

REACTIENOTA ZIENSWIJZEN CPO JONGERENHUISVESTING STEENDEREN

Algemeen

Inleiding

In het najaar 2017 zijn er met meerdere groepen jongeren in de vier kernen (w.o. Steenderen) in Bronckhorst gesprekken gevoerd over de woonbehoefte onder starters. Aanleiding voor deze gesprekken waren de verschillende signalen die de gemeente bereikten over de moeilijkheden die jongeren ervaren bij het zetten van de eerste stap op de woningmarkt.

Uit de gesprekken bleek dat er een grote behoefte is vanuit jongeren om te (blijven) wonen in de eigen kern. Gezien de enorme krapte op de markt is er weinig tot geen geschikte en betaalbare woonruimte is voor jongeren binnen de gemeente. De gemeente Bronckhorst heeft een vergrijzende en krimpende bevolking. Wanneer jongeren wegtrekken uit de gemeenten omdat zij geen geschikte woning kunnen vinden, zou dit de vergrijzing verder versterken. De gemeente Bronckhorst heeft er belang bij dat er een goede bevolkingsopbouw bestaat en wil zich daarom inzetten om de jongeren te behouden.

Het is de gemeente veel waard om jonge mensen binnen Bronckhorst een goede woonplek te kunnen bieden. Het bieden van woonruimte aan jongeren levert een belangrijk bijdrage aan de leefbaarheid van elke kern in Bronckhorst. Tijdens de begrotingsvergadering van de Raad in november 2017 is er in de gemeenteraad een amendement aangenomen waarin extra prioriteit wordt gegeven aan de woningproblematiek van jongeren. Het amendement geeft o.a. aan dat er:

- capaciteit beschikbaar gesteld moet worden voor het project Wonen voor jongeren;
- versneld onderzoek moet worden gedaan naar onder andere mogelijke locaties voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (hierna; CPO).

Aanpak

Aan dit amendement is een vervolg geven. Er zijn 5 gemeentelijke locaties in 4 kernen beschikbaar gekomen voor deze pilot. In totaal is er op deze locaties ruimte voor maximaal 46 woningen. Voor alle locaties geldt dat de woningen die er komen alleen beschikbaar zijn voor starters op de woningmarkt. Veel jongeren hebben zich ingeschreven voor deze woningen. Per locatie wordt volgens de CPO-aanpak gewerkt. Op drie van de vijf locaties is in 2020 gestart met de bouw. De vierde volgt in maart 2021. De locatie in Steenderen, waar ruimte is voor 7 betaalbare starterswoningen, is de enige locatie waar zienswijzen op ingediend zijn.

'Buurtmaken'

We zijn, toen de CPO-groepen eenmaal bekend waren, in 2018 en 2019 gestart met het 'buurtmaken'. De jongeren hebben hun toekomstige burens uitgenodigd voor een kennismaking en om hun eerste ideeën met de burens te delen. De reacties vanuit de omwonenden waren grotendeels erg positief ('fijn dat er jongeren komen wonen in de buurt', 'goed dat deze groep kan blijven wonen in Bronckhorst').

De CPO-locatie in Steenderen is de enige locatie waar enkele burens vanaf het begin kritisch zijn, m.n. op het gebied van parkeren en verkeersbewegingen. In Steenderen hebben we om die reden vier avonden (17 juli, 20 november en 18 december 2019 en 11 februari 2020) georganiseerd om met de burens in gesprek te gaan. De laatste twee avonden zijn begeleid door

een onafhankelijke gespreksleider.

De inzet van het overleg met de buurt was er met name op gericht om tot een 'gedragen oplossing' te komen op het gebied van parkeren en verkeersontsluiting. Meerdere scenario's zijn besproken en gedeeld (ook via de mail). Ook de jongeren zelf hebben deelgenomen aan de gesprekken met de toekomstige burens. Tijdens de laatste avond bleef er één scenario over dat ook is gebruikt voor de vergunningaanvraag. Voordat de vergunningsprocedure gestart is zijn er nog 1-op-1 gesprekken gevoerd door de gemeente (bestuurlijk en ambtelijk) met enkele burens die aangegeven hadden moeite te hebben met de voorgestelde oplossing op het gebied van parkeren en verkeersontsluiting. Dit heeft niet geleid tot andere standpunten.

Zienswijzen

Postregistratienummer: 1876248387

Datum brief: 1-12-2020

Datum ontvangen: 2-12-2020

Ontvankelijk?

Ja

Samenvatting zienswijze

1. Het bouwplan tast het woongenot in ernstige mate aan door parkeeroverlast.
2. De gehanteerde berekening van de parkeerbehoefte is niet correct.
3. Vraag om de gevraagde omgevingsvergunning niet te verlenen.
4. Als toch vergunning wordt verleend, dan voor minder woningen zodat er minder parkeerplaatsen nodig zijn.

Reactie initiatiefnemer

1. *Het bouwplan tast het woongenot in ernstige mate aan door parkeeroverlast.*

De reactie m.b.t. parkeren bij de andere zienswijzen, zijn ook hier van toepassing.

2. *De gehanteerde berekening van de parkeerbehoefte is niet correct.*

Alle plaatsen (nieuw en bestaand opgeteld) voorzien aan de parkeerbehoefte benoemd door de gemeente Bronckhorst. Voor het overige wordt verwezen naar de andere zienswijzen m.b.t. parkeren.

3. *Vraag om de gevraagde omgevingsvergunning niet te verlenen.*

Geen reactie.

4. *Als toch vergunning wordt verleend, dan voor minder woningen zodat er minder parkeerplaatsen nodig zijn.*

Geen reactie.

Beantwoording gemeente

1. *Het bouwplan tast het woongenot in ernstige mate aan door parkeeroverlast.*

Door de bouw van de woningen komen er meer geparkeerde voertuigen in de buurt. Er kan worden geparkeerd op de Bronkhorsterweg en de Lindelaan, waar nu ook al wordt geparkeerd. Daarnaast wordt de bestaande 'rabatstrook' langs de parallelweg van de Bronkhorsterweg verbreed tot volwaardige parkeerhavens. Hier wordt nu reeds geparkeerd ten behoeve van de bestaande woningen in plaats van op de eigen oprit. Ook komen er nieuwe parkeerhavens aan de Bronkhorsterweg en de Lindelaan. Wij kunnen uit de zienswijze niet opmaken hoe en in welke mate het woongenot daardoor zou worden aangetast.

De geldende bestemming 'Groen' laat parkeren enkel toe als ter plaatse de aanduiding 'parkeerterrein' is opgenomen (Stedelijk gebied; Veegplan 2018-1, artikel 3.1.2 onder b). Dit is in deze bestemming nabij het plangebied niet het geval. Onder 'Algemeen' van deze reactienota hebben wij de totstandkoming van de keuzes tijdens het 'buurtmaken' verder toegelicht.

2. De gehanteerde berekening van de parkeerbehoefte is niet correct.

Wij hebben voor dit plan geen zogenaamde "was-woord" berekening gemaakt. Parkeerplaatsen die bij een school liggen worden in de avonduren en weekenden ook gebruikt door bewoners en bezoekers van de wijk, daarom is in dit geval de parkeervraag van de ontwikkeling berekend en hiervoor een oplossing gezocht. Naast de extra aan te leggen parkeerplaatsen aan de Bronkhorsterweg en de Lindenlaan hebben beide wegen ook voldoende plek om extra voertuigen op de weg en naast de weg in de (aan te leggen) vakken te parkeren.

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij alsnog een parkeeronderzoek uitgevoerd doormiddel van telling en het nemen van foto's op een achttal locaties. Dit heeft plaatsgevonden van 27 januari t/m 2 februari 2021. Iedere dag omstreeks 09:00, 15:00 en 19:00 uur. Dit onderzoek wijst uit dat er voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is om de extra parkeervraag die de ontwikkeling met zich meebrengt op te vangen. Wij hebben de ruimtelijke onderbouwing (paragraaf 3.2.12.2) aangepast en het onderzoek als bijlage 5 bijgevoegd.

3. Vraag om de gevraagde omgevingsvergunning niet te verlenen.

Gelet op de beantwoording onder 1 en 2, zien wij geen aanleiding de vergunning niet te verlenen.

4. Als toch vergunning wordt verleend, dan voor minder woningen zodat er minder parkeerplaatsen nodig zijn.

De beoogde woningen voorzien in een concrete behoefte aan starterswoningen in Steenderen. Er hebben zich 7 jongeren ingeschreven voor deze locatie. Deze jongeren zijn actief bezig geweest om een eigen woning te ontwikkelen en kunnen niet wachten deze te bouwen en te betrekken. In Steenderen is een grote behoefte aan betaalbare starterswoningen. Een woning (6 i.p.v. 7 woningen) weglaten om ruimte te bieden voor parkeren zou leiden tot een grote tellerustelling. Met een geringer aantal woningen, zal de behoefte blijven bestaan. Wij zien geen andere locaties waar deze ontwikkeling beter zou kunnen plaatsvinden. Ook op andere locaties krijgen omwonenden te maken met een veranderende omgeving. De gekozen oplossing voor het parkeren geeft ons inziens een goede invulling aan het parkeren.

Postregistratienummer: 1876249608
Datum brief: 14-12-2020
Datum ontvangen: 16-12-2020

Ontvankelijk?

Ja

Samenvatting zienswijze

1. We zijn door de gemeente op het verkeerde been gezet
2. Er is geen sprake van een evenredige verdeling van toegang tot het terrein en parkeerplaatsen
3. Privacy wordt aangetast
4. Parkeren vindt niet plaats op eigen terrein, er ontstaat een parkeerprobleem en gemeente wijkt af van parkeerbeleid
5. Landschappelijke inpassing; de uitstraling van het groen ernstig worden aantast
6. Bebouwing; plan past niet in de bestaande bebouwing van de omgeving
7. Verkeersveiligheid; door parkeerplaatsen toe te voegen op de parallelweg, wordt het onveilig
8. Woonbeleid; er wordt alleen voor starters gebouwd en niet voor ouderen
9. Communicatie; de mening van burgers telt niet
10. Waardevermindering woning; aanwenden middelen om plan te voorkomen en/of compensatie waardevermindering

Reactie initiatiefnemer

1. *We zijn door de gemeente op het verkeerde been gezet*

Bij de eerste kennismaking waren de bewoners zeer enthousiast over de bouwplannen. Tijdens deze kennismaking was reeds bekend dat er sprake was van 8 potentiële bewoners. Later is dit aantal bijgesteld naar 7 bewoners.

2. *Er is geen sprake van een evenredige verdeling van toegang tot het terrein en parkeerplaatsen*

De bewoner geeft aan dat hij gefrustreerd is over het feit dat er slechts 6 parkeerplaatsen aan de Lindelaan geplaatst worden. Dit zijn echter 6 geheel nieuwe parkeerplaatsen. De parkeerstrook linksvoor zijn woning betreft een verbreding van de huidige haal- en brengstrook. Enkel de 2 parkeerplaatsen recht voor zijn woning en de 3 parkeerplaatsen aan de hoofdweg van de Kastanjelaan zijn nieuwe parkeerplaatsen. De overige parkeervoorzieningen zijn reeds aanwezig, waarbij slechts kleine aanpassingen gedaan worden. In dat opzicht worden de nieuw te realiseren parkeerplaatsen wel degelijk verdeeld over de Lindelaan en de Bronkhorsterweg.

De bewoner geeft aan dat de parkeerplaatsen aan de Lindelaan ingenomen zullen worden door de bewoners van de Lindelaan en de Kastanjelaan. Deze bewering is ongefundeerd. Aan de Lindelaan staan zelden tot nooit auto's langs de weg geparkeerd. Enkel bij de bewoners van Lindelaan 11, 13 en 17 is daar sprake van, maar deze wonen op een te grote afstand om daar gebruik van te maken. Aan de overzijde van de Lindelaan is de Meidoornstraat. Aan deze straat is ook een parkeerstrook op een vergelijkbare afstand van de te creëren parkeerplaatsen aan de Lindelaan. De parkeerplaatsen aan de Meidoornstraat zijn zelden allemaal gevuld, ook niet door de bewoners van de Kastanjelaan. Gezien de afstand tussen beide parkeerplaatsen is er geen aanleiding om aan te nemen dat de bewoners wél gebruik zullen maken van de parkeerplaatsen aan de Lindelaan, terwijl ze dat momenteel niet doen aan de Meidoornstraat.

Bewoner geeft aan dat de parkeerplaatsen in het zichtveld liggen. Dit terwijl er een beukenhaag in de voortuin staat, die het zicht op de weg zeer belemmerd. Daarbij is het zo dat er geen

sprake is van een uitzicht van honderden meters, aangezien er aan de overzijde van de weg woningen staan.

3. Privacy wordt aangetast

Er wordt aangegeven dat de bewoner geen privacy meer zou hebben, doordat alle woningen grenzen aan zijn perceel. De bewoners vergeten hierbij dat in de vorige situatie een schoolplein aan hun perceel grensde. Hier liepen tientallen kinderen, ouders en leraren dagelijks langs hun woning. Nu komen er 7 woningen, waarvan we ons zeer afvragen in hoeverre dat hun privacy zal schenden.

Vanuit de keukens van de nieuw te bouwen woningen is het door de reeds aanwezige heg nagenoeg onmogelijk om in hun tuin te kijken. Op de bovenverdieping bevindt de badkamer zich aan de voorzijde van de woning. Daarnaast is er nog een raam aan de voorzijde van een kleine slaap- of werkkamer. Zowel de badkamer als de kleine slaapkamer is geen kamer waar vanuit we dagelijks naar buiten zullen staan turen. Daarnaast bevindt de bewoner zich in een dorp, waarbij meerdere omwonenden momenteel in de gelegenheid zijn om bij hen in de tuin te kijken vanuit hun woning. Wij zien dan ook niet in wat de bouw van ons project daaraan veranderd. Vervolgens geeft de bewoner zelf aan dat er van hem wel 4 woningen gebouwd hadden mogen worden. De bewoners van deze woningen hadden evenveel invloed gehad op hun privacy, maar dat is klaarblijkelijk geen probleem.

4. Parkeren vindt niet plaats op eigen terrein, er ontstaat een parkeerprobleem en gemeente kijkt af van parkeerbeleid

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij alsnog een parkeeronderzoek uitgevoerd doormiddel van telling en het nemen van foto's op een achttal locaties. Dit heeft plaatsgevonden van 27 januari t/m 2 februari 2021. Iedere dag omstreeks 09:00, 15:00 en 19:00 uur. Dit onderzoek wijst uit dat er voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is om de extra parkeervraag die de ontwikkeling met zich meebrengt op te vangen. Wij hebben de ruimtelijke onderbouwing (paragraaf 3.2.12.2) aangepast en het onderzoek als bijlage 5 bijgevoegd.

5. Landschappelijke inpassing; de uitstraling van het groen ernstig worden aantast Geen reactie.

6. Bebouwing; plan past niet in de bestaande bebouwing van de omgeving

In meerdere straten in Steenderen is sprake van een rijtjeswoning in een straat waar zich verder nagenoeg alleen vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen bevinden, zie bijvoorbeeld de Meidoornstraat. Daarbij is de voor- en achtergevel in twee contrasterende kleuren, zodat er minder sprake is van één groot rijtjeshuis.

7. Verkeersveiligheid; door parkeerplaatsen toe te voegen op de parallelweg, wordt het onveiliger

Doordat de situatie gewijzigd is van een basisschool met tientallen kinderen naar een zevental starterswoningen, zal het aantal verkeersbewegingen sterk afnemen. Dat momenteel verkeersregels overtreden worden door de huidige gebruikers van de parkeerplaatsen, kan volgens ons niet gebruikt worden tegen de potentiële nieuwe bewoners.

8. Woonbeleid; er wordt alleen voor starters gebouwd en niet voor ouderen Geen reactie.

9. Communicatie; de mening van burgers telt niet

Geen reactie.

10. Waardevermindering woning; aanwenden middelen om plan te voorkomen en/of compensatie waardevermindering

Dat er sprake is van waardevermindering betwijfelen wij ten zeerste. In de oorspronkelijke situatie bevond zich een school naast de woning. Deze school is dankzij een fusie verplaatst naar een nieuwe locatie. Hierdoor heeft de basisschool in Steenderen een zonnige toekomst. Door de nieuwe starterswoningen in Steenderen heeft de jeugd de kans om in Steenderen te blijven wonen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid in Steenderen, waardoor de basisschool en sportvereniging in stand gehouden kunnen worden. Dát draagt bij aan de waarde van de woningen in heel Steenderen.

Beantwoording gemeente

1. We zijn door de gemeente op het verkeerde been gezet

Gaandeweg de ontwikkeling van deze locatie zijn inzichten gewijzigd. Het voorontwerpbestemmingsplan ging aanvankelijk uit van 4 woningen. Het ontwerpbestemmingsplan, met daarin een uit te werken bestemming, ging uit van maximaal 8 woningen. Dat plan is op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt. Een ieder heeft kennis kunnen nemen van dat plan en daarop een zienswijze kunnen geven. Er zijn geen zienswijzen ontvangen. Voor deze ontwikkeling wordt geen gebruik gemaakt van de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan, maar past wel binnen de bandbreedte van maximaal 8 woningen. Vanaf de eerste informatieve bijeenkomst (op 17-7-2019) is aangegeven dat het om maximaal 8 woningen zou gaan. Uiteindelijk zijn het 7 woningen geworden.

In de genoemde paragraaf van het bestemmingsplan Stedelijk gebied; Veegplan 2018-1 staat inderdaad nog 4 woningen. De onderzoeken waren reeds uitgevoerd toen bij het voorontwerp nog sprake was van 4 woningen. Het exploitatieplan gaat uit van maximaal 8 woningen.

2. Er is geen sprake van een evenredige verdeling van toegang tot het terrein en parkeerplaatsen

Er is niet bewust gekeken naar locaties om de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen zo eerlijk mogelijk te verdelen over de Bronkhorsterweg en de Lindelaan maar naar de meest logische plek en de clustering van de al bestaande parkeerplaatsen. Clustering zorgt ervoor dat de kans op een beschikbare parkeerplaats hoog is. Simpelweg omdat op die plek de meeste parkeerplaatsen zijn. Hiermee voorkom je onnodig rondrijden in de wijk. Onder 'Algemeen' van deze reactienota hebben wij de totstandkoming van de keuzes tijdens het 'buurtmaken' verder toegelicht.

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij een parkeeronderzoek uitgevoerd op een achttal locaties, waarvan drie aan de Lindelaan (zie ook gemeentelijke beantwoording onder punt 4). Daaruit blijkt dat de bestaande parkeermogelijkheden in de openbare ruimte ruimer zijn dan de huidige parkeerbehoefte. Het toevoegen van parkeerhavens aan de Lindelaan, zal geen wijziging brengen in de parkeerbehoefte, maar mogelijk wel verschuiving in het benutten van de beschikbare parkeerruimte.

Bewoners van de Bronkhorsterweg hebben gevraagd om een deel van het parkeren te realiseren aan de zijde van de Lindelaan. Dit met als doel om de parkeerdruk te verdelen. Daarbij hebben wij gekeken naar de meest geschikte locatie. De beoogde locatie is als zodanig naar voren gekomen. Wel of geen zicht vanuit omliggende woningen was daarbij niet bepalend. De rijbaan aan de Bronkhorsterweg ligt overal in het zicht van woningen en daarmee dus ook

het parkeren op of langs de rijbaan. De beoogde locatie aan de Lindelaan heeft wel het voordeel dat parkeren langs de rijbaan mogelijk is, zonder zicht vanuit woningen.

3. Privacy wordt aangetast

Bij het wonen in een woonwijk in de bebouwde kom, moeten bewoners er rekening mee houden dat de directe omgeving kan veranderen. Dat was ook zo toen de woning van indiener in de jaren '90 van de vorige eeuw werd gerealiseerd. Reeds in de bestaande situatie is er sprake van 'inkijk' vanuit woningen op omliggende percelen. De toekomstige situatie is niet uitzonderlijk voor een moderne/naoorlogse woonwijk. De privacy verandert, maar wordt niet geschaad.

4. Parkeren vindt niet plaats op eigen terrein, er ontstaat een parkeerprobleem en gemeente wijkt af van parkeerbeleid

Het beoogd aantal woningen is mogelijk binnen de parkeernormen. Het parkeerbeleid gaat er in eerste instantie vanuit dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt, maar laat ook de ruimte om parkeeroplossingen in het openbaar gebied te realiseren. Er is dus geen sprake van afwijken van het beleid. Ook bij andere CPO-locaties voor de starterswoningen is gekeken naar de mogelijkheden in de openbare ruimte.

Eén parkeerplaats op eigen terrein bij hoekwoningen, is een uitgangspunt dat wij de CPO-groep vooraf hebben meegegeven. Omdat dit in deze situatie niet mogelijk is, is er voor gekozen hier niet aan vast te houden. In de paragrafen 2.2.1 en 3.2.12.2 is dit beschreven. Ook bij andere CPO-locaties is dit aan de orde.

Wat in de paragraaf 'Functionele structuur' van de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen, heeft betrekking op de bestaande situatie en centrumfuncties, zoals detailhandel, dienstverlening en andere bedrijvigheid. Dat een ontwikkeling geen parkeerproblemen mag opleveren, geldt echter ook voor woonfuncties. Met de komst van deze woningen worden voldoende extra parkeerplaatsen gecreëerd en bestaande parkeermogelijkheden geoptimaliseerd. Dit gaat niet ten koste van bestaande parkeermogelijkheden die in de huidige parkeerbehoefte voorzien.

De parkeernorm voor het plan is 2,4 per woning. Het totale plan vraagt dus $7 \times 2,4 = 17$ extra parkeerplaatsen. Er worden 11 extra parkeerplaatsen aangelegd, de overige 6 plekken zijn te vinden binnen de bestaande openbare ruimte. De bestaande parkeercapaciteit op de weg wordt gewijzigd naar parkeercapaciteit naast de weg.

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij alsnog een parkeeronderzoek uitgevoerd doormiddel van telling en het nemen van foto's op een achttal locaties. Dit heeft plaatsgevonden van 27 januari t/m 2 februari 2021. Iedere dag omstreeks 09:00, 15:00 en 19:00 uur. Dit onderzoek wijst uit dat er voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is om de extra parkeervraag, die de ontwikkeling met zich meebrengt, op te vangen. Wij hebben de ruimtelijke onderbouwing (paragraaf 3.2.12.2) aangepast en het onderzoek als bijlage 5 bijgevoegd.

5. Landschappelijke inpassing; de uitstraling van het groen ernstig worden aantast

In de huidige situatie is reeds sprake van parkeren langs de parallelweg. Daar kan en mag op de weg worden geparkeerd. Dat gebeurt ook reeds deels met twee wielen op het gras. De toekomstige parkeersituatie zal de kwaliteit en belevingswaarde van het groen niet anders beïnvloeden dan in de huidige situatie. Door deze parkeergelegenheden te 'formaliseren' middels aangegeven parkeervakken, wordt een duidelijker beeld aan 'parkeerders' gegeven en voorkomen dat de randen van het groen beschadigen en daarmee een rommelig beeld geven.

Deze gedeelten hebben minimale natuur- en landschappelijke waarden en dragen minimaal bij aan kwaliteit van het groen.

Rond de langspaarkeerplaatsen op de kop van het plantsoen langs de Bronkhorsterweg, wordt een nieuwe haag aangelegd. Hiermee wordt zicht op de auto's deels weggenomen en wordt het groene karakter behouden en versterkt. Op de inrichtingstekening van de openbare ruimte, die bij de ontwerpvergunning zat, was dit nog niet aangegeven. Deze inrichtingstekening hebben wij inmiddels aangepast, daarop de te realiseren hagen aangegeven en bij de vergunning gevoegd.

6. Bebouwing; plan past niet in de bestaande bebouwing van de omgeving

De Bronkhorsterweg kent een bouwhistorie en variatie aan bebouwing. Aan de oostzijde en westzijde (ten zuiden van het plangebied) bevindt zich historische vrijstaande bebouwing. In de jaren '70, '80 en '90 van de vorige eeuw zijn daar omheen nieuwbouwwijken gerealiseerd, waarbij de bebouwingsdichtheid is toegenomen en er ook andere woningtypes, zoals hal vrijstaand en geschakeld zijn toegevoegd aan de omgeving. Dat is een omgeving overwegend vrijstaande en half vrijstaande woningen aanwezig zijn, wil niet zeggen dat andere woningtypes zijn uitgesloten. Er is voor gekozen om gebruik te maken van de diepte van het perceel. De positie van de woningen maakt het mogelijk om zeven woningen te realiseren met een geringe grondmaat, dat past bij deze betaalbare categorie woningen voor starters waar grote behoefte naar is. Tevens brengt deze positionering een geringe gevelbreedte aan de zijde van de (doorgaande) Bronkhorsterweg met zich mee, dat goed past in het straatbeeld. Deze zijgevel heeft in de architectuur extra aandacht gekregen vanwege deze ligging. De terugliggende positie t.o.v. de belendende woningen zorgt voor een getrapte verspringing van de gevellijn aan de Bronkhorsterweg. Door de woningen hier haaks te plaatsen op de bebouwing aan het parallelgedeelte van de Bronkhorsterweg, krijgt dit weggedeelte en het plantsoen een meer omsloten karakter.

7. Verkeersveiligheid; door parkeerplaatsen toe te voegen op de parallelweg, wordt het onveilig

De parallelweg van de Bronkhorsterweg is niet primair de toegang tot de wijk het Paradijs. Hiervoor moet verkeer op de Bronkhorsterweg vanuit het centrum doorrijden tot aan de Kastanjelaan en van daaruit de wijk inrijden. Met het aanleggen van parkeerhavens ten opzichte van parkeren op de huidige rabatstrook en rijbaan, wordt duidelijker onderscheid gemaakt tussen de rijbaan en het parkeren. Dit nodigt meer uit om daar te parkeren en komt de verkeersveiligheid ten goede doordat er meer ruimte is voor overige weggebruikers op de parallelweg.

8. Woonbeleid; er wordt alleen voor starters gebouwd en niet voor ouderen

Vanuit het woonbeleid zijn starters een belangrijke doelgroep. Zij vinden door de enorme krapte op de huidige woningmarkt nauwelijks betaalbare woningen in de kernen waar ze graag willen wonen. Door het CPO-project vanuit de gemeente op vijf locaties in Bronckhorst is het gelukt om 46 betaalbare woningen te gaan realiseren voor de eigen jongeren. Een grote wens vanuit zowel de gemeente als de bewoners in Bronckhorst. Op deze locatie is ingezet op starters. Aan de behoefte van andere doelgroepen geven wij invulling door initiatieven in het kader van onze woonvisie.

9. Communicatie; de mening van burgers telt niet

Wij hebben meerdere malen bijeenkomsten gehad met de jongeren en de burens en daarnaast individuele buurtbewoners gesproken. Met name over de parkeeroplossing. Het lukte daarbij niet om iedereen ter wille te zijn. De wethouder heeft toen aangegeven dat we een knoop

moeten doorhakken en daarom het plan in procedure brengen. Tevens aangegeven dat daarbij inspraak onverminderd mogelijk blijft.

10. Waardevermindering woning; aanwenden middelen om plan te voorkomen en/of compensatie waardevermindering

Tegen het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning, staat beroep bij de Rechtbank open. De Wet ruimtelijke ordening en de planschadeverordening Bronckhorst voorzien in de mogelijkheid om planschade te claimen binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van de vergunning. Een eventuele claim zal binnen de kaders en voorwaarden van deze wet- en regelgeving worden beoordeeld op toewijsbaarheid.

Postregistratienummer: 1876249691
Datum brief: 16-12-2020
Datum ontvangen: 17-12-2020

Ontvankelijk?

Ja

Samenvatting zienswijze

1. De starters krijgen hiermee een mooie huisvesting in Steenderen
2. Het begin van de Lindelaan is te smal en als doorgaand weggedeelte met tweerichtingsverkeer niet geschikt voor de beoogde 5 parkeerplaatsen
3. Er zijn 21 parkeerplaatsen beoogd, maar 16 parkeerplaatsen zijn ook voldoende.
4. De woning met het grootste kavel wordt een beheerders-/conciërgewoning met vergrote plaatsruimte voor afvalbakken?
5. De 2 vaag weergegeven cirkels betreffen te planten bomen?
6. De niet gearceerde ruimte naast deze cirkels is voor genoemde afvalbakken?
7. Verzoek om de treurberk te rooien en lager/klein blijvend gewas terug te plaatsen.

Reactie initiatiefnemer

1. *De starters krijgen hiermee een mooie huisvesting in Steenderen*

Geen reactie.

2. Het begin van de Lindelaan is te smal en als doorgaand weggedeelte met tweerichtingsverkeer niet geschikt voor de beoogde 5 parkeerplaatsen

De bewoner geeft aan dat de parkeerplaatsen aan de Lindelaan niet nodig zijn en dat de weg daarvoor te smal zou zijn. De te plaatsen parkeergelegenheid aan de Lindelaan, heeft geen invloed op de breedte van de weg. Als de parkeerplaatsen even hoog worden geplaatst als de huidige weg, bieden de parkeerplaatsen zelfs de mogelijkheid om als passeerhaven te dienen.

3. *Er zijn 21 parkeerplaatsen beoogd, maar 16 parkeerplaatsen zijn ook voldoende*

Geen reactie.

4. *De woning met het grootste kavel wordt een beheerders-/conciërgewoning met vergrote plaatsruimte voor afvalbakken?*

Geen reactie.

5. *De 2 vaag weergegeven cirkels betreffen te planten bomen?*

Geen reactie.

6. *De niet gearceerde ruimte naast deze cirkels is voor genoemde afvalbakken?*

Geen reactie.

7. *Verzoek om de treurberk te rooien en lager/klein blijvend gewas terug te plaatsen*

Geen reactie.

Beantwoording gemeente

1. *De starters krijgen hiermee een mooie huisvesting in Steenderen*

Wij zijn deze mening ook toegedaan en het doet ons deugd dat indiener van deze zienswijze er ook zo over denkt.

2. *Het begin van de Lindelaan is te smal en als doorgaand weggedeelte met tweerichtingsverkeer niet geschikt voor de beoogde 5 parkeerplaatsen*

De parkeerplaatsen worden naast de rijbaan aangelegd, de breedte van de weg heeft geen invloed op het veilig kunnen parkeren, in- en uitstappen of wegrijden.

3. *Er zijn 21 parkeerplaatsen beoogd, maar 16 parkeerplaatsen zijn ook voldoende*

De parkeernorm voor het plan is 2,4 per woning. Het totale plan vraagt dus $7 \times 2,4 = 17$ extra parkeerplaatsen. Er worden 11 extra parkeerplaatsen aangelegd, de overige 6 plekken zijn te vinden binnen de bestaande openbare ruimte. De bestaande parkeercapaciteit op de weg verplaatst dan naar parkeercapaciteit naast de weg

4. *De woning met het grootste kavel wordt een beheerders-/conciërgewoning met vergrote plaatsruimte voor afvalbakken?*

Dit betreft woning A01 op de situatietekening. Er is geen sprake van een conciërge of beheerder. Deze woning zal, net als de andere 6, worden bewoond door een van de jongeren die dit plan in CPO uitvoeren. Er is geen sprake van een centrale opstelplaats voor afvalcontainers. Deze worden, net als bij de bestaande woningen in de wijk, aangeboden op de openbare weg. Gelet op de afstanden van tuinen en bergingen tot de openbare weg, ligt het voor de hand dat woning A01 de afvalcontainers aanbiedt aan de Lindelaan en de overige woningen aan de Bronkhorsterweg.

5. *De 2 vaag weergegeven cirkels betreffen te planten bomen?*

Van de twee cirkels geeft de westelijke cirkel weer dat daar een nieuwe boom wordt gepland. De oostelijke cirkel betreft de te kappen treurberk. Door deze cirkel is dan ook een kruis getekend.

6. *De niet gearceerde ruimte naast deze cirkels is voor genoemde afvalbakken?*

Deze ruimte is bedoeld voor een groene inrichting, met onder andere een boom, ter afscherming van de Lindelaan.

7. *Verzoek om de treurberk te rooien en lager/klein blijvend gewas terug te plaatsen*

Deze boom bevindt zich in de toekomstige achtertuin van woning A01. De bewoners zullen zelf deze tuin inrichten en beplanting en afscheiding aanbrengen. Het is altijd goed om daarover in overleg te treden met de betrokken bureaus.

Postregistratienummer: 1876249702

Datum brief: 16-12-2020

Datum ontvangen: 17-12-2020

Ontvankelijk?

Ja

Samenvatting zienswijze

1. De stedenbouwkundige inpassing; het plan past niet in de stedenbouwkundige structuur en leidt tot een achteruitgang van de kwaliteit van de omgeving
2. Het aantal woningen; een te groot programma op de kavel
3. Aantal en locatie van de parkeerplaatsen; parkeren vindt niet plaats op eigen terrein en gemeente wijkt af van parkeerbeleid
4. Verlies van het groene karakter van de buurt; verstening van de buurt neemt toe

Reactie initiatiefnemer

1. *De stedenbouwkundige inpassing; het plan past niet in de stedenbouwkundige structuur en leidt tot een achteruitgang van de kwaliteit van de omgeving*

Er wordt aangegeven dat het gebouw door de blinde zijgevel zich manifesteert als woongebouw zonder enige referentie. Het zicht op deze blinde zijgevel wordt grotendeels gebroken door de grote boom die zich aan de Bronkhorsterweg bevindt.

2. *Het aantal woningen; een te groot programma op de kavel*

Geen reactie.

3. *Aantal en locatie van de parkeerplaatsen; parkeren vindt niet plaats op eigen terrein en gemeente wijkt af van parkeerbeleid*

De reactie m.b.t. parkeren bij de andere zienswijzen, zijn ook hier van toepassing.

4. *Verlies van het groene karakter van de buurt; verstening van de buurt neemt toe*

Geen reactie.

Beantwoording gemeente

1. *De stedenbouwkundige inpassing; het plan past niet in de stedenbouwkundige structuur en leidt tot een achteruitgang van de kwaliteit van de omgeving*

De Bronkhorsterweg kent een bouwhistorie en variatie aan bebouwing. Aan de oostzijde en westzijde (ten zuiden van het plangebied) bevindt zich historische vrijstaande bebouwing. In de jaren '70, '80 en '90 van de vorige eeuw zijn daar omheen nieuwbouwwijken gerealiseerd, waarbij de bebouwingsdichtheid is toegenomen en er ook andere woningtypes, zoals half vrijstaand en geschakeld zijn toegevoegd aan de omgeving. Dat is een omgeving overwegend vrijstaande en half vrijstaande woningen aanwezig zijn, wil niet zeggen dat andere woningtypes zijn uitgesloten. Er is voor gekozen om gebruik te maken van de diepte van het perceel. De positie van de woningen maakt het mogelijk om zeven woningen te realiseren met een geringe grondmaat, dat past bij deze goedkope categorie woningen voor starters. Tevens brengt deze positionering een geringe gevelbreedte aan de zijde van de (doorgaande) Bronkhorsterweg met zich mee, dat goed past in het straatbeeld. Deze zijgevel heeft in de architectuur extra aandacht

gekregen vanwege deze ligging. De terugliggende positie t.o.v. de belendende woningen zorgt voor een getrapte verspringing van de gevellijn aan de Bronkhorsterweg. Door de woningen hier haaks te plaatsen op de bebouwing aan het parallelgedeelte van de Bronkhorsterweg, krijgt dit weggedeelte en het plantsoen een meer omsloten karakter.

Overigens wordt voor deze ontwikkeling geen gebruik gemaakt van de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan. Er is gekozen voor een afwijking van het bestemmingsplan door middel van een omgevingsvergunning met uitgebreide procedure.

2. Het aantal woningen; een te groot programma op de kavel
Zie beantwoording onder 3.

3. Aantal en locatie van de parkeerplaatsen; parkeren vindt niet plaats op eigen terrein en gemeente wijkt af van parkeerbeleid

De stelling dat het bouwprogramma te groot zou zijn, delen wij niet. Het beoogd aantal betaalbare starterswoningen is mogelijk op de locatie. Het aantal parkeerplaatsen dat deze woningen met zich meebrengen, is mogelijk binnen de parkeernormen. Het parkeerbeleid gaat er in eerste instantie vanuit dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt, maar laat ook de ruimte om parkeeroplossingen in het openbaar gebied te realiseren. Er is dus geen sprake van afwijken van het beleid. Ook bij andere CPO-locaties voor de starterswoningen is gekeken naar de mogelijkheden in de openbare ruimte.

De parkeernorm voor het plan is 2,4 per woning. Het totale plan vraagt dus $7 \times 2,4 = 17$ extra parkeerplaatsen. Er worden 11 extra parkeerplaatsen aangelegd, de overige 6 plekken zijn te vinden binnen de bestaande openbare ruimte. De bestaande parkeercapaciteit op de weg wordt gewijzigd naar parkeercapaciteit naast de weg.

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij alsnog een parkeeronderzoek uitgevoerd doormiddel van telling en het nemen van foto's op een achttal locaties. Dit heeft plaatsgevonden van 27 januari t/m 2 februari 2021. Iedere dag omstreeks 09:00, 15:00 en 19:00 uur. Dit onderzoek wijst uit dat er voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is om de extra parkeervraag, die de ontwikkeling met zich meebrengt, op te vangen. Wij hebben de ruimtelijke onderbouwing (paragraaf 3.2.12.2) aangepast en het onderzoek als bijlage 5 bijgevoegd.

Er is niet bewust gekeken naar locaties om de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen zo eerlijk mogelijk te verdelen over de Bronkhorsterweg en de Lindelaan maar naar de meest logische plek en de clustering van de al bestaande parkeerplaatsen. Clustering zorgt ervoor dat de kans op een beschikbare parkeerplaats hoog is. Simpelweg omdat op die plek de meeste parkeerplaatsen zijn. Hiermee voorkom je onnodig rondrijden in de wijk. Onder 'Algemeen' van deze reactienota hebben wij de totstandkoming van de keuzes tijdens het 'buurtmaken' verder toegelicht.

Rond het openbaar groen mag op de weg worden geparkeerd. Dat gebeurt ook deels met twee wielen op het gras. De toekomstige parkeersituatie zal de kwaliteit en belevingswaarde van het groen niet anders beïnvloeden dan in de huidige situatie. Door deze parkeergelegenheden te 'formaliseren' middels aangegeven parkeervakken, wordt een duidelijker beeld aan 'parkeerders' gegeven en voorkomen dat de randen van het groen beschadigen en daarmee een rommelig beeld geven. Deze gedeelten hebben minimale natuur- en landschappelijke waarden en dragen minimaal bij aan kwaliteit van het groen.

4. *Verlies van het groene karakter van de buurt; verstening van de buurt neemt toe*

In de huidige situatie is reeds sprake van parkeren langs de parallelweg. Daar kan en mag op de weg worden geparkeerd. Dat gebeurt ook reeds deels met twee wielen op het gras. De toekomstige parkeersituatie zal de kwaliteit en belevingswaarde van het groen niet anders beïnvloeden dan in de huidige situatie. Door deze parkeergelegenheden te 'formaliseren' middels aangegeven parkeervakken, wordt een duidelijker beeld aan gebruikers van parkeerplaatsen gegeven en voorkomen dat de randen van het groen beschadigen en daarmee een rommelig beeld geven. Deze gedeelten hebben minimale natuur- en landschappelijke waarden en dragen minimaal bij aan kwaliteit van het groen.

Rond de langspaarkeerplaatsen op de kop van het plantsoen langs de Bronkhorsterweg, wordt een nieuwe haag aangelegd. Hiermee wordt zicht op de auto's deels weggenomen en wordt het groene karakter behouden en versterkt. Op de inrichtingstekening van de openbare ruimte, die bij de ontwerpvergunning zat, was dit nog niet aangegeven. Deze inrichtingstekening hebben wij inmiddels aangepast, daarop de te realiseren hagen aangegeven en bij de vergunning gevoegd.

Hoofduitgangspunt van de hoofdgroenstructuur is, dat deze behouden blijft. Dat wil echter niet zeggen dat bij het omvormen van beperkte delen, de groenstructuur wordt aangetast. Naar ons oordeel draagt het groen dat plaatsmaakt voor parkeren, niet in die mate bij aan de groenstructuur, dat dit niet kan worden vervangen door een andere invulling. In dit geval door de rabatstrook om te vormen naar parkeerhavens. Op de plek van de toekomstige huizen heeft een schoolgebouw gestaan met een volledig verhard schoolplein. Met de komst van de woningen, komt er een minder intensieve bebouwing en verharding. Tuinen rondom en een groenstrook voor de woningen, zorgen voor toevoeging van meer groen dan er verdwijnt. Van meer verstening is dan ook geen sprake.

Postregistratienummer: 1876249931 / 1876249932
Datum brief: 18-12-2020
Datum ontvangen: 18-12-2020 (email) / 21-12-2020 (post)

Ontvankelijk?

Ja

Samenvatting zienswijze

1. Parkeren; niet parkeren op eigen terrein onvoldoende onderbouwd, beperking doorstroming verkeer, onvoldoende parkeerplaatsen en onevenredige verdeling van parkeerplaatsen. Waardoor aantasting woon- en leefklimaat.
2. Groen; aantasting groen en uitzicht; waardoor aantasting woon- en leefklimaat.

Reactie initiatiefnemer

1. *Niet parkeren op eigen terrein onvoldoende onderbouwd, beperking doorstroming verkeer, onvoldoende parkeerplaatsen en onevenredige verdeling van parkeerplaatsen. Waardoor aantasting woon- en leefklimaat.*

Dat de parkeergelegenheid niet op eigen terrein past komt doordat er geen parkeergelegenheid gecreëerd kan worden onder de monumentale boom die aan de Bronckhorstweg staat. Daarnaast mag er slechts een bepaald percentage van de kavel bebouwd worden. Parkeer midden voor ons huis, tussen de stoep en onze woning, is dus geen optie.

De bewoner heeft het over het toenemende aantal verkeersbeweging. Op de bouwlocatie stond een aantal jaren geleden een basisschool, waarop tientallen kinderen zaten (in de hoogtijdagen zelfs nog meer). Deze kinderen werden 's ochtends om 8:30 naar school gebracht, om 12:00 opgehaald, om 13:00 teruggebracht en om 14:30 nogmaals opgehaald. Het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van die situatie, zal dus drastisch afnemen. Er komen slechts 10 volwassen te wonen die 's ochtends naar het werk gaan en 's avonds terugkomen. Er wordt gesuggereerd dat de toename van parkeerplekken zal leiden tot een toename van verkeersbewegingen van zoekende automobilisten. Dit lijkt ons een onjuiste bewering. Juist door het toegenomen aantal parkeerplaatsen, zal er minder sprake zijn van 'zoekende automobilisten'.

Daarnaast heeft de bewoner het over de parkeerstrook voor zijn woning. Deze parkeerstrook is echter geen parkeerstrook, maar een breng- en haalstrook voor de ouders die hun kinderen naar school brachten. Door deze strook te verbreden, worden er dus wel degelijk extra parkeerplaatsen gerealiseerd.

De bewoner geeft aan dat parkeren op eigen grond voor onze woningen gerealiseerd moet worden. De bewoner beschikt zelf over een eigen oprit, waarop gemakkelijk 2 auto's geplaatst kunnen worden, maar hier wordt zelden tot nooit gebruik van gemaakt. In plaats daarvan parkeert de bewoner altijd zijn auto op de haal- en brengstrook.

De verdeling van de parkeerplaatsen zou volgens de bewoner onevenredig zijn. De kans is alleen veel groter dat aan de voorzijde van het bouwproject geparkeerd zal worden door de bewoners, aangezien dit de kortste route oplevert naar zowel de voor- als de achteringang van de woning. Alleen de bewoners van Kavel01 zijn via de parkeerplaats aan de Lindelaan sneller bij hun achteringang. De verhouding tussen parkeren aan de Lindelaan en Bronkhorsterweg is wat dat betreft in lijn met de bouwplannen.

De bewoner geeft aan dat zijn uitzicht wordt verpest door 'blik' terwijl in een eerder standpunt aangegeven wordt dat de parkeerplaats voor zijn woning volledig gebruikt wordt door de bewoners van Bronkhorsterweg 35, 37 en 39. Deze bewering lijkt ons dan ook niet steekhoudend.

Alle plaatsen (nieuw en bestaand opgeteld) voorzien aan de parkeerbehoefte benoemd door de gemeente Bronckhorst. De parkeerplaatsen langs het schoolplein waren primair bedoeld voor de school.

2. Aantasting groen en aantasting uitzicht; waardoor aantasting woon- en leefklimaat.

De groenvoorziening in de omgeving wordt volgens de bewoners verminderd. Voor onze woning komt een groenstrook en er zal sprake zijn van een voortuin, terwijl zich op deze locatie eerder een schoolplein bevond. Deze toename in 'groen' compenseert ons inziens de marginale afname van het grasveld bij de bewoner voor de deur.

De bewoner geeft aan "uitzicht op blik te krijgen", terwijl de rabatstrook aantoonbaar al gebruikt werd voor parkeren.

Beantwoording gemeente

- 1. Niet parkeren op eigen terrein onvoldoende onderbouwd, beperking doorstroming verkeer, onvoldoende parkeerplaatsen en onevenredige verdeling van parkeerplaatsen. Waardoor aantasting woon- en leefklimaat.*

Het parkeerbeleid gaat er in eerste instantie vanuit dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Dat deze ruimte op het eigen terrein niet beschikbaar is, verschillen indiener en wij kennelijk niet van mening. Het beleid laat ook de ruimte om parkeeroplossingen in het openbaar gebied te realiseren. Er is dus geen sprake van afwijken van het beleid. Ook bij andere CPO-locaties voor de starterswoningen is gekeken naar de mogelijkheden in de openbare ruimte.

De parkeernorm voor het plan is 2,4 per woning. Het totale plan vraagt dus om $(7 \times 2,4 =)$ 17 extra parkeerplaatsen. Er worden 11 extra parkeerplaatsen aangelegd. De overige 6 plekken zijn te vinden binnen de bestaande openbare ruimte. De bestaande parkeercapaciteit op de weg wordt gewijzigd naar parkeercapaciteit naast de weg.

Er is niet bewust gekeken naar locaties om de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen zo eerlijk mogelijk te verdelen over de Bronkhorsterweg en de Lindelaan maar naar de meest logische plek en de clustering van de al bestaande parkeerplaatsen. Clustering zorgt ervoor dat de kans op een beschikbare parkeerplaats hoog is. Simpelweg omdat op die plek de meeste parkeerplaatsen zijn. Hiermee wordt onnodig rondrijden in de wijk voorkomen. Onder 'Algemeen' van deze reactienota hebben wij de totstandkoming van de keuzes tijdens het 'buurtmaken' verder toegelicht.

De parallelweg van de Bronkhorsterweg is niet de primaire toegangsweg tot de wijk het Paradijs. Hiervoor moet verkeer op de Bronkhorsterweg zelf vanuit het centrum doorrijden tot aan de Kastanjelaan en van daaruit de wijk inrijden.

Door de bouw van de woningen komen er meer geparkeerde voertuigen in de buurt. Er kan worden geparkeerd op de Bronkhorsterweg en de Lindelaan, waar nu ook al wordt geparkeerd. Daarnaast wordt de bestaande 'rabatstrook' langs de parallelweg van de Bronkhorsterweg verbreed tot volwaardige parkeerhavens. Hier wordt nu reeds geparkeerd ten behoeve van de bestaande woningen in plaats van op de eigen oprit. Ook komen er nieuwe parkeerhavens aan de Bronkhorsterweg en de Lindelaan. Wij kunnen uit de zienswijze niet opmaken hoe en in welke mate het woongenot daardoor zou worden aangetast.

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij alsnog een parkeeronderzoek uitgevoerd doormiddel van telling en het nemen van foto's op een achttal locaties. Dit heeft plaatsgevonden van 27 januari t/m 2 februari 2021. Iedere dag omstreeks 09:00, 15:00 en 19:00 uur. Dit onderzoek wijst uit dat er voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is om de extra parkeervraag die de ontwikkeling met zich meebrengt op te vangen. Wij hebben de ruimtelijke onderbouwing (paragraaf 3.2.12.2) aangepast en het onderzoek als bijlage 5 bijgevoegd.

2. Aantasting groen en aantasting uitzicht; waardoor aantasting woon- en leefklimaat.

In de huidige situatie is reeds sprake van parkeren langs de parallelweg. Daar kan en mag op de weg worden geparkeerd. Dat gebeurt ook reeds deels met twee wielen op het gras. De toekomstige parkeersituatie zal de kwaliteit en belevingswaarde van het groen niet anders beïnvloeden dan in de huidige situatie. Door deze parkeergelegenheden te 'formaliseren' middels aangegeven parkeervakken, wordt een duidelijker beeld aan 'parkeerders' gegeven en voorkomen dat de randen van het groen beschadigen en daarmee een rommelig beeld geven. Deze gedeelten hebben minimale natuur- en landschappelijke waarden en dragen minimaal bij aan kwaliteit van het groen.

Rond de langsparkerplaatsen op de kop van het plantsoen langs de Bronkhorsterweg, wordt een nieuwe haag aangelegd. Hiermee wordt zicht op de auto's deels weggenomen en wordt het

groene karakter behouden en versterkt. Op de inrichtingstekening van de openbare ruimte, die bij de ontwerpvergunning zat, was dit nog niet aangegeven. Deze inrichtingstekening hebben wij inmiddels aangepast, daarop de te realiseren hagen aangegeven en bij de vergunning gevoegd.

Op de plek van de toekomstige huizen heeft een schoolgebouw gestaan met een volledig verhard schoolplein. Met de komst van de woningen, komt er een minder intensieve bebouwing en verharding. Tuinen rondom en een groenstrook voor de woningen, zorgen voor toevoeging van meer groen dan er verdwijnt. De voortuinen en de groenstrook zorgen voor het groene aanzicht vanuit noordoostelijke richting.
