



Nota beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan Lievenshof Oud-Beijerland

28 mei 2021

Inleiding



Het ontwerpbestemmingsplan 'Lievenshof Oud-Beijerland' heeft van zaterdag 17 april 2021 tot en met vrijdag 28 mei ter inzage gelegen om een ieder in de gelegenheid te stellen een mondelinge of schriftelijke zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd heeft het ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder ter inzage gelegen.

Het ontwerp was analoog raadpleegbaar in het gemeentehuis en digitaal via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

In het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is overleg gepleegd met de diverse instanties, zoals Waterschap en diensten van provincie en rijk.

Er zijn 2 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn gericht tegen het ontwerp bestemmingsplan. Er zijn geen zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbesluit hogere waarden. De zienswijzen zijn allen binnen de termijn ontvangen, zoals geregeld in de Awb. Daarmee zijn de zienswijzen tijdig ingediend. Er is één zienswijze ingediend voorafgaand aan de zienswijzetermijn in reactie op de aanvraag omgevingsvergunning Lievenshof, deze zienswijze is ook betrokken in voorliggende Nota beantwoording zienswijzen.

Sinds 25 mei 2018 geldt de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Vandaar dat de namen van natuurlijke personen in (digitale) stukken worden geanonimiseerd. Dit geldt niet voor objectgegevens. Anonimiseren is eveneens niet nodig voor namen van bedrijven en organisaties die een zienswijze indienen.



Samenvatting ontvangen zienswijzen en gemeentelijk standpunt

Nr.	Naam	Datum ontvangst	Registratienummer
1	Indiener 1	24 februari 2021	Z/21/087522/DOC-21376452
2	Indiener 2	6 mei 2021	Z/21/096687/DOC-21406131

1. Zienswijze Indiener 1

Samenvatting zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op drie onderdelen van de beoogde ontwikkeling van Lievenshof: Parkeerdruk, aantasting van de groene omgeving en het gebruik van het bestaande fietspad.

A. Parkeerdruk

Indiener stelt dat de parkeerdruk in de aangrenzende Pieter de Hooghlaan erg hoog is. Indiener vermoedt dat de nieuwe woningen, met name in de noordwest hoek, veel invloed zullen hebben op de bestaande bebouwing. Ter plaatse is geen straat voorzien, de dichtstbijzijnde parkeervlakken liggen op ca. 120 meter afstand. Indiener vermoedt dat hierdoor gebruik zal worden gemaakt van de Pieter de Hooghlaan op ca. 20 meter afstand. Indiener vreest hierdoor voor toename van de parkeerdruk en ook illegaal gebruik van het fietspad.

Indiener vraagt om maatregelen te treffen waarmee de parkeerdruk voor huisnummers 1 t/m 17 niet toeneemt. Indiener stelt voor om bijvoorbeeld een parkeerverbod aan de zijde van de singel in te voeren.

Reactie College

Het uitgangspunt is dat een bouwplan geen negatieve uitwerking mag hebben op de parkeerdruk in de directe omgeving. In dit geval is dat niet zo, omdat voldaan wordt aan de door de gemeente vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen. Bij het parkeren worden de normen van de Nota Parkeernormen Oud-Beijerland 2016 gehanteerd. De gemeente Hoeksche Waard neemt de kencijfers uit de CROW-publicatie 317 over voor het bepalen van de parkeerbehoefte. Deze publicatie en met name de daarin aangegeven kencijfers maakt daarmee onderdeel uit van deze Nota Parkeernormen. Op basis van de Nota Parkeernormen is berekend dat de ontwikkeling moet voorzien in 103 parkeerplaatsen, daar voldoet het plan aan. Er is in deze omgeving geen aanleiding om te stellen dat van afwijkende cijfers uitgegaan moet worden. De parkeervraag en het parkeeraanbod voor dit plan zijn dan ook in evenwicht. Daarmee kan geconcludeerd worden dat er geen verslechtering ten opzichte van de bestaande parkeerdruk kan ontstaan voor de gehele omgeving.

Indiener stelt dat de dichtstbijzijnde parkeervlakken voor de westelijk gelegen woningen op ca. 120 meter komen te liggen. De woningen aan de westzijde van het plangebied zullen ook een achteringang hebben, vanaf daar bezien liggen de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen op circa 30 - 40 meter (direct naast de geplande speeltuin). Indiener is bang dat de parkeerdruk specifiek voor de huisnummers 1 t/m 17 zal toenemen. Door het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op loopafstand, is dit niet aannemelijk. Tevens is in het stedenbouwkundig plan ruimte gereserveerd voor 4 extra parkeerplaatsen. Nadat het plan is opgeleverd zal de gemeente de parkeerdruk monitoren, daarbij zal de Pieter de Hooghlaan nummer 1 t/m 17 ook worden meegenomen. Als blijkt dat in de praktijk het aantal parkeerplaatsen structureel onvoldoende is, kunnen deze extra parkeerplaatsen worden aangelegd of andere maatregelen worden genomen om, indien noodzakelijk, de parkeerdruk te verlagen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning.

B. Aantasting groene omgeving



Indiener vraagt zich af of er stedenbouwkundig voldoende rekening is gehouden met de overgang tussen de nieuwbouw en de bestaande bebouwing. Hierbij verwijst indiener naar de bestaande woningen tussen de Rembrandtstraat en het Laningpark. Indiener stelt dat één huis in de noordwest hoek gesitueerd is de huidige groenstrook met de voorgevel op 1 meter van het bestaande fietspad.

Indiener wenst dat de plannen aangepast worden zodat de bestaande strook met bestemming 'Groen' gehandhaafd kan blijven. Volgens indiener zou hiermee aantasting van het ruime, groene en parkachtige karakter van de singel voorkomen worden. Indiener verwijst hierbij naar de structuurvisie van de gemeente Hoeksche Waard.

Reactie college

Het bouwplan is meermaals getoetst door zowel de stedenbouwkundige als de welstandscommissie van de gemeente Hoeksche Waard. Het gepresenteerde bouwplan is zeer zorgvuldig tot stand gekomen waarbij rekening is gehouden met de bestaande bebouwing. Daarnaast wordt er voorzien in voldoende groen voorzieningen.

Ten opzichte van de bestaande situatie wordt circa 200 m² groenbestemming gewijzigd in een woonbestemming. Deze gronden zullen conform de ingediende omgevingsvergunning voor het overgrote deel worden ingericht als openbare groenvoorziening. Alleen ter plaatse van de meest noordelijke woning van blok 1 wordt, zoals indiener terecht stelt, gedeeltelijk binnen de huidige groenstrook gebouwd. Er is naast deze woning nog een behoorlijke groenstrook gepositioneerd. De hoekwoning van blok 1 krijgt een voortuin van ca 1,3m, het fietspad en het voetpad naast de woning en de groenstrook worden omgewisseld, hierdoor komt het voetpad voorlangs de woning en de groenstrook.

De gemeente acht deze invulling acceptabel in de volledige stedenbouwkundige opzet van het plan. De groenstrook blijft, gezamenlijk met de water- en groenbestemming parallel aan de Pieter de Hooghlaan, nog voldoende robuust om de groene uitstraling en de daarmee gepaarde ruimtelijke kwaliteit te behouden. De inrichting van de groenstrook ligt nog niet vast. Deze moet worden ontworpen door de ontwikkelaar en goedgekeurd door de gemeente. De gemeente vraagt de ontwikkelaar om omwonenden te betrekken bij het uitwerken van de inrichting.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning.

C. Gebruik bestaand fietspad

Indiener stelt dat de projectleider van de gemeente heeft aangegeven dat het huidige fiets/wandelpad gehandhaafd blijft en ook niet wordt opengesteld voor gemotoriseerd verkeer. Ook bouwverkeer zou volgens indiener geweerd worden. Indiener geeft aan dat de gemeente het wandel/fietspad tijdens de bouw alleen incidenteel wil openstellen voor verkeer van de achterliggende wijk. Indiener heeft hier begrip voor als dit technisch niet anders opgelost kan worden, maar stelt dat hiervoor een maximum zou moeten gelden van 1 keer per 10 werkdagen.

Reactie college

Indiener stelt terecht dat het bestaande fiets/wandelpad in gebruik zal blijven als fiets/wandelpad. Afspraken over de aanleg/realisatie van een bouwproject staan in principe los van ruimtelijke besluitvorming. Het fietspad/wandelpad tussen de Pieter de Hooghlaan en het Van der Veldepad wordt niet gebruikt voor bouwverkeer. Mogelijk is het pad voor korte momenten nodig als terugval/calamiteitenoptie. Bijvoorbeeld omdat de Jan Lievenslaan enige tijd geheel is afgesloten door werkzaamheden. Hierdoor is de door de indiener gesuggereerde maximale afsluiting van 1 keer per 10 werkdagen niet 100% te garanderen. Gemeente en initiatiefnemer willen echter gebruik van het pad zoveel mogelijk voorkomen en hier alleen gebruik van maken als het echt niet anders kan. De gemeente en de initiatiefnemer zijn voornemens de directe omgeving hierover goed te informeren om overlast gedurende de bouw zoveel mogelijk te voorkomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan of de omgevingsvergunning.



2. Zienswijze nummer 2

Samenvatting zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen van de beoogde ontwikkeling van Lievenshof: het aantal geplande woningen, de parkeerdruk/parkeerplaatsen, doorstroming, het verkeersonderzoek, de omvang van de woningen en de groenvoorzieningen.

A. Het aantal geplande woningen

Indiener stelt dat projectontwikkelaars er op uit zijn om zoveel mogelijk woningen te realiseren, ongeacht de esthetiek en leefbaarheid. Indiener suggereert dat het aantal woningen gebaseerd is op financiële argumenten, maar ook dat de gemeente zelf zoveel mogelijk wil bouwen. Indiener vindt het aantal van 54 woningen in ieder geval te veel.

Reactie college

Het aantal van 54 woningen is zorgvuldig tot stand gekomen. De gemeente Hoeksche Waard heeft zich als doel gesteld voldoende (en kwalitatieve) woningen te bouwen om in de toekomstige vraag te kunnen voorzien. Dat wil niet zeggen dat er zomaar woningen gebouwd worden. Daarbij is er ook veel aandacht voor leefbaarheid in niet alleen de nieuwe, maar ook de bestaande wijken. De stedenbouwkundig adviseur van de gemeente is nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan, dit heeft geleid tot een zorgvuldig afweging in het aantal woningen en de fysieke inpasbaarheid hiervan. In het plan is ruimte opgenomen voor enkele groenzones, een speelplaats, een statige laan en ruime parkeerhoven, daarnaast krijgen alle woningen een voortuin en een ruime zon georiënteerde achtertuin. Indiener stelt dat er geen rekening wordt gehouden met de esthetiek van de woningen en de woonwijk. De gemeente en initiatiefnemer hebben hier gezamenlijk veel aandacht aan besteed, wat uiteindelijk geleid heeft tot het beeldkwaliteitsplan (opgenomen als bijlage 1 bij het bestemmingsplan) en het stedenbouwkundig inrichtingsplan.

De indiener suggereert dat het aantal van 54 woningen wordt gebaseerd op financiële redenen, in die suggestie kan de gemeente zich niet vinden. Natuurlijk moet ook de financiële kant van de ontwikkeling voor zowel de gemeente als de initiatiefnemer kloppen, maar dat is niet reden waarom voor het aantal van 54 woningen is gekozen. De gemeente en de initiatiefnemer achten een programma van 54 woningen op deze locatie ruimtelijke en stedenbouwkundig passend en komen hiermee tegemoet aan de (alsmaar) toenemende vraag aan woningen binnen de gemeente.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning.

Parkeerdruk/parkeerplaatsen

Indiener stelt dat het aantal woningen en de bijbehorende parkeerplaatsen ten koste gaan van het groen, dit volgt volgens indiener uit het aantal geplande woningen. Indiener verwacht dat het aantal parkeerplaatsen niet voldoende is en stelt dat er nu al een tekort bestaat. Indiener is niet specifiek hoe en waar nu een tekort zou bestaan. Indiener stelt dat in de parkeerberekening is uitgegaan van ca. 2 auto's per woning terwijl er ook gezinnen zijn met 3 auto's.

Ten slotte stelt de indiener dat de bezoekers van de Bethabara-kerk al voor extra verkeer en parkeerdruk zorgen en dat zij bij een volle bezetting van de kerk voor een parkeerplaats al uitwijken naar de omliggende wijken.

Reactie college

Ruimtelijke ontwikkelingen die een parkeerbehoefte kennen dienen te voldoen aan het geldende parkeerbeleid, namelijk de Nota Parkeernormen Oud-Beijerland 2016. Op basis van de Nota Parkeernormen is berekend dat de ontwikkeling moet voorzien in 103 parkeerplaatsen, daar voldoet het plan aan. Deze parkeernormen gaan uit van gemiddelden. Indiener verwacht dat er te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd worden en verwijst naar gezinnen met 3 auto's en die daarmee boven de parkeernorm komen. Daartegenover staat dat er ook gezinnen zijn die minder auto's bezitten dan de gehanteerde norm. Derhalve wordt er gerekend met gemiddelden, welke landelijk en in de jurisprudentie algemeen geaccepteerd zijn. Het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning voorzien daarmee in voldoende



parkeergelegenheid voor de beoogde nieuwe woonwijk conform het geldende parkeerbeleid. Daarmee kan geconcludeerd worden dat er geen verslechtering ten opzichte van de bestaande parkeerdruk kan ontstaan voor de gehele omgeving.

Tot slot, in het stedenbouwkundig plan is ruimte gereserveerd voor 4 extra parkeerplaatsen. Nadat Lievenshof is opgeleverd zal de gemeente de parkeerdruk monitoren. Als blijkt dat in praktijk het aantal parkeerplaatsen structureel onvoldoende is, kunnen deze extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Vooraf is dit overigens niet de verwachting, maar door de ruimte reservering kan er indien nodig snel een aanpassing plaatsvinden.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning.

Doorstroming

Indiener stelt dat de doorstroming vanuit de Jan Lievenslaan tot de Rembrandtstraat nu al lastig is. Indiener vreest dat dit door de nieuwe woningen nog lastiger wordt. Indiener ziet dat er een uitrit/ontsluitingsweg is gepland tussen blokken 8 en 9 op de Rembrandtstraat. Deze uitrit ligt schuin tegenover kringloopwinkel Woord en Daad. Indiener stelt tijdens de openingstijden een aanzienlijke toename van auto- en fietsverkeer waargenomen te hebben en verwacht mogelijk gevaarlijke toestanden. Indiener vraagt de gemeente hier nog eens goed naar te kijken.

Reactie college

Indiener stelt dat er in de bestaande situatie sprake is van drukte op de Jan Lievenslaan en de aansluiting op de Rembrandtstraat en vreest dat dit met de nieuwe woningen zal verslechteren. Verkeerskundig gezien moet worden beoordeeld of de bestaande infrastructuur de toekomstige verkeersgeneratie kan verwerken. Daarbij wordt ook gekeken naar de bestaande situatie. Voor de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van dezelfde CROW-publicatie als voor de parkeernormen.

De CROW cijfers kennen minimale en maximale verkeersgeneratiecijfers. Het bevoegd gezag kan gemotiveerd kiezen waarvan gebruik wordt gemaakt. Vanuit een worstcase benadering is gekozen voor de maximale verkeersgeneratie in zowel de bestaande als toekomstige situatie. Wanneer de bestaande en toekomstige situatie met elkaar vergeleken worden geeft dat het volgende beeld:

Gebruik	Eenheid	Aantal	Maximale verkeersgeneratie	Totaal
Schoolgebouw (1390 m ²)	Per 100 m ²	13,9	33,7	468,43
Autogarage (1015 m ²)	Per 100 m ²	10,15	10,9	110,635
Vrijstaande woning (1)	Per woning	1	8,6	8,6
Totaal				588 (afgerond)

Tabel 1: Verkeersgeneratie bestaande situatie

Gebruik	Eenheid	Aantal	Maximale verkeersgeneratie	Totaal
Woningen (54 geschakeld)	Per woning	54	7,5	405

Tabel 2: Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Op basis van bovenstaande berekening kan geconcludeerd worden dat de maximale verkeersgeneratie planologisch gezien afneemt in de toekomstige situatie. Aanvullend zal er door het verdwijnen van de bedrijfsfunctie sprake zijn van een afname van zwaar bedrijfsverkeer (vrachtwagens, bestelbusjes etc.).

De huidige Jan Lievenslaan is door de bochten in de weg erg onoverzichtelijk. Onderdeel van het plan is om hier een statige en overzichtelijke laan van te maken waardoor de verkeerssituatie wordt verbeterd. In de huidige situatie zijn er drie ontsluitingen op de Rembrandtstraat en in de nieuwe situatie komen er twee.



Deze beide nieuwe inrit/ontsluitingen zitten niet recht tegenover een inrit aan de andere zijde van de straat en worden qua maatvoering gelijkwaardig uitgevoerd als de nu aanwezige inritten. De nieuwe Jan Lievenslaan en de toegangsweg naar het oostelijke gedeelte van het plangebied worden ingericht als 30 km/u zone. De gemeente is van mening dat er door de ontwikkeling eerder sprake is van een verbetering van de verkeerskundige situatie dan van een verslechtering.

Het verkeersonderzoek waar indiener naar verwijst is bij de gemeente niet bekend. Op basis van bovenstaande cijfermatige onderbouwing zal de maximale verkeersgeneratie in (en veroorzaakt door het plangebied) afnemen. Derhalve concludeert de gemeente dat er ook in de toekomstige situatie sprake is van een acceptabele verkeersafwikkeling in- en rondom het plangebied.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning.

Verkeersonderzoek

Indiener heeft begrepen dat er verkeersonderzoek is gedaan, maar heeft twijfels over de tijdstippen en uitkomsten van het onderzoek. Indiener stelt dat deze onderzoeken zeker niet zijn uitgevoerd op de piekmomenten en op zondag bij het uitgaan van de kerk. Indiener wenst te weten hoeveel onderzoeken er zijn gedaan en op welke tijdstippen.

Reactie college

Het verkeersonderzoek waar indiener naar verwijst is bij de gemeente niet bekend. Op basis van voornoemde cijfermatige onderbouwing zal de maximale verkeersgeneratie in (en veroorzaakt door het plangebied) afnemen. Derhalve concludeert de gemeente dat er ook in de toekomstige situatie sprake is van een acceptabele verkeersafwikkeling in- en rondom het plangebied.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning.

De omvang van de woningen

Indiener heeft begrepen dat alle 54 woningen bestaan uit 3 woonlagen en heeft daar ernstige bezwaren tegen. Indiener kwalificeert deze woningen als hoogbouw. Indiener stelt dat een combinatie tussen hoog- en laagbouw beter zou zijn omdat dit niet ten koste zou gaan van lichtinval en uitzicht. Indiener stelt dat blok 2 met een afstand van 12 meter tot het van de Veldepad te dichtbij komt. Indiener stelt voor om blok 2 te schrappen en daarmee meer ruimte te creëren tussen de nieuwbouw en bestaande woningen, dat zou volgens indiener ook ten goede komen aan de leefbaarheid.

Indiener stelt dat met een combinatie aan laag- en hoogbouw tegemoet zou worden gekomen aan de toenemende vraag naar seniorenwoningen. Indiener verwijst naar twee recente projecten (Rembrandt & Mariniersweg/Jan Tooropstraat) waar dit wel gebeurd is.

Reactie college

De gemeente en initiatiefnemer hebben ervoor gekozen om de 54 woningen te voorzien van 2 lagen en een kap. De maximale goot- en bouwhoogte bedraagt respectievelijk 6 en 11 meter. In het zuidwesten van het plangebied is volgens het huidige bestemmingsplan ook een gebouw mogelijk met een maximale bouwhoogte van 11 meter. In de ontwerp- omgevingsvergunning is hier overigens geen gebruik van gemaakt. De gemeente is van mening dat deze bouwmaten stedenbouwkundig passend zijn op deze locatie, bovendien bieden de woningen hierdoor voldoende ruimte voor de huidige (en verwachte toekomstige) woonwensen voor eengezinswoningen.

In de bestaande situatie geldt er een maatschappelijke bestemming met een omvangrijk bouwvlak waar een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 10 en 15 meter is toegestaan. Bovendien geldt ook voor de Bethabara-kerk een maximale bouwhoogte van 15 meter. Van vrij uitzicht en lichtinval is (planologisch gezien) ook in de bestaande situatie geen sprake. In de omliggende wijken is er bovendien reeds sprake van woningen met twee lagen en een kap. Rekening houdend met de omliggende bebouwing acht de gemeente een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 6 en 11 meter stedenbouwkundig passend.



Indiener stelt voor om blok 2 te schrappen om daarmee voldoende ruimte te creëren tussen de bestaande en nieuwe woningen. Naar aanleiding van eerder overleg met de bewoners van de direct tegenover blok 2 gelegen woningen aan het Van der Veldepad en indiener zijn ten opzichte van de begin situatie de volgende plan wijzigingen doorgevoerd:

- De gevelsprong in het woningblok is omgewisseld
- De afstand tot de bestaande woningen is vergroot
- De voortuinen van de nieuwe woningen worden voorzien van een beukenhaag
- In de openbare strook voorlangs de nieuwe woningen zijn de twee parkeerplaatsen los van elkaar geplaatst en er zijn bomen toegevoegd.

De nieuwe woningen komen op respectievelijk circa 13 meter en circa 14 meter van de tegenovergelegen woningen aan het Van der Veldepad en komen op circa 37 meter van gevel van de woning van indiener. De afstand van het bouwblok naar de woningen is passend en stedenbouwkundig acceptabel in dit bestaand binnenstedelijk gebied.

Indiener stelt dat er ook sprake zou moeten zijn van seniorenwoningen vanwege de toenemende vraag, daarbij wordt verwezen naar twee recente projecten binnen de gemeente. De gemeente kijkt gemeente breed naar het vraag en aanbod van woningen voor alle doelgroepen. Per locatie en project wordt gekeken naar de beste invulling om te voldoen aan de vraag. Voor Lievenshof is gekozen om te voorzien in een diverse vraag naar eengezinswoningen in zowel het koop- als huursegment als een compacte en ruimere uitvoering. Voor andere woningbouwlocaties in de gemeente is gekozen voor een andere mix aan type woningen en doelgroepen, afhankelijk van de gemeente brede vraag.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning.

Groenvoorzieningen

Indiener stelt dat het project leidt tot een aanzienlijke vermindering van het groen in de wijk. Indiener stelt dat het beetje groen dat nog overblijft gebruikt wordt door de huidige hondenbezitters en dat dit aantal straks nog aangevuld wordt door de nieuwe bewoners.

Reactie college

Het bouwplan is meermaals getoetst door zowel de stedenbouwkundige als de welstandscommissie van de gemeente Hoeksche Waard. Het gepresenteerde bouwplan is zeer zorgvuldig tot stand gekomen waarbij rekening is gehouden met de bestaande bebouwing en er is aandacht besteed aan de inrichting van de buitenruimte door te voorzien in voldoende groenvoorzieningen. Er zijn groenstroken en een speelplaats opgenomen, er worden circa 50 nieuwe bomen aangeplant en het merendeel van de parkeerplaatsen wordt uitgevoerd met water infiltrerende grastegels. Alle woningen in het plan krijgen een voortuin met een lage groene erfafscheiding en een achtertuin met een hoge groene erfafscheiding grenzend aan het openbaar gebied. Diverse kopgevels worden voorzien van vogel nestkasten. Zoals aangegeven in de waterparagraaf in het bestemmingsplan neemt het huidige verhard oppervlak slechts met 4% toe. In de afwegingen die zijn gemaakt is deze toename acceptabel, afgezet tegen de bijdrage die dit plan levert aan de woningvoorraad.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning.