 2018 ter inzage gelegen op het gemeentehuis in Barendrecht. Ook was het plan elektronisch te raadplegen op de gemeentelijke website en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende de inspraaktermijn is iedereen in de mogelijkheid gesteld schriftelijk en/of mondeling te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan.

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn in totaal twee inspraakreacties (hoofdstuk 2) en drie vooroverlegreactie (Hoofdstuk 3) op het voorontwerpbestemmingsplan naar voren gebracht. In deze nota zijn de inspraakreacties samengevat en beantwoord in hoofdstuk 4. De overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk 5. Ook is per reactie aangegeven of deze aanleiding geeft tot wijziging van het voorontwerpbestemmingsplan. De ambtshalve wijzigingen hebben wij in hoofdstuk 6 opgenomen. Tot slot hebben wij een overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan opgenomen in hoofdstuk 6. Hierbij is onderscheid gemaakt in de toelichting, de regels en de verbeelding.

2. Overzicht van de inspraakreacties

De volgende inspraakreacties over het voorontwerpbestemmingsplan zijn gedurende de inspraaktermijn naar voren gebracht:

| Nr. | Indiener inspraakreactie | Adres | Datum |
|-----|--------------------------|------------|-----------|
| 1. | [REDACTED] | [REDACTED] | 06-2-2018 |
| 2. | [REDACTED] | [REDACTED] | 22-2-2018 |

De inspraakreacties zijn in hoofdstuk 4 samengevat en beantwoord. Per inspraakreactie is aangegeven of de reactie heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Overzicht van de overlegreacties

De volgende overlegreacties over het voorontwerpbestemmingsplan zijn in het kader van het wettelijk overleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro, naar voren gebracht:

| Nr. | Indiener overlegreactie | Adres | Datum |
|-----|---|-------|-----------|
| 3. | Waterschap Hollandse Delta (WSHD) | | 14-2-2018 |
| 4. | Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) | | 15-2-2018 |
| 5. | ProRail | | 28-2-2018 |

De overlegreacties zijn in hoofdstuk 5 samengevat en beantwoord. Per overlegreactie is aangegeven of de reactie heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Inspraakreacties

1. **Indiener**

Samenvatting

- 1.1 Afsluiten autoverkeer Devel: Inspreker steunt het voorstel om de Devel ter hoogte van nummer 11 voor autoverkeer af te sluiten. Inspreker denk hiermee onnodig sluipverkeer via de Vecht en dergelijke te voorkomen.

Reactie

- 1.1 Van afsluiting van de Devel 11 is vooralsnog geen sprake. Dit is ook niet in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen en is ook een aparte verkeersmaatregel. Een te nemen maatregel bestaat in ieder geval uit het invoeren van een blauwe zone, om de parkeerdruk tegen te gaan. Hierdoor dringen we eventueel ook het aantal verkeersbewegingen terug. De eventueel te nemen maatregelen staan los van dit bestemmingsplan en is een afzonderlijk besluit.

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassen van het bestemmingsplan.

2. **Indieners**

Samenvatting

- 2.1 Hoogbouw: In de omgeving is nergens hoger gebouwd dan 10 meter. De nieuwe bebouwing past volgens insprekers niet binnen de contouren van de al bestaande bebouwing. Ook niet bij het historische gebruik van de locatie. Laagbouw zou meer op zijn plaats zijn.
- 2.2 Gebiedsvisie: In de gebiedsvisie zijn drie punten aangedragen, waaraan het voorontwerpbestemmingsplan geen recht doet volgens insprekers. Deze drie punten zijn:
 - Sluit aan bij de stedenbouwkundige karakteristiek van Noord;
 - Verleng de parkachtige blauw/groene hoofdstructuur;
 - Zoek de verbinding met de omliggende wijken.
- 2.3 Groen: Insprekers zien graag de gehele inrichting van de buitenruime uitgewerkt. Vooralsnog voldoet het plan niet aan provinciale speerpunten, waaronder de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit en behoud van groen binnen de bebouwde kom.
- 2.4 Privacy: Voor een aantal woningen geldt dat de privacy ernstig wordt aangetast vanwege de ligging van gebouw drie (meest zuidelijk gelegen gebouw). De balkons van dat gebouw kijken uit over enkele woningen en tuinen in de omgeving (met name Devel 11 en Stationsweg 2). Als gebouw drie ramen krijgt in de zuidgevel, neemt deze overlast nog verder toe.
- 2.5 Ontsluiting garage woning Devel 11: Onduidelijk is hoe de ontsluiting van de garage van de woning aan de Devel 11 is geregeld. Een verduidelijking is wenselijk.
- 2.6 Parkeren: Er zijn te weinig parkeerplaatsen om de verkeerdruk weg te nemen. 31 parkeerplaatsen aan de Devel vervallen, waarvoor er 26 terug komen. In totaal komen er 124 parkeerplaatsen in het plan. Ook zijn er 50 parkeerplaatsen op het stationsdek voorzien. Oplossingen die het plan biedt zijn volgens insprekers niet toereikend. Het is opmerkelijk dat de gemeente deze nieuwe plaatsen op het stationsdek aan het nieuwe plan toebedeelt. Hoewel de gemeente over een oplossing van het huidige parkeerprobleem in de wijk nadenkt, maakt aanscherping van het beleid geen deel uit van het plan. Dit biedt geen zekerheid voor omwonenden. Daarnaast is tijdens de bouw overlast te verwachten van geparkeerde en/of wachtende auto's van leveranciers, werknemers, aannemers en onderaannemers.
- 2.7 Verkeersdruk: De verkeersdruk is de afgelopen jaren sterk toegenomen, met name tussen 6.30 uur – 9.00 uur en 16.00 uur – 19.30 uur. Eventuele maatregelen om deze druk iets te verminderen door de doorsteek op het stationsdak te verleggen, zijn naar de mening van insprekers tenietgedaan door de

binnenkort te openen nieuwe Spoorlaan. Hierdoor is de verbinding richting Bedrijventerrein en A15 / A16 weer gemakkelijker. Het aantal verkeersbewegingen zal met de komst van de woningen ook nog eens toenemen met 500 – 1.000. Vooral bewoners aan de Stationsweg ondervinden hier nu al hinder van. Net als dat Devel 11 in de toekomst een verzwaring van verkeersdruk te verduren heeft.

Daarnaast lijkt er als gevolg van de verkeersdruk een overschrijding van de maximaal toegestane geluidsbelasting te ontstaan op de Stationsweg. Tot slot verwijzen insprekers naar de te ontstane overlast van het bouwverkeer, dat over de stationsweg het plangebied moet bereiken. Opstoppingen liggen in de lijn der verwachting. Insprekers stellen voor de westelijke toegang tot het parkeerdek af te sluiten voor al het verkeer, behalve voor hulpdiensten.

- 2.8 Uitvoering: Er is een groot risico op trillingschade tijdens de bouw als gevolg van de bouwactiviteiten door het bouwverkeer. Voor de woningen aan onder meer Devel 1 – 11 en de Stationsweg 2 – 18 dienen ten minste adequate en onafhankelijke nulmetingen te komen.
- 2.9 Beleid Rijksoverheid: De Rijksoverheid vraagt aandacht voor het gasloos aansluiten van nieuwe woningen, daar waar de locatie niet geschikt lijkt om alternatieve warmte aan te voeren. Ook vragen insprekers aandacht voor verdere versteniging van dit groene hoekje.

Reactie

- 2.1 Hoogbouw: De nieuwbouwplannen passen ons inziens wel in de omgeving. Dat heeft te maken met de ligging nabij het station. De entree van het station (trap/lift) is ongeveer 15 meter hoog. Ook is op 13 oktober 2015 de gebiedsvisie Stationstuin door de gemeenteraad van Barendrecht vastgesteld. Deze gebiedsvisie gaat uit van verschillende hoogtes. Aan het Stationsplein 8 lagen als accent en de rest van het gebouw 4 tot en met 6 bouwlagen. Andere gebouwen maximaal 4 bouwlagen. Het bestemmingsplan maakt drie gebouwen mogelijk met een hoogte van 5 lagen met een accent tot 6 bouwlagen. Dat betekent dat het bouwblok aan het Stationsplein lager is, maar bij de overige twee bouwblokken maximaal twee bouwlagen hoger. Deze wijziging heeft er mee te maken dat de 82 appartementen meer evenredig verdeeld zijn over drie bouwblokken, waardoor de bouwlagen per blok weliswaar 1 laag hoger zijn dan de 4 lagen in de gebiedsvisie. Daar tegen over staat dat het accent van 8 bouwlagen aan het Stationsplein verlaagd is met 2 lagen naar 6. Ook is het woningaantal teruggebracht van 100 in de gebiedsvisie naar 82, waardoor een ander segment wenselijk was en een andere situering van de gebouwen plaats kon vinden, verder van bestaande bebouwing woningbouw af. Overigens is in de visie ook opgenomen dat sprake zal zijn van levensloopbestendige appartementen. Hierdoor ontstaat een betere doorstroming op de Barendrechtse woningmarkt.
- 2.2 Gebiedsvisie: Met betrekking tot de drie aangedragen punten:
 - In de gebiedsvisie is op pagina 19 het volgende opgenomen: *“De Stationstuin maakt onderdeel uit van jaren 50-60 wijken gelegen tussen de Binnenlandse Baan en het station. In dit gebied is de invloed van “het nieuwe bouwen” afleesbaar. Het is wenselijk dat de nieuwe bebouwing zich vanzelfsprekend voegt de omgeving. Daarom is de stedenbouwkundige opzet van het nieuwe gebied gebaseerd op de kenmerken van de wijk Noord.”* Het bestemmingsplan maakt woningbouw mogelijk dat is gebaseerd op de kenmerken uit de wijk Noord. Hiermee wordt bedoeld dat de architectuur aansluit bij de architectuur in de omgeving. Denk hierbij aan de materialisatie. Er wordt een baksteen toegepast die past bij de gevels in de wijk Noord. Het plan sluit daarmee aan op de stedenbouwkundige karakteristiek van Noord. Overigens zien we de groenwal daarbij als een zelfstandig gebied.
 - De gebouwen bevinden zich in een parkachtige omgeving. Dit blijkt ook uit de verbeelding van het bestemmingsplan, waarin een groot gedeelte van het plangebied als ‘groen’ is bestemd. We brengen de groene structuur vanuit het noorden het gebied in. Hoewel de exacte indeling van de buitenruimte nog niet bekend is, zal deze (conform de regels uit het bestemmingsplan: de bestemmingen ‘Groen’ en ‘Groen – Bos’) wel bestaan uit een combinatie tussen groen en blauw (water). Het is nadrukkelijk de bedoeling dat het groen in het gebied openbaar toegankelijk is en deel gaat uitmaken van wandelroutes. Als gevolg van de komst van bebouwing is extra water ook

- nodig. Het te compenseren wateroppervlak lossen we binnen het plangebied op, binnen de bestemming 'groen'. Hiermee is voldaan aan de gebiedsvisie.
- Verbinding zoeken met de omliggende wijken vinden ook wij van groot belang. Met de situering van de gebouwen is hier rekening mee gehouden. Enerzijds door bestaande stedenbouwkundige lijnen te volgen en anderzijds door voldoende afstand te bewaren tot de in de omgeving aanwezige woningen.
- 2.3 Groen: Op dit moment zijn wij bezig met de uitwerking van de buitenruimte. Het bestemmingsplan maakt die inrichting mogelijk middels de groen- en verkeersbestemmingen. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk die gronden verder uit te werken. Het inrichtingsplan maakt geen deel uit van het bestemmingsplan.
- 2.4 Privacy: Wij begrijpen de bezorgdheid van omwonenden. Bij de inrichting van de buitenruimte gaan wij zorgvuldig kijken naar oplossingen, samen met bewoners. De balkons bevinden zich overigens op ruim 30 meter afstand van de achtertuinen. Ook hebben we de nieuwe woningen (blok 1 en blok 2) al op een grotere afstand gesitueerd dan in de door de raad vastgestelde gebiedsvisie. Wij hebben hierbij nadrukkelijk rekening gehouden met de wensen van omwonenden, ter waarborging van de privacy.
- 2.5 Ontsluiting garage woning Devel 11: We zijn de inrichting van de buitenruimte nog nader aan het uitwerken. Overleg zal plaatsvinden met de eigenaar van Devel 11, waarbij het doel is dat de garage nog steeds bereikbaar is en blijft. In de visie, zoals opgenomen op de afbeelding op bladzijde 15 van de toelichting, is hier ook al rekening mee gehouden. Uitgangspunt voor ons blijft ook dat de garage bereikbaar blijft. We passen de verbeelding en de regels aan, zodat de garage bereikbaar blijft via een (toegangs)weg. De bereikbaarheid van de garage is gegarandeerd door de aanduiding 'ontsluiting'.
- 2.6 Parkeren: Zoals in paragraaf 3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen, voldoet het plan aan de gestelde parkeereisen. Getoetst is aan de gemeentelijke parkeernota, waarbij gekeken is naar het gebied en de te realiseren woningtypes. In totaal zijn 138 parkeerplaatsen benodigd voor de 82 nieuwe woningen. Daarnaast zullen we ook de 17 parkeerplaatsen die aan het voormalige zwembad waren toebedeeld, compenseren in het plangebied. In totaal zijn daarom 155 parkeerplaatsen benodigd. In het plangebied zijn die 155 parkeerplaatsen al gereserveerd. 124 parkeerplaatsen worden sowieso aangelegd en de overige 31 parkeerplaatsen zullen in eerste instantie op het stationsdek komen, waar op de ochtend en in de avond voldoende ruimte is (de bezettingsgraad is met uitzondering van rond het middaguur nooit 100%). Dit is in de toelichting van het bestemmingsplan toegelicht. Mocht binnen het plangebied alsnog een parkeerprobleem ontstaan, dan realiseren we die 31 parkeerplaatsen alsnog binnen het plangebied. Daarnaast is sprake van een op zichzelf staand plan. De parkeerdruk die nu aanwezig is in de omgeving willen we terugbrengen door verkeersmaatregelen te nemen. Deze verkeersmaatregelen houden in dat we een blauwe zone gaan instellen in en rondom het station. Door deze maatregel is de verwachting dat minder mensen in de wijk parkeren. Het toevoegen van 50 parkeerplaatsen op het stationsdek is ook een maatregel. Dit zorgt ervoor dat meer mensen op het parkeerdek kunnen parkeren. De verkeersmaatregelen staan los van dit bestemmingsplan. Overlast van geparkeerde en/of wachtende auto's van leveranciers, werknemers, aannemers en onderaannemers willen wij zoveel mogelijk beperken, door deze te laten parkeren in het plangebied.
- 2.7 Verkeersdruk: Het afsluiten van de doorsteek op het stationsdek is geënuquêteerd in de omgeving. Uit de enquête is naar voren gekomen dat het merendeel van de geënuquêteerden een afsluiting niet wenselijk vindt. Vooralsnog sluiten wij de doorsteek dan ook niet af. Daarnaast hebben wij in paragraaf 3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan een tabel opgenomen. In deze tabel is weergegeven dat de Stationsweg en de Meije 3.500 tot 4.000 motorvoertuigen aankunnen. Het huidige aantal vervoersbewegingen ligt tussen de 2.000 en de 2.500 en zal, met de komst van de 82 woningen, toenemen met ongeveer 370 vervoersbewegingen per dag. In tegenstelling tot wat insprekers denken (een toename tussen de 500 en 1.000), betekent dat sprake is van nog geen 3.000 motovoertuigbewegingen per dag. Daarmee is voldaan aan de norm. Ook met betrekking tot geluid is

onderzoek gedaan. Zoals in de conclusie van paragraaf 5.6.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen, is geen sprake van overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een toename (geringe negatieve toename) van de geluidsbelasting, maar binnen de normen zoals gesteld in de Wet geluidhinder. Voor de Stationsweg 2 is nu sprake van een akoestische kwaliteit van redelijk tot matig. In de nieuwe situatie blijft deze kwalificatie van toepassing. Verkeersopstoppingen willen wij zoveel mogelijk beperken. Het afsluiten van het stationsdek is daarbij (voor nu) geen optie.

- 2.8 Uitvoering: De gemeente heeft de ontwikkelaar gewezen op het uitvoeren van een nulmeting. Deze zal een nulmeting laten uitvoeren binnen een bepaalde straal door een gecertificeerd bureau. Op basis van die nulmeting kan uiteindelijk worden bepaald of sprake is van schade. Mocht dat zo zijn, dan kunnen inspreker eventueel aanspraak maken op schadevergoeding ten behoeve van herstel. Op voorhand kunnen wij daar geen uitspraak over doen. Hiervoor dienen insprekers ter zijner tijd een verzoek in te dienen. Vooraf zal de bouwer een risico inventarisatie maken en de uitvoeringsmethode daarop afstemmen. Uitgangspunt is dat schade wordt voorkomen. Ook zal door BAM een bouwveiligheidsplan en een fundatieadvies worden ingeleverd, als onderdeel van de Omgevingsvergunning.
- 2.9 Beleid Rijksoverheid: Het gasloos aansluiten is iets wat de overheid in de toekomst wil realiseren. Hoewel wij hier graag op willen anticiperen, bestaat er op dit moment nog een aansluitplicht op het gas. Het niet op het gas aansluiten en ander alternatieve maatregelen aanvoeren wordt deels opgepakt door de ontwikkelaar. Versteniging proberen we zoveel mogelijk tegen te gaan. We realiseren minder woningen dan gepland in de gebiedsvisie met daardoor minder parkeerplaatsen in de buitenruimte. Hierdoor is sprake van wonen in een parkachtige groene en blauwe omgeving. Overigens staat het huidige bestemmingsplan ook al bebouwing toe in de recreatieve sfeer.

De reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting, regels en de verbeelding van het bestemmingsplan (zie hoofdstuk 7).

5. Overlegreacties

3. **Waterschap Hollandse Delta (WSHD)**

Samenvatting

- 3.1 Voorkeursvolgorde waterberging: De voorkeursvolgorde van het waterschap ten aanzien van het aanbrengen van een gelijkwaardige vervangende voorziening betreft: nieuw te graven oppervlaktewater in de directe nabijheid van de demping en/of verharding, nieuw te graven oppervlaktewater binnen hetzelfde peilgebied, nieuw te graven oppervlaktewater in het benedenstrooms gelegen peilgebied of een eventueel alternatief (wadi of andere waterberging). Graag ziet het WSHD deze voorkeursvolgorde terugkomen in het plan en dat de gemeente dit principe aanhoudt bij de verdere uitwerking van de plannen.

Reactie

- 3.1 Wij passen de toelichting aan. De voorkeursvolgorde nemen we op in paragraaf 5.12.2 (waterparagraaf).

De reactie geeft aanleiding tot aanpassen van de toelichting van het bestemmingsplan (zie hoofdstuk 7).

4. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)

Samenvatting

- 4.1 Voorlichting veiligheid: Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand". Doorgaans is schuilen in een gebouw de beste optie; sluit ramen en deuren, schakel het ventilatiesysteem af, blijf weg bij ramen en schuil bij voorkeur in dat deel van het gebouw dat zo ver mogelijk van het incident af is gelegen.

Reactie

- 4.1 Wij zullen zorg dragen voor een goede voorlichting. Het bestemmingsplan is hier niet het juiste instrument voor.

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassen van het bestemmingsplan.

5. ProRail

Samenvatting

- 5.1 Trillinghinder: Omdat de in het voorontwerp-bestemmingsplan "Stationstuin Barendrecht" beoogde nieuwe woningen dichtbij het spoor zijn gepland, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht ProRail het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. ProRail raadt aan om het aspect trillinghinder af te wegen.

Reactie

- 5.1 Wij voeren indicatief onderzoek uit naar de te verwachten trillingsniveaus, hoewel dit geen wettelijke vereiste is. Als het onderzoek is uitgevoerd, zullen wij het invoegen in het bestemmingsplan, of toevoegen bij de aanvraag omgevingsvergunning.

De reactie geeft aanleiding tot het uitvoeren van een onderzoek naar trillingen. Zolang de onderzoeksresultaten nog niet bekend zijn, is het aanpassen van het bestemmingsplan (toelichting) niet nodig.

6. Ambtshalve wijzigingen

- 6.1 Bergingen: We verplaatsen de bergingen van blok 1 naar de zuidkant van het gebouw. Op deze wijze komen de bergingen onder de voorziene balkons, waardoor de bergingen zowel stedenbouwkundig als architectonisch beter in te passen zijn in de omgeving. Hierdoor creëren we ook een ruimere afstand tussen de bestaande woningen en bouwblok 1.
- 6.2 Hoogtelijnen: Voor bouwblokken 2 en 3 geldt dat we de hoogtelijnen beperkt gaan wijzigen. Deze hoogtelijnen zijn abusievelijk verkeerd opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan.
- 6.3 Waterberging: In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat we 963 m² aan water moeten bergen. Dit oppervlak is 10% van het totaal aan toename van het verhard oppervlak en dient als compensatie van het toename aan verhard oppervlak. Na overleg met het Waterschap Hollandse Delta blijkt dat we ongeveer 200 m² minder water hoeven te bergen, omdat we de bak van het zwembad (ongeveer 2.000 m²) als bestaand verhard oppervlak mee kunnen rekenen. Dat betekent dat dat in de toekomst het verhard oppervlak minder toeneemt, waardoor we ongeveer ook 200 m² minder water hoeven te bergen (10% van 2.000 m²). Het nu te realiseren aantal m² aan watercompensatie bedraagt 769 m².

- 6.4 Parkeerplaatsen: De negen parkeerplaatsen ten zuiden van Devel zijn in het voorontwerpbestemmingsplan niet op de verbeelding opgenomen. De parkeerplaatsen waren wel al opgenomen op de afbeelding op bladzijde 15. In het ontwerpbestemmingsplan zullen we deze negen parkeerplaatsen wel direct bestemmen. We nemen ter plaatse de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' op.

7. Wijzigingen bestemmingsplan

7.1 Toelichting

- Paragraaf 4.4.5 van de toelichting vullen we aan met de volgende zinssneden: *Het gasloos aansluiten is iets wat de overheid in de toekomst wil realiseren. Het niet op het gas aansluiten en ander alternatieve maatregelen aanvoeren wordt deels opgepakt door de ontwikkelaar.*
- Paragraaf 5.12.2 van de toelichting vullen we aan met de volgende zinssneden:
Voorkeursvolgorde
De voorkeursvolgorde van het waterschap ten aanzien van het aanbrengen van een gelijkwaardige vervangende voorziening betreft:
 - *nieuw te graven oppervlaktewater in de directe nabijheid van de demping en/of verharding;*
 - *nieuw te graven oppervlaktewater binnen hetzelfde peilgebied;*
 - *nieuw te graven oppervlaktewater in het benedenstrooms gelegen peilgebied of een eventueel alternatief (wadi of andere waterberging).**Het streven is om alle watercompensatie binnen het plangebied te realiseren.*
- Waterberging: De tabellen die zijn opgenomen in paragraaf 5.12.2 van de toelichting wijzigen. In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat we 963 m² aan water moeten bergen. Het nu te realiseren aantal m² aan watercompensatie bedraagt 769 m².

7.2 Regels

- We voegen de aanduiding 'ontsluiting' toe binnen de groenbestemming (artikel 3.1). Deze aanduiding regelt dat de garage van de Devel 11 'in ieder geval' ontsloten en via de zijkant van het erf toegankelijk blijft.

7.3 Verbeelding

- We voegen de aanduiding 'ontsluiting' toe binnen de groenbestemming. Deze aanduiding regelt dat de garage van de Devel 11 'in ieder geval' ontsloten en via de zijkant van het erf toegankelijk blijft.
- Bergingen: De bergingen van blok 1 verplaatsen we naar de zuidkant van het gebouw. Op deze wijze komen de bergingen onder de voorziene balkons. Aangezien de bergingen aan de zijkant verdwijnen, nemen we daar een groenbestemming op. De bergingen aan de zuidzijde krijgen wederom een woonbestemming.
- Hoogtelijnen: Voor bouwblokken 2 en 3 geldt dat we de hoogtelijnen beperkt gaan wijzigen.
- Parkeerplaatsen: De beoogde negen parkeerplaatsen ten zuiden van Devel nemen we op als bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'.