

Nota van zienswijze en ambtshalve wijziging

Uitwerkingsplan '1^e Uitwerking Grasrijk (Hooglanden)'

gemeente Eindhoven
Ruimtelijke Expertise, Ruimtelijke Ordening
Oktober 2020

Colofon

Uitgave

Gemeente Eindhoven
Ruimtelijke Expertise, Ruimtelijke Ordening

Datum

Oktober 2020

1 Inleiding

Deze nota van zienswijze en ambtshalve wijziging hoort bij het uitwerkingsplan ‘1^e Uitwerking Grasrijk (Hooglanden)’. Het ontwerp uitwerkingsplan heeft van donderdag 27 augustus 2020 tot en met woensdag 7 oktober 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld om digitaal, schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerp uitwerkingsplan kenbaar te maken.

Kennisgeving van de ter inzage legging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in de Staatscourant en in Groot Eindhoven van woensdag 26 augustus 2020 gepubliceerd. Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerp uitwerkingsplan te raadplegen via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

In deze nota van zienswijze en ambtshalve wijziging is de zienswijze opgenomen en samengevat. De samenvatting heeft uitsluitend tot doel om de leesbaarheid van deze nota te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijze is de volledige brief met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn binnengekomen, betrokken.

Naar aanleiding van de ter inzage legging is één zienswijze ontvangen. De zienswijze is in hoofdstuk 2 van deze nota van een gemeentelijk standpunt voorzien. Daarnaast is een ambtshalve wijziging doorgevoerd. Dit is opgenomen in hoofdstuk 3 van deze nota.

2 Zienswijzen

Ten aanzien van het ontwerp uitwerkingsplan ‘1^e uitwerking Grasrijk (Hooglanden)’ is één zienswijze ontvangen. Deze zienswijze is binnen de termijn ingediend. De zienswijze is ontvankelijk. Hieronder wordt een samenvatting van de zienswijze weergegeven en voorzien van een gemeentelijk standpunt.

In verband met de privacy zijn de naam- en adresgegevens van de zienswijze in een aparte bijlage opgenomen. Deze bijlage is niet digitaal beschikbaar, maar wel analoog. De zienswijze is kenbaar gemaakt door één bewoner van de Graslook. Deze zienswijze is medeondertekend door negen andere bewoners van de Graslook.

Bewoners Graslook

a. Ruimtelijke opzet

Reclamanten vinden de afstand van de beoogde woningen tot de weg Graslook te klein. Volgens hen wordt hierdoor voor de huidige bewoners aan de Graslook geen ruimtelijk gevoel gecreëerd, maar een gevoel van dicht/ingebouwd. Reclamanten willen graag dat de bebouwing aan de Graslook verder naar achter wordt geplaatst, net als aan de andere zijdes van het plangebied is gebeurd.

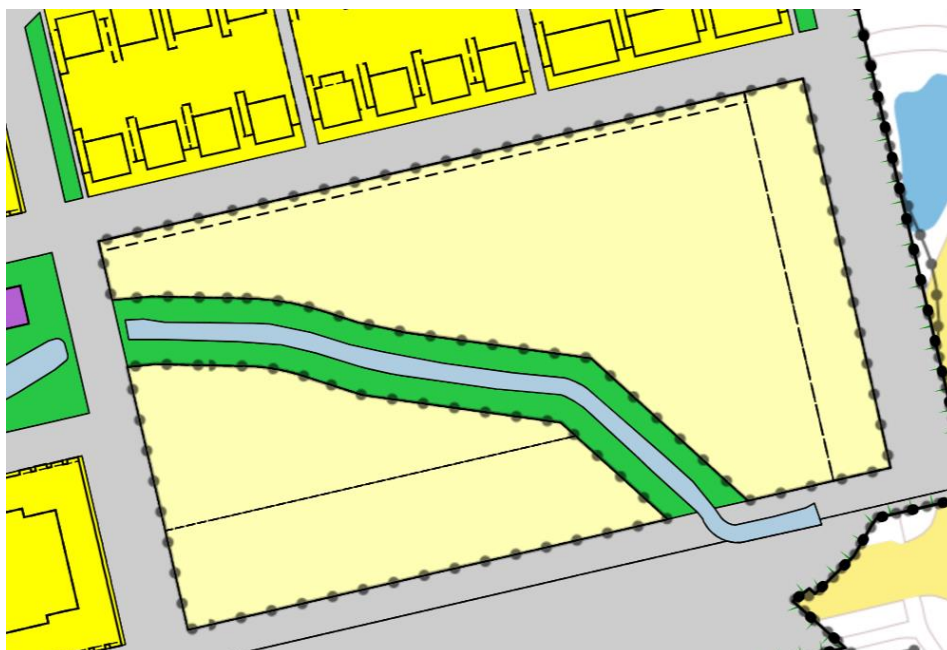
Gemeentelijk standpunt

De drie clusters in het plangebied zijn kleinschalig. In het noordelijk deel (aan de Graslook) zijn twee clusters gesitueerd met 9 en 21 woningen. In het zuidelijk deel bestaat het cluster uit 26 woningen. Slechts zes woningen liggen binnen de tien meter afstand tot aan de rand van de weg Graslook en hebben minimaal een afstand van 20 meter tot de voorgevel van de bestaande woningen aan de Graslook. De overige woningen in de twee clusters aan de Graslook liggen op ruime afstand van de weg (drie woningen tussen 10 – 20 meter, 21 woningen op meer dan 20 meter). Door de verspringingen van de blokken in combinatie met de beperkte breedte van de blokken en de afwisseling met het landschap c.q. groen is er geen sprake van een straatwand. Zie hiervoor ook onderstaande afbeelding van het plan ten opzichte van de woningen aan de Graslook.



Er is juist gekozen om de bebouwing zoveel mogelijk compact te clusteren om zoveel mogelijk openbaar groen te behouden met maat, schaal en betekenis.

Verder merken wij nog op dat in het bestemmingsplan Grasrijk (2013 vastgesteld) dit plangebied is opgenomen als een uit te werken bestemming (artikel 16; hieronder is de afbeelding van deze uit te werken bestemming opgenomen). Dit betekent dat er een uitwerkingsplicht bestaat om deze locatie uit te werken, waarbij de uitwerkingsregels die in artikel 16 zijn genoemd in acht genomen moeten worden. Deze uitwerkingsregels waren dus al lange tijd bekend. Dit uitwerkingsplan voldoet ook hieraan. Volgens de uitwerkingsregels waren maximaal 71 woningen toegestaan met een maximum bouwhoogte van 9 meter (drie bouwlagen). Dit uitwerkingsplan voorziet slechts in 56 woningen waarvan de meeste woningen twee bouwlagen bevatten.



b. Toelichting bestemmingsplan

Reclamanten geven aan dat de woningen in de middeldure koop en dure koop categorie zouden moeten vallen. Volgens hen vallen kleine rijtjeswoningen niet in die categorie.

Gemeentelijk standpunt

In dit uitwerkingsplan worden 24 woningen in het middeldure segment en 32 in het dure segment gerealiseerd, allen koop. Voor wat middelduur en duur is, is gerelateerd aan de prijzen waarvoor deze woningen in de markt gezet worden. Hierbij wordt aangesloten bij het prijssegment dat voor deze categorieën woningen in regionaal verband (met 21 regiogemeenten) in de Regionale Begrippenlijst Wonen 2020 is vastgesteld. De gemeente heeft de prijscategorieën bij aanvang van de planvorming vastgelegd in de grondverkoopovereenkomst met de ontwikkelaar. Het is aan deze partij om woningen te ontwikkelen die vanuit de markt aansluiten bij deze prijscategorieën.

c. Stedenbouw

Reclamanten zijn van mening dat de woningen en parkeervoorzieningen in het uitwerkingsplan niet overeenkomen met het geschetste beeld van woningen en parkeren rondom de Rundgraaf in het ‘Stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan Meerhoven Zuid d.d. juli 2001’. In dit plan wordt aangegeven dat de woningen in clusters van maximaal drie aaneengesloten gebouwd worden en parkeervoorzieningen inpandig.

Verder vinden reclamanten de bouwhoogte (drie bouwlagen) niet passen nu de woningen op hogere delen worden gebouwd. Ook blokkeren de drie bouwlagen het uitzicht voor de tegenoverliggende woningen. Daarnaast vinden reclamanten dat de bouwhoogte van de beoogde woningen gemeten moet worden vanaf het niveau van de weg/bestaande woningen.

Gemeentelijk standpunt

Het stedenbouwkundig plan is bijna 20 jaar oud. Bestuurlijk is er nu voor gekozen om in plangebied Hooglanden niet uitsluitend woningen te maken in het hoge prijssegment, maar het accent te leggen op een mix van betaalbare middel dure woningen en het prijssegment wat hier direct op aansluit, waar momenteel een groot tekort en behoefte aan is. Dit maakt het financieel onmogelijk om inpandige of gebouwde parkeervoorzieningen te maken. Om het landschap zoveel mogelijk te sparen en tevens een hoge woon- en verblijfskwaliteit te maken is er voor gekozen om de auto’s te parkeren aan de entree van de bebouwingsclusters in de vorm van parkeerhofjes en deze in te passen met bomen en hagen. Het plan voor de Hooglanden is goedgekeurd door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

Acht woningen hebben standaard drie bouwlagen. Maar de derde bouwlaag is een dakopbouw die qua omvang kleiner is dan de onderliggende bouwlagen. Voor een gering aantal woningen is een dakopbouw (derde bouwlaag) mogelijk als optie. Ruimtelijk is dit wenselijk om het plan meer differentiatie en dynamiek te geven en het plan sterker te verankeren in de ruimte. Het aantal dakopbouwen is relatief beperkt en ondergeschikt aan het beeld van het bouwplan in twee bouwlagen.

De hoogte van de bebouwing wordt gemeten vanaf het peil van de clusters die nagenoeg gelijk liggen aan de hoogte van de Graslook en de Grasbloem. De woningen zijn dus niet

op hogere delen gesitueerd. Het niveau van het landschap wordt glooiend en ook deels verlaagd. De drie clusters liggen op een gelijke hoogte en vormen daarmee een goede basis om de hoogte vast te kunnen leggen en te kunnen meten.

d. Groen

Het plan omschrijft zich als ‘wonen in het groen’, maar dat geldt niet voor de huidige bewoners. Volgens reclamanten wonen zij door dit plan niet meer in het groen, maar wordt uitgekeken op parkeerplaatsen, bergingen en zijaanzichten van drie woonlagen. Er is geen rekening gehouden met de groenbeleving van de huidige bewoners aan de graslook. Ook de voorgenomen nieuwbouw voor de politie in het aangrenzende Landforum zal leiden tot het verloren gaan van veel groen.

Gemeentelijk standpunt

Op deze locatie zijn maximaal 71 woningen toegestaan volgens de uitwerkingsregels (zie hiervoor ook hetgeen we hebben opgenomen onder onderdeel a.). Doordat er slechts 56 woningen worden gerealiseerd, is er juist meer ruimte voor groen. De bebouwingsregels (uitwerkingsregels) waren bekend (genoemd in het bestemmingsplan Grasrijk). Bewoners hadden niet mogen verwachten dat deze locatie altijd een groene vlakte zou blijven. In onderdeel a. en c. hebben we al aangegeven dat het bouwplan grotendeels uit twee bouwlagen bestaat en niet uit drie bouwlagen.

De groenzone aan de oostzijde van Hooglanden komt voort uit het oorspronkelijke bestemmingsplan van Grasrijk waar deze zone in de uitwerkingsregels (verplicht) was opgenomen. Deze is gehandhaafd op verzoek van enkele bewoners aan de Graslook. Aan de zijde van de Graslook is de groenzone minimaal 5 meter breed en vrij van bebouwing en parkeren. Alleen voor de twee entrees naar de woningclusters aan de Graslook zijn inritten gemaakt. De ruimtelijke beleving vanaf de Graslook beperkt zich echter niet alleen tot de 5 meter brede groenstrook langs de weg. Er is namelijk een grote mate aan afwisseling in de bebouwingsafstanden tussen de woningen in de clusters van de Hooglanden en de Graslook. Daarnaast is dit gecombineerd met relatief korte bebouwingsbreedtes, openingen tussen de blokjes woningen met doorzichten en een flinke maat tussen de bebouwingsclusters ten gunste van het groen c.q. het landschap.

Het parkeren van de clusters is volledig georganiseerd op eigen terrein in de vorm van parkeerhofjes die omringd worden door een muur of hagen (aan de zijde van de Graslook) en beplant worden met enkele bomen. Het plan voor het landschap en de binnenhoven is nog volop in ontwikkeling. Er is aandacht voor de ontwikkeling van een beekdallandschap met een hoge ecologische-, belevings- en gebruikswaarde. Bij het ontwerp hiervan is een ecooloog en landschapsarchitect betrokken en wordt afgestemd met Trefpunt Groen Eindhoven.

Het plan voldoet zeker aan ‘wonen in het groen’ waarbij ook rekening is gehouden met omliggende bestaande bebouwing.

e. Parkeren

Reclamanten zijn van mening dat er te weinig parkeerplaatsen zijn en dat deze in het zicht liggen van de bewoners. Door te weinig parkeerplaatsen komt de parkeergelegenheid, die ook al onder druk staat door parkeerders van het vliegveld, nog verder onder druk te staan. Daarnaast zijn zij van mening dat de mobiliteitscorrectie voor

de HOV-halte en deelauto niet mag worden toegepast gelet op de gunstige ligging van het plangebied ten opzichte van de A2/N2 en de aanwezige deelauto op de hoek Grasland-Grasbloem. Verder geven reclamanten aan dat in gesprek met de bewoners is vermeld dat de gemeente ingrijpt bij parkeeroverlast (dit is genoemd in het verslag dat van het gesprek is gemaakt en als bijlage bij de toelichting is opgenomen). Reclamanten vragen zich af of cijfers beschikbaar zijn van overige delen van Meerhoven over hoeveel extra parkeerplaatsen zijn aangelegd en of het niet logisch is om al extra parkeerplaatsen mee te nemen in dit plan om overlast te voorkomen.

Gemeentelijk standpunt

Algemeen

De ruimte in de stad is beperkt en kostbaar. De gemeente moet dan ook de schaarse ruimte efficiënt gebruiken. Daarom worden bij een bouwplan eisen aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen gesteld. Uitgangspunt daarbij is dat deze op eigen terrein worden gerealiseerd. Bij besluit van 24 september 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders de Actualisatie Nota Parkeernormen 2019 vastgesteld. De gemeente Eindhoven heeft de parkeernormen flexibeler gemaakt, maar wel met voorwaarden om parkeeroverlast in woonwijken te voorkomen. Flexibele parkeernormen maken ontwikkelingen mogelijk die goed zijn voor de stad. Ook is het wenselijk dat er niet meer parkeerplekken worden gerealiseerd in de stad dan nodig. Dan blijft er meer ruimte over voor bijvoorbeeld groen of recreatie. Tot slot wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd, dus meer lopen, fietsen en openbaar vervoer-gebruik. Ontwikkelingen op locaties die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, die goede voorzieningen hebben voor fietsers en bijvoorbeeld deelauto's aanbieden, hebben minder ruimte nodig voor parkeren. Dat betekent ook dat bewoners op zo'n nieuwe locatie niet altijd recht hebben op een gemeentelijke parkeervergunning. Zo wordt meer mogelijk gemaakt en wordt gezorgd voor een goede leefbaarheid in wijken en buurten.

Parkeerplaatsen

De woningen liggen aan geheel autovrije hoven, zodat het in de hoven prettig verblijven is en kinderen daar ook vrij kunnen spelen. Dit is één van de vele kwaliteiten van het plan. Parkeren vindt plaats nabij de woningen op maaiveld. Bij één cluster aan de Graslook is het parkeren aan de oostkant bewust wat lager gelegd, zodat de auto's minder opvallen in het toekomstige groen. Alle parkeerplaatsen worden groen omzoomd door hagen, zodat de auto's uit het zicht staan.

Parkeerbehoefte

In paragraaf 3.5 van de toelichting is uitgebreid ingegaan op de parkeerbehoefte die dit plan genereert, inclusief de mobiliteitscorrectie (aanwezigheid HOV-halte en deelauto). Dit is conform het gemeentelijke parkeerbeleid (Actualisatie Nota Parkeernormen 2019).

Uit dit parkeerbeleid volgt onder andere dat “een initiatiefnemer in het centrum en in de schillen verplicht is om een mobiliteitsplan op te (laten) stellen bij nieuwe ontwikkelingen, waarbij gestreefd wordt naar de maximale inzet van de mobiliteitscorrectie. Omdat wordt gestreefd naar een groene en duurzame stad, is het wenselijk waar mogelijk minder parkeerplaatsen te realiseren dan de berekende parkeerbehoefte. In het restgebied (waar Meerhoven gelegen is), stimuleert de gemeente om deze correctie toe te passen”.

De ligging van het plan direct naast de A2/N2 is geen reden om een duurzame ontwikkeling niet te stimuleren. De twee HOV-haltes liggen immers eveneens dicht bij het plangebied en vormen een goed alternatief voor de auto.

In het parkeerbeleid is verder aangegeven dat één deelauto maximaal 4 parkeerplaatsen vervangt. In de ontwikkeling Hooglanden vervangt de deelauto slechts 2 parkeerplaatsen. De aanwezigheid van een andere deelauto op korte afstand hoeft geen probleem te zijn. Sterker nog, de aanwezigheid van meerdere alternatieven voor autobezit stimuleert nieuwe bewoners om te kiezen voor een andere vorm van verplaatsen dan met een eigen auto.

De woningen worden met één parkeerplaats verkocht en kopers wordt ook duidelijk gemaakt dat in een tweede parkeerplaats niet is voorzien. Er is dus ook geen sprake van dubbelgebruik. Op deze manier is het voor kopers (en omwonenden) duidelijk dat alleen voor het plan benodigde parkeerplaatsen zijn voorzien.

Parkeeroverlast

Het is de gemeente bekend dat er in Meerhoven sprake is van parkeeroverlast van bezoekers/gebruikers van Eindhoven Airport. Voor woonwijken waar sprake is van parkeeroverlast (bijvoorbeeld door centrumbezoekers of vliegveldbezoekers), heeft de gemeente een parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren voor woonwijken. Indien er sprake is van overlast, dan kunnen bewoners de gemeente verzoeken een betaald parkeren regeling in te voeren. Zijn er genoeg mensen in de straat of buurt het hiermee eens, dan voeren we betaald parkeren in. Doel hiervan is de overlast te verminderen en de parkeerruimte goed te benutten. Deze regeling is in Meerhoven in 2016 uitgebreid gepresenteerd aan alle bewoners. Dit heeft geleid tot de invoering van betaald parkeren in één straat in Meerhoven.

Elk bestaand adres of een nieuw adres waar een bouwvergunning is afgegeven na 2016 met een auto- en/of fietsparkeeroplossing komt in de adressenlijst uitsluiting parkeervergunningen. Adressen uit dit overzicht kunnen geen (nieuwe) parkeervergunning aanvragen en hebben geen recht op een bezoekersregeling binnen betaald parkeergebieden. Bij deze adressen (zoals ook bij de ontwikkeling Hooglanden) zijn bij de bouw van de woningen parkeerafspraken gemaakt.

f. Verkeer – geluidsoverlast

Reclamanten geven aan dat de weg Graslook niet geschikt lijkt voor het aantal verkeersbewegingen, de weg is te smal daarvoor. Verder zijn er veel buiten spelende kinderen en overstekende kinderen van en naar school. Ook staat er al een te grote druk op de ontsluiting Grasrijk met de Sliffertsestraat, met name in de ochtend. Deze druk neemt door deze ontwikkeling alleen maar toe waardoor er met name bij de oversteek van het fietspad vaak gevaarlijke situaties ontstaan. Bovendien geven reclamanten aan dat het huidige wegdek van de Graslook erg geluidsintensief is, de toename aan verkeersbewegingen zal dan ook leiden tot nog meer geluidsoverlast.

Gemeentelijk standpunt

Graslook – verkeersbewegingen - veiligheid

Het CROW heeft voor de verschillende typen wegen richtlijnen opgesteld voor de maximale verkeersintensiteiten die vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid acceptabel worden geacht. De leefbaarheid betreft de geluidsoverlast

en verminderde lucht- en verblijfskwaliteit die het verkeer met zich meebrengt. De verkeersveiligheid betreft de oversteekbaarheid voor voetgangers, de veiligheid voor spelende kinderen en de ruimte die fietsers hebben om met het verkeer mee te rijden. Voor bestaande erftoegangswegen binnen de bouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h (zoals de Graslook), geldt volgens CROW-publicatie 351 (Ontwerpwijzer fietsverkeer) een maximaal acceptabele intensiteit van 5.000 motorvoertuigen per etmaal, bij maximaal 2.500 fietsers per etmaal.

Er zijn geen tellingen gehouden op de straten in Grasrijk. Er is gekeken naar kencijfers om een inschatting te maken van de intensiteiten. Grasrijk Oost (inclusief Hooglanden) bestaat uit ongeveer 950 woningen op een oppervlakte van 250.000m². De woningdichtheid komt omgerekend op 3800 woningen per km². Daarmee behoort Grasrijk Oost volgens de landelijke richtlijnen (het ASVV; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) tot het woonmilieu III (Centrum-stedelijk en buiten-centrum overig) waarvoor een kengetal van 5,0 is toegekend qua verkeersgeneratie. Dit betekent dat het gehele gebied Grasrijk Oost (inclusief Hooglanden) met 950 woningen ongeveer 4750 motorvoertuigen per etmaal genereert (950 x 5). Deze voertuigen zullen zich bewegen over de twee in- en uitgangen van Grasrijk Oost, namelijk via de Grassavanne in het noordwesten en Graslook/Nieuwe Sliffertsestraat in het zuidoosten. Het zwaartepunt van de verkeersbewegingen (naar schatting 75 - 80%) ligt aan de zuidoostelijke ontsluiting, maar overschrijdt zeker niet de volgens de richtlijnen aangegeven 5000 motorvoertuigen per etmaal.

Breedte Graslook

Volgens de richtlijnen van het CROW dient voor een erftoegangsweg in twee richtingen met gemengd verkeer een minimale breedte aangehouden te worden van 4,80m (met een ideale maat van 5,80m). De Graslook ter hoogte van de woningen en ontsluiting van het toekomstige gebied is 5,00m breed (met goot zelfs 5,60m). De weg voldoet daarmee aan de richtlijnen.

Ontsluiting Grasrijk - Sliffertsestraat

De T-splitsing is goed overzichtelijk. Bij drukte kan het natuurlijk voorkomen dat men meer risico neemt bij het oprijden, terwijl de fietsroute op dit punt voorrang heeft. In de ongevallencijfers staat op dit punt in de periode tussen 1 januari 2014 en 7 oktober 2020 slechts één ongeval geregistreerd zonder letsel. Het is zeer onwaarschijnlijk dat dit punt door de ontwikkeling van 56 woningen ten opzichte van de huidige situatie verslechtert.

Geluidoverlast

Dit uitwerkingsplan leidt tot een toename van verkeersbewegingen van 280 per etmaal (5 x 56 woningen). De huidige verkeersbewegingen per etmaal op de Graslook is circa 3000. Het overige verkeer vanuit Grasrijk Oost zal namelijk ontsluiten via de Grassavanne en de Nieuwe Sliffertsestraat. Een beperkte toename van 280 verkeersbewegingen per etmaal leidt ten opzichte van de reeds aanwezige verkeersbewegingen (3000) op de Graslook niet tot een onevenredige toename van verkeersgeluid.

g. Afval en transformatorstation

In de rest van Meerhoven zijn trafo's en ondergrondse containers netjes in het straatbeeld weggewerkt. In dit plan komen ze volgens reclamanten pontificaal in een groenstrook te staan. De positionering van de afvalcontainer (locatie waar iedereen de wijk verlaat) is volgens reclamanten een uitnodiging om daar afval bij te zetten, met alle overlast van dien. Verder dragen de trafo en ondergrondse containers op de beoogde locatie niet bij aan de verkeersveiligheid bij het uitrijden vanaf de Hooglanden.

Gemeentelijk standpunt

In het plangebied komen ondergrondse containers voor het afval. Er komen dan ook geen grote opstelplekken voor klike's langs de Graslook. Er zal daardoor ook geen sprake zijn van verrommeling door klike's in het binnenhof van elk cluster, wat bijdraagt aan de woonkwaliteit. De ondergrondse afvalcontainer is centraal gelegen voor beide clusters langs de Graslook. Een tweede container komt aan de Grasbloem te staan bij de ingang van het derde cluster. De locaties passen binnen de technische mogelijkheden en voorwaarden van Cure en de ondergrondse infra. Vanwege de relatief kleine buitenruimtes van de woningen is met Cure afgesproken dat er geen gescheiden afvalinzameling voor groenafval nodig is.

Voor het bouwplan is tevens een transformatorstation benodigd. Deze wordt ruimtelijk ingepast in het plan bij de entree van cluster A. De locatie en situering is afgestemd met de voorwaarden en richtlijnen van Enexis.

h. Burgerparticipatie

Reclamanten hebben het gevoel dat er geen degelijke burgerparticipatie heeft plaatsgevonden. Eén bewoner van de Graslook heeft deelgenomen aan een digitale meeting.

Gemeentelijk standpunt

De ontwikkelaar (Kalliste) heeft de buurt al vanaf de start van de planvorming ingelicht middels een brief in april en in juni 2020 en daarin de gelegenheid gegeven om bij vragen of opmerkingen over het plan contact op te nemen. In de brief van juni heeft de ontwikkelaar de omwonenden bovendien uitgenodigd voor twee digitale spreekuren op 10 en 11 juni 2020, waarbij de gemeente ook aanwezig was. Een fysieke bijeenkomst was helaas niet mogelijk in verband met corona. Voor deze digitale spreekuren heeft zich slechts één bewoner van de Graslook opgegeven. Daarnaast is op de in de brieven vermelde projectwebsite (www.PUURWoneninMeerhoven.nl) een button gemaakt voor de buurt waarop de vaak gestelde vragen zijn geplaatst. Er zijn daarom voldoende mogelijkheden geboden om de omwonenden bij deze ontwikkeling te laten participeren.

Conclusie zienswijze

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijze ongegrond.

3 Ambtshalve wijziging

Ambtshalve wordt de volgende wijziging doorgevoerd:

Regels

In regel 4.2.2 sub c wordt '*en nutsvoorziening*' toegevoegd. De regel luidt nu als volgt: 'ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 7' en '*nutsvoorziening*' mogen pergola's worden gerealiseerd met een maximum bouwhoogte van 3 m;

Deze regeling is aangepast zodat ter plaatse van de beoogde trafo een pergola gerealiseerd kan worden. Hierdoor is de trafo minder zichtbaar vanaf de weg.