

Nota van zienswijzen en ambtelijke wijzigingen bestemmingsplan 'Amundsenstraat', behorende bij besluit van 28 mei 2024

Het ontwerpbestemmingsplan 'Amundsenstraat' heeft voor een periode van zes weken, van 28 december 2023 t/m 7 februari 2024 digitaal ter inzage gelegen. Het plan was te raadplegen op de websites www.valkenswaard.nl/ruimtelijkeplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan was ook te raadplegen op de schermen in de hal van het gemeentehuis van Valkenswaard, de Hofnar 15, via de computers bij ontmoetingscentrum De Belleman, Bruninckxdal 2 in Dommelen en de Bibliotheek, de Hofnar 12 in Valkenswaard en op de digitale informatiezuil in het Dorpshuis aan de Dorpsstraat 55 in Borkel en Schaft. Van de terinzagelegging is openbare kennisgeving gedaan in het gemeenteblad en het Valkenswaardse Weekblad.

Het plan is daarnaast in ontwerp toegezonden aan de daartoe in aanmerking komende instanties. Provincie Noord-Brabant en het waterschap De Dommel hebben geen zienswijzen ingediend.

In totaal zijn gedurende de periode van terinzagelegging vier zienswijzen binnengekomen. Hierna worden de zienswijzen besproken. De zienswijzen zijn *cursief* weergegeven, waarna de reactie van de gemeente is geformuleerd.

1. Reclamant 1, 19 januari 2024, ontvangen 25 januari 2024 – meerdere ondertekenaars

- a. *Reclamanten verzoeken tot het herstellen van de verdwijning van de groenstrook (structureel groen), gepositioneerd tegen de achtertuinen van Kromstraat 28 en 30 en het terugplaatsen van het middelste bouwblok, in overeenstemming met het voorontwerpbestemmingsplan. Ten koste van het structurele groen is het bouwblok aangepast en de functie wonen toegevoegd tot aan de perceelgrens van Kromstraat 28 en 30. Dit is in strijd met de vastgestelde uitgangspunten en het door het college vastgestelde model G. Het structureel groen dient als zodanig te worden aangeduid in het bestemmingsplan.*

Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is in het ontwerpbestemmingsplan een extra woning toegevoegd in het centraal gelegen bouwvlak met rijwoningen. Ruimtelijk gezien betekent dit dat er 1 bouwvlak van 10 rijwoningen is opgenomen in plaats van 2 bouwvlakken (bestaande uit 4 en 5 woningen). Hierdoor is het bouwvlak van de rijwoningen in de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan verder naar het zuiden komen te liggen. De beoogde groenstrook, zoals opgenomen in voorkeursmodel G waar het college op 30 juni 2020 mee heeft ingestemd, is hierdoor komen te vervallen.

Tijdens de bewonersavond is kenbaar gemaakt dat de bewoners van de Kromstraat deze groenstrook het liefst willen behouden. Dit in het kader van privacy. De ingetekende groenstrook (in het voorkeursmodel) vormde een groene buffer die afstand bewaarde tussen de percelen aan de Kromstraat en de beoogde woningen in het plangebied.

Het bouwvlak is in het ontwerpbestemmingsplan ca. 2,5 meter dicht bij de percelen van de bewoners aan de Kromstraat komen te liggen. Dit betekent dat de kortste afstand tussen het bouwvlak en de achterste perceelgrens van de woningen aan de Kromstraat ca. 4 meter bedraagt. We begrijpen dat omwonenden waarde hechten aan hun privacy in relatie tot de beoogde woningen

achter hun perceel en dat ze de afstand tot de beoogde woning graag in stand willen houden. Daarnaast is het voor het nieuwe bestemmingsplan wenselijk om openbaar groen te realiseren in het plan om kwaliteit aan het plan toe te voegen. Daarom wordt het bouwvlak met rijwoningen van 10 woningen teruggebracht naar 9 rijwoningen verdeeld over 2 bouwvlakken, zodat wordt aangesloten bij het voorkeursmodel en het stedenbouwkundig plan. Dit zorgt ervoor dat de afstand van de meest zuidelijk rijwoning van het plan en de percelen/achtergevels van de woningen aan de Kromstraat zal toenemen met ongeveer 2,5 meter. De bouwvlakken worden van elkaar gescheiden zodat het bouwvolume minder massief wordt en zich beter voegt in de omgeving. De groenstrook ten zuiden van de rijwoningen zal in de verbeelding bestemd worden als 'Groen'.

De zienswijze geeft wel aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Het aantal rijwoningen in het plan wordt gewijzigd van 10 naar 9. De gronden ten zuiden van de rijwoningen worden bestemd als 'Groen'. Waar op de verbeelding nu sprake is van 1 bouwvlak voor 10 rijtjeswoningen in het midden van het plangebied zijn er in het huidige bestemmingsplan 2 bouwvlakken voor 9 woningen opgenomen. In het noordelijke bouwvlak zijn 5 rijwoningen opgenomen, in het zuidelijke bouwvlak zijn 4 rijwoningen opgenomen. Tussen de bouwvlakken bevindt zich een steegje. Dit steegje vormt een achterom voor de 9 rijwoningen en de 3 beoogde driekappers aan de Amundsenstraat. Het zuidelijke bouwvlak van de rijwoningen schuift ca. 2,5 meter op richting het noorden.

b. Reclamanten verzoeken de bouwhoogte van de woningen in overeenstemming te brengen met de bouwhoogte die aansluit op de directe omgeving. Het referentiekader is de Kromstraat en de Nota Ruimtelijke Kwaliteit, en niet de door u gekozen verderop gelegen school en het appartementengebouw. Toetsen aan de Amundsenstraat is denkbaar voor de woningen gelegen nabij het appartementengebouw maar beslist niet voor de woningen die aan dienen te sluiten op het karakteristieke oude lint, de Kromstraat zelf. Door vast te houden aan een goothoogte van 7 meter en een nokhoogte van 10 meter ter hoogte van de aansluiting op de Kromstraat en deze niet in overeenstemming te brengen met het zo belangrijke cultuurhistorische karakter van deze straat, doet u de omgeving geweld aan, hetgeen onaanvaardbaar is.

In de zienswijze wordt verwezen naar het belangrijke cultuurhistorisch karakter van de Kromstraat dat als referentiekader zou moeten dienen als het gaat om de beoogde woningen in het plangebied. De woningen in het bestemmingsplan zijn niet primair georiënteerd op de Kromstraat. Tevens is karakteristiek aan de Kromstraat dat er verschillende goot- en bouwhoogten voorkomen. Naast 1 bouwlaag met kap is twee bouwlagen met kap gangbaar in het lint. Zeker op de overgang tussen de Kromstraat en de Amundsenstraat is een maximale goot- en bouwhoogte die twee bouwlagen en een kap toelaat daarom te motiveren. Daarnaast wordt met deze goothoogte aangesloten bij de bebouwing aan de Scottstraat die via een weg voor fietsers en voetgangers verbonden zal zijn met de vrijstaande woningen en rijwoningen in het plangebied. Er zal dus worden vastgehouden aan een goothoogte van 7 meter om de beoogde woningen met twee lagen en een kap te kunnen realiseren. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is de gemeente de omwonenden in een eerder stadium tegemoetgekomen door de bouwhoogte te verlagen van 11 naar 10 meter.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

c. Graag zien reclamanten dat er bij de vergunningverlening aandacht is voor de privacy van de aangrenzende tuinen. Reclamanten hebben inmiddels begrepen dat dit niet geborgd kan worden in het bestemmingsplan maar dat neemt niet weg dat het een uitgangspunt is dat door het college eerder is besloten. Reclamanten zien aandacht voor dit uitgangspunt dan ook graag terug in het verdere proces.

De afstand tussen de achterpercelen van de woningen aan de Kromstraat en de beoogde rijwoningen in het bestemmingsplan zal worden hersteld conform de positie die het bouwvlak in het voorontwerp bestemmingsplan had (zie beantwoording 1a). De afstand tussen de kopgevel van de dichtstbij geprojecteerde rijwoning in het midden van het plangebied en het dichtstbij zijnde achterperceel van de woningen aan de Kromstraat bedraagt dan ongeveer 6 meter. De kortste afstand tussen deze kopgevel en de achtergevel van de woning van inspreker bedraagt ongeveer 25 meter. De kopgevel van de 3-onder-1 kapwoning in het oosten van het plangebied bevindt zich dicht bij de dichtstbijzijnde woning aan de Kromstraat. Namelijk op een afstand van ongeveer 3 meter gemeten vanaf de kopgevel tot aan de perceelgrens, en een afstand van ongeveer 14 meter tussen de kopgevel en de achtergevel van de woning aan de Kromstraat.

Om te voorkomen dat er onevenredige hinder ontstaat als gevolg van inkijk, is in artikel 5:50 lid 1 van het Burgelijk Wetboek bepaald dat het in beginsel niet is toegestaan binnen twee meter van de erfgrans vensters of andere muuropeningen te hebben, voor zover deze op het naburige erf uitzicht geven. Gelet op de beoogde afstanden van de woningen in het plangebied tot de perceelsgrens/achtergevel van de percelen/woningen van reclamant zijn aanpassingen aan de gevel of positie van de beoogde woningen niet noodzakelijk.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

d. Reclamanten stellen het op prijs als er een zelfbewoningsplicht wordt gekoppeld aan de nieuw te bouwen woningen, voor tenminste vijf jaar.

Op dit moment is het opleggen van een zelfbewoningsplicht niet geregeld in het gemeentelijk beleid. Daarnaast wordt een zelfbewoningsplicht niet vastgelegd in het bestemmingsplan, maar privaatrechtelijk geregeld. Zo worden op dit moment in overeenkomsten met ontwikkelaars al afspraken gemaakt ten aanzien van zelfbewoningsplicht.

Het uitgangspunt bij nieuwbouwprojecten is dat deze zelfbewoningsplicht geldt voor ten minste 80% van de te realiseren betaalbare koopwoningen tot €390.000, - met indexatie conform de woondeal. De duur voor de zelfbewoningsplicht is 5 jaar en geldt voor de eerste bewoners alsmede voor diens rechtsoptvolgers. Toepassen van de 'zelfbewoningsplicht' geldt zolang de krapte op de woningmarkt in Valkenswaard is aangetoond.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Reclamant 2, 4 februari 2024, ontvangen 4 februari 2024

a. *Reclamant verzoekt kritisch naar de parkeerbehoefte te kijken rondom het plan 'Amundsenstraat'. Er zijn momenteel al parkeerproblemen. Zo geeft reclamant aan dat er tijdens het halen en brengen van kinderen van de naastgelegen basisschool de Pionier, kinderopvang Horizon en peuterspeelzaal het Hummelhofje, veel verkeersdruk en gevaarlijke situaties ontstaan. Er wordt nu al veelvuldig dubbel- en op de stoep geparkeerd, op plekken van vergunningshouders worden auto's neergezet en bij het EMA-terrein. Door de ontwikkeling van het EMA-terrein worden er 200 wooneenheden toegevoegd waardoor de parkeerdruk nog verder zal toenemen.*

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan valt de parkeerbehoefte lager uit, omdat het aantal woningen wordt teruggebracht van 20 woningen naar 19 woningen. Daarnaast is in het ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van 6 parkeerplaatsen op eigen terrein (opritten van woningen) waar dit er in werkelijkheid meer zijn. Door het lagere aantal woningen en een hoger aantal parkeerplekken op eigen terrein is er sprake van een lagere parkeerbehoefte op openbaar terrein dan in het ontwerpbestemmingsplan. Zo zorgt het totaal aantal woningen van 19 voor een parkeerbehoefte van 30,8. Het totaal aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (8,8) kan van de totale parkeerbehoefte worden afgehaald. Dan blijven er 22 parkeerplaatsen over die een plek moeten krijgen in het openbaar gebied. Binnen het bestemmingsplan is ruimte voor 19 parkeerplaatsen in openbaar gebied. Voor de overige 3 parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van de restcapaciteit in het omliggende gebied ten noorden van het plangebied middels de verleende parkeerontheffing. Voor de berekeningen is gebruikt gemaakt van de 'Nota parkeernormen 2023'. Ondanks dat de parkeerdrukmeting (zoals reclamant stelt) aantoont dat de parkeerdruk het hoogst is op de tijden waarop de schoolkinderen gebracht en gehaald worden is er ruim voldoende restcapaciteit om de overige 3 parkeerplaatsen op te vangen buiten het plangebied. Daarnaast wordt er in dit bestemmingsplan geen rekening gehouden met toekomstige bestemmingsplannen en de invloed die deze plannen op de parkeerdruk zouden hebben. Bij deze plannen zullen er opnieuw parkeerdrukmetingen plaatsvinden die rekening zullen houden met dit bestemmingsplan. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeerdruk in de toekomst te hoog op zal lopen.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

b. *Reclamant verzoekt te kijken naar de uitbreiding op het stroomnet en de directe omgeving. In het plangebied zullen 20 wooneenheden worden toegevoegd en op het huidige overbelaste stroomnet aangesloten worden. Er zijn het afgelopen jaar meerdere incidenten geweest met de stroomvoorziening. Het terug leveren van energie is op zonnige dagen sinds 2023 beperkt mogelijk door capaciteitsrestricties van het stroomnet in de wijk. Dit levert voor het nieuwe plan ook problemen op. In het bestemmingsplan wordt niet gesproken over aansluiting van het stroomnet en de impact voor de omgeving. Naast dit project zullen ook de projecten EMA-terrein en Vila Nobilis op het stroomnetwerk worden aangesloten.*

Het bestemmingsplan Amundsenstraat speelt geen rol bij het oplossen van problemen met het stroomnet zoals overbelasting en capaciteitsrestricties. Het bestemmingsplan ziet enkel toe op de

toekomstige indeling van het plangebied en de daarbij behorende bouw- en gebruiksregels. Wel begrijpen we uw zorgen en zullen we deze intern aankaarten.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Reclamant 3, 6 februari 2024, ontvangen 6 februari 2024

a. *Reclamanten verzoeken om het aantal woningen conform de eerdere uitgangspunten te stellen op negentien. Het aantal woningen is zonder onderbouwing van 19 woningen in het voorontwerp, naar 20 woningen het ontwerpbestemmingsplan gebracht. Dit is in strijd met het Beeld-kwaliteitsplan en Stedebouwkundigplan. Het is ook in tegenspraak met het besluiten van het college van B&W waarin werd gekozen voor Ontwikkelingsmodel G. Verder levert de ophoging van het aantal woningen ook een toename van de verkeers- en parkeerdruk op. Daarnaast leidt de extra bebouwing tot een afname van de open ruimte en de in het Ontwikkelingsmodel G voorziene groengebieden.*

Zie beantwoording onder 1a en voor parkeerdruk onder 2a

De zienswijze geeft wel aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Het aantal rijwoningen in het plan wordt gewijzigd van 10 naar 9. De gronden ten zuiden van de rijwoningen worden bestemd als 'Groen'. Waar op de verbeelding nu sprake is van 1 bouwvlak voor 10 rijtjeswoningen in het midden van het plangebied zijn er in het huidige bestemmingsplan 2 bouwvlakken voor 9 woningen opgenomen. In het noordelijke bouwvlak zijn 5 rijwoningen opgenomen, in het zuidelijke bouwvlak zijn 4 rijwoningen opgenomen. Tussen de bouwvlakken bevindt zich een steegje. Dit steegje vormt een achterom voor de 9 rijwoningen en de 3 beoogde driekappers aan de Amundsenstraat. Het zuidelijke bouwvlak van de rijwoningen schuift ca. 2,5 meter op richting het noorden.

b. *Reclamanten verzoeken om het volledig doodlopende karakter van de Scottstraat onverkort te handhaven en de eerder aangedragen alternatieven te implementeren. In het plan wordt aangegeven dat de doorbraak slechts zal gelden voor fietsers, voetgangers en als calamiteitsroute. Dit betekent meer verkeer door zowel de nu doodlopende Scottstraat als het Cabotopad in het verlengde hiervan. Beide straten zijn smal tot zeer smal en missen trottoirs. Momenteel komen er al veel incidenten voor zoals bijvoorbeeld spiegels, die van auto's af worden gereden door de indraai van het Cabotopad vanuit de Scottstraat. Als hier een doorgang gaat plaatsvinden wordt dit veel onveiliger. Het wordt voor de kinderen feitelijk onmogelijk om veilig op straat te spelen.*

Ook de grotere sociale veiligheid met een positieve sociale controle en een sterk gereduceerde kans op inbraak komt door het doodlopende karakter van de straat. De noodzaak voor een calamiteitsroute als het argument voor het doortrekken van de Scottstraat ontbreekt. Daarnaast hebben omwonenden in een eerdere fase van het proces een tweetal adequate en onderkende alternatieven aangedragen waarbij het volledig doodlopende karakter van de Scottstraat behouden blijft en de nieuwe wijk voldoende bereikbaar blijft voor verkeer en hulpdiensten.

Om te voorkomen dat het doortrekken van de Scottstraat richting het plangebied voor langzaam verkeer zal zorgen voor verkeersonveilige situaties en een verslechtering van de sociale veiligheid voor de bewoners van de Scottstraat zal het doodlopende karakter van de Scottstraat behouden blijven. In het bestemmingsplan zal een groenstrook worden opgenomen om te waarborgen dat de

Scottstraat niet wordt verbonden met het plangebied en dus niet toegankelijk is voor enige vorm van verkeer.

De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. In de verbeelding is ter plaatste van de verbinding met de Scottstraat de bestemming 'Groen' opgenomen waar voorheen de bestemming 'Verkeer' lag. Hiermee wordt voorkomen dat er verkeer vanuit het plangebied richting de Scottstraat zal kunnen gaan.

c. *De gemeente heeft in haar inspraakreactie aangegeven dat hofjes 'beleidsmatig en praktisch niet gewenst' zijn en verwijst daarbij naar de Structuurvisie van 2012. Maar die Structuurvisie meldt dat 'binnenhofjes niet de voorkeur heeft'. Dit is niet alleen een andere en lichtere kwalificatie maar uit de context van die vermelding blijkt dat dit oordeel over hofjes in de structuurvisie louter betrekking heeft op de splitsing van grotere woonpercelen, iets waarvan in het onderhavige geval geen enkele sprake is. Reclamanten verwijzen verder naar de vele hofjes die in het recente verleden in Valkenswaard zijn ontwikkeld, zoals onder andere aan de Bergstraat in Dommelen en in de Torenstraat en Maastrichterweg Valkenswaard, welke blijken te passen in het gemeentelijke beleid. Daarnaast kent onze wijk al diverse hofjes, zoals aan de Marco Polostraat en misstaat een hofje/doodlopende straat er dus geenszins. De gemeente gaat helaas geheel voorbij aan het feit dat een hofje de sociale cohesie alleen maar ten goede komt, in deze tijd een zeer belangrijk gegeven.*

Als aan- en omwonenden van het plan Amundsenstraat vinden reclamanten dat de boven beschreven forse nadelen van het ontwerpbestemmingsplan geheel ten onrechte vooral 'op onze bordjes' gelegd worden hetgeen behoorlijk afbreuk doet aan ons woon- en leefgenot, 24 uur per dag, 7 dagen in de week. Dit terwijl er prima alternatieven aangedragen en dus voorhanden zijn waarbij echt niemand wordt benadeeld, maar integendeel iedereen er in dit deel van de wijk er op vooruitgaat, inclusief de bewoners van de nieuwe wijk.

Zie beantwoording onder 3b.

De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. In de verbeelding is ter plaatste van de verbinding met de Scottstraat de bestemming 'Groen' opgenomen waar voorheen de bestemming 'Verkeer' lag. Hiermee wordt voorkomen dat er verkeer vanuit het plangebied richting de Scottstraat zal kunnen gaan.

4. Reclamant 4, 6 februari 2024, ontvangen 7 februari 2024

a. *Reclamanten geven aan dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de veiligheid van de beoogde verkeerssituatie en de belangen van reclamanten zijn hierbij onvoldoende betrokken. Door het nieuwe plan wordt het doodlopende karakter van de Scottstraat beëindigd. Het ontbreken van trottoirs aan weerszijden betekent dat de auto's die achteruitrijden vanuit omliggende opritten mogelijk botsen met andere auto's of fietsers en voetgangers. Daarbij komt dat het buiten spelen op straat voor kinderen onveilig wordt en daarmee ook afbreuk doet aan het woon- en leefgenot. Reclamanten geven aan dit niet te hebben kunnen voorzien bij de aankoop van hun woning. Er is in het plan toegezegd dat de ontsluiting alleen toegankelijk zal worden voor fietsers/voetgangers en als calamiteitenroute. Dit blijft reclamanten zorgen baren voor eventueel ander passerend verkeer zoals: elektrische steppen, speed pedelecs, snor- en*

bromfietsen, scooters en motoren. Dit geldt ook voor het in het verlengde van de Scottstraat gelegen Cabotopad.

Zie beantwoording onder 3b.

De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. In de verbeelding is ter plaatste van de verbinding met de Scottstraat de bestemming 'Groen' opgenomen waar voorheen de bestemming 'Verkeer' lag. Hiermee wordt voorkomen dat er verkeer vanuit het plangebied richting de Scottstraat zal kunnen gaan.

b. Reclamanten geven aan dat de beoogde verkeerssituatie het einde van de positieve sociale controle aan de Scottstraat betekent. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat er in doodlopende straten significant minder inbraken plaatsvinden vanwege het ontbreken van vluchtwegen, minder drukte en een vergrote kans om gezien te worden. Dit wordt onderbouwd door een redelijk recente achtervolging door de politie, waarbij een aanhouding van voortvluchtige criminelen heeft plaatsgevonden, welke zich klem reden in de Scottstraat.

Zie beantwoording onder 3b.

De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. In de verbeelding is ter plaatste van de verbinding met de Scottstraat de bestemming 'Groen' opgenomen waar voorheen de bestemming 'Verkeer' lag. Hiermee wordt voorkomen dat er verkeer vanuit het plangebied richting de Scottstraat zal kunnen gaan.

c. Reclamanten geven aan dat er onvoldoende is gemotiveerd waarom de noodzaak bestaat om een ontsluiting via de Scottstraat mogelijk te maken. Reclamanten verzoeken de door hen overlegde alternatieven alsnog serieus te overwegen. Er vloeit enkel uit het plan voort dat ervoor is gekozen om de ontsluiting ook beschikbaar te stellen als calamiteitenroute. Reclamanten hebben verschillende alternatieve en adequate verkeerssituaties die betrekking hebben op de ontsluiting voorgelegd. Echter zijn deze opties niet serieus in overweging genomen. Hierin spreken reclamanten over het maken van een hofje.

Reclamanten hebben vernomen vanuit de gemeente dat het creëren van hofjes beleidsmatig en praktisch niet is gewenst. Dit begrijpen reclamanten niet. Er worden elders in de gemeente tot op de dag van vandaag nog steeds hofjes gerealiseerd. Reclamanten verwijzen naar het Helenadal en de Bergstraat in Dommelen. Maar ook naar de hofjes aan de Maastrichterweg 11, de Torenstraat 4a t/m 8 en de Marco Polostraat (nabij de Scottstraat). Deze hofjes maken geen afbreuk aan de structuurvisie. De structuurvisie spreekt overigens niet van 'niet gewenst', maar hanteert een lichtere kwalificatie: 'heeft niet de voorkeur'. Bovendien heeft dit oordeel inzake hofjes in de structuurvisie louter betrekking op de splitsing van grotere woonpercelen, iets waarvan in het onderhavige geval geen enkele sprake is.

Zie beantwoording onder 3b.

De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. In de verbeelding is ter plaatste van de verbinding met de Scottstraat de bestemming 'Groen' opgenomen waar voorheen

de bestemming 'Verkeer' lag. Hiermee wordt voorkomen dat er verkeer vanuit het plangebied richting de Scottstraat zal kunnen gaan.

Ambtelijke wijzigingen

Naast de wijzigingen die voortvloeien uit de zienswijzen, is een aantal ambtelijke wijzigingen doorgevoerd. Het betreft de volgende wijzigingen.

Toelichting:

Pagina	Paragraaf	Wijziging
36	5.1	Afbeelding stedenbouwkundig plan is gewijzigd conform aanpassingen binnen het plan.
36	5.1 stedenbouwkundige opzet	Totaal aantal woningen is gewijzigd naar 19 woningen. Aantal rijwoningen is gewijzigd van 10 naar 9 rijwoningen.
36	5.1 stedenbouwkundig plan	De afbeelding in de paragraaf is geactualiseerd op basis van het nieuwe stedenbouwkundig plan.

Regels:

Pagina	Paragraaf	Wijziging
NVT.	1.1	IMRO-code is aangepast van 'NL.IMRO.0858.BPAmundsenstr-ON01' naar 'NL.IMRO.0858.BPAmundsenstr-VA01'

Verbeelding:

Wijziging
Het bouwvlak voor de rijwoningen is gesplitst in 2 bouwvlakken zoals in het voorontwerp waarbij 1 rijwoning komt te vervallen.
In het noordelijke bouwvlak van de rijwoningen is een maximaal aantal wooneenheden van 5 opgenomen in de maatvoering en in het zuidelijke bouwvlak is een maximaal aantal wooneenheden van 4 opgenomen in de maatvoering.
Ten zuiden van het zuidelijkste bouwvlak van de rijwoningen is een strook met de bestemming 'Groen' opgenomen.
In het zuidoosten van het plangebied is het strookje grond opgenomen dat in het ontwerpbestemmingsplan ontbrak ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Dit strookje grond is in de verbeelding bestemd als 'Wonen'. Dit betreft de kadastrale percelen sectie D nummer 5881 en sectie D 5880.
In de verbeelding is ter plaatse van de verbinding met de Scottstraat de bestemming 'Groen' opgenomen waar voorheen de bestemming 'Verkeer' lag. Dit in het kader van het behouden van het doodlopend karakter aan de Scottstraat.
Het zuidelijke bouwvlak van de rijwoningen is ten opzichte van het ontwerp 2,5 meter richting het noorden opgeschoven.