

ZIENSWIJZENREACTIENOTA

Bestemmingsplan 'Bornsestraat 36, Bornerbroek'

NL.IMRO.0141.00132-BP21



Inleiding

Er is verzocht om 18 startersappartementen te realiseren aan de Bornsestraat 36 in Bornerbroek. Op dit perceel was voorheen een slagerij met een bedrijfswoning aanwezig. Het verzoek is in strijd met het bestemmingsplan. Om deze strijdigheid weg te nemen is het ontwerpbestemmingsplan 'Bornsestraat 36, Bornerbroek' opgesteld. Hiervoor dient het bestemmingsplan te worden gewijzigd.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Bornsestraat 36, Bornerbroek' heeft van woensdag 16 maart 2022 tot en met dinsdag 26 april 2022 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn is één gezamenlijke zienswijze ontvangen door de directe omgeving en is door ons ontvangen op 21 april 2022. De zienswijze is tijdig ingediend en wordt hieronder van een gemeentelijke reactie voorzien.

Behandeling zienswijzen

De zienswijze wordt hieronder samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat onderdelen van een zienswijze, die niet expliciet worden benoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen worden in hun totaliteit beoordeeld.

Hoorzitting

Op 27 juni 2022 is degene die een zienswijze heeft ingediend, in de gelegenheid gesteld de zienswijze tijdens een raadshoorzitting mondeling toe te lichten. Een verslag van deze hoorzitting is bijgevoegd. Verderop in dit document wordt hier nader op ingegaan.

Zienswijze

1. Appellant geeft aan dat er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de beoogde ontwikkeling. Daarbij worden niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd, zoals de meest oostelijke parkeerplaats aan de Bornsestraat. De meest westelijke parkeerplaats komt te vervallen om te voorzien in een veilige ontsluiting. Daarbij is er één parkeerplaats die zal dienen als standplaats voor een elektrische auto, die hierdoor niet beschikbaar is voor de bewoners.

Gemeentelijke reactie

Er is sprake van een pilot om te voorzien in voldoende betaalbare appartementen voor starters. De omvang van de appartementen is dan ook geheel gericht op deze doelgroep. Dit sluit aan op onze uitgangspunten uit de omgevingsvisie en woonvisie, waarin is gesteld dat er onvoldoende aanbod is voor starters in de dorpskern Bornerbroek. Door starters kansen te bieden op een wooncarrière in Bornerbroek wordt de vitaliteit van Bornerbroek behouden en verder versterkt. Deze ontwikkeling voorziet in dan ook in relatief kleine appartementen en zijn niet geschikt voor gezinnen. Het project is primair voor jongeren (afkomstig) uit Bornerbroek. In de Vereniging van Eigenaren en huurvoorwaarden zullen bindingseisen worden opgenomen, zodat dit gewaarborgd blijft. Ook hier is Stichting Dorpsbelangen Bornerbroek nauw bij betrokken.

Langs de rijbaan van de Bornsestraat ligt een parkeerstrook. In de tekening zijn hier 6 auto's ingetekend. Om te voorzien in een veilige uitrit, mag op een afstand van minimaal 5 meter van deze uitrit geen parkeerplaats worden gerealiseerd. Hierdoor kunnen in de nieuwe situatie 5 auto's geparkeerd worden in plaats van 6. De parkeervakken liggen (volgens kadastrale gegevens) grotendeels niet op openbaar terrein en werden in het verleden grotendeels gebruikt door personeel en bezoekers van de slagerij. De meest oostelijke parkeerplaats ligt niet op eigen terrein, maar eveneens niet in de openbare ruimte. Er kan dus niet gesteld worden dat dit volledig openbare parkeerplekken zijn. Er is voorzien in 5 parkeerplekken in deze parkeerhaven. Samen met de 11 parkeerplekken achter de woningen voldoet dit aan de bijgestelde parkeernorm van in totaal 16 parkeerplekken. De tekening van het parkeren zal in het vast te stellen bestemmingsplan worden aangepast, zodat 5 auto's zijn ingetekend in de parkeerhaven aan de Bornsestraat. Artikel 10.1 lid a wordt hier eveneens op aangepast, zodat het parkeren niet op eigen terrein hoeft plaats te vinden, maar ook in de directe nabijheid kan plaatsvinden.

Ook ligt de parkeerstrook aan de Bornsestraat op enige afstand van andere verkeers-aantrekkende voorzieningen in het dorp. Voor het bepalen van de benodigde parkeerbehoefte vanuit dit plan is het niet relevant waar al deze parkeerplaatsen liggen, zolang de meeste parkeerplekken zich wel op het eigen terrein of in de directe nabijheid bevinden. Deze vakken langs de rijbaan zullen uiteraard wel een meer openbare uitstraling hebben dan de nieuwe parkeerplekken achter het woningcomplex. En dat kan er toe leiden dat bij bepaalde incidentele dorpsactiviteiten een paar bewoners (bij uitzondering) op zoek moeten naar een plekje iets verder op. Dat zal zeker geen onacceptabele situaties opleveren, mede omdat deze jonge bewoners bekend zijn met de lokale cultuur en de overlast die er bij bepaalde festiviteiten ook kan zijn.

2. De afmetingen van de parkeerplaatsen (2,4x4,9 meter) aan de achterzijde komen niet overeen met de minimale afmetingen (2,5x5 meter), zoals gesteld in het bestemmingsplan 'Parapluherziening Parkeren'. Hierdoor kunnen hooguit 13 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein in plaats van 17 parkeerplaatsen.

Gemeentelijke reactie

De afwijking van de geëiste maatvoering van parkeervakken is marginaal (10 cm in de breedte en 10 cm in de diepte) en verdedigbaar vanuit de gedachte dat alleenstaande jongeren in het algemeen relatief kleine auto's hebben. Binnen deze afmetingen van de parkeervakken zijn auto's goed te parkeren door de starters, waarbij er geen sprake zal zijn van onveilige situaties. De afwijkende afmetingen zullen in het bestemmingsplan worden opgenomen.

3. Er is niet onderbouwd hoe de parkeernorm is bepaald. Bornerbroek is een klein dorp, waardoor de Crow-norm 'rest bebouwde kom' het meest passend is voor deze situatie. Als hierbij de minimumnorm voor goedkope huurappartementen (1,0) wordt gecombineerd met de maximale norm voor goedkope koopappartementen (2,0), leidt dit tot een gemiddelde van 27 parkeerplaatsen. Dit in tegenstelling tot de 13 parkeerplaatsen die nu op eigen terrein worden gerealiseerd.

Gemeentelijke reactie

Op basis van de CROW-richtlijnen dienen de woningen aangemerkt te worden als serviceflats. De hierbij behorende parkeernorm is te hoog voor de pilot, aangezien de oppervlakte tussen de 30 en 60 m² per woning bedraagt. Dit in tegenstelling tot de maatvoering van minimaal 75 m² voor nieuwbouwwoningen. Het kleinere woonoppervlak is een direct gevolg van de doelgroep 'starters'. Er is dan ook sprake van maatwerk, waardoor kan worden afgeweken van de richtlijnen van de Crow-norm door de parkeerbehoefte naar beneden bij te stellen.

Er is gekozen voor een gemiddelde tussen de maximale (CROW-)norm en de minimale norm voor een serviceflat. Het maakt weinig uit of het betreffende gebied wordt gekwalificeerd als "matig stedelijk" of als "weinig stedelijk". Bij de kwalificatie "weinig stedelijk" is dat gemiddelde 1,2 parkeerplek per wooneenheid (minimum = 1,0 parkeerplek per wooneenheid; maximum = 1,4 parkeerplek per wooneenheid).

Om een aantal redenen is er bij dit plan voor gekozen om af te wijken van het beleid om de maximale CROW-norm toe te passen (en te zoeken naar een parkeernorm-op-maat). De starterswoningen zullen gezien het woonoppervlak veelal uit één persoon bestaan, er wordt ruim voorzien in het realiseren van fietsparkeerplekken en er zal sprake zijn van het gebruik van gedeelde elektrische auto's voor algemeen gebruik. Deze is specifiek voor de bewoners van dit complex. Vanuit het besef dat veel jonge starters op de woningmarkt zich de kosten van een eigen auto niet kunnen veroorloven en het feit dat jongeren meer gefocust zijn op beschikbare mobiliteit dan op het bezit van een eigen auto vinden wij dit een goed alternatief voor een aantal parkeerplekken en bevelen wij zelfs aan om (zo mogelijk) twee deelauto's aan deze bewoners aan te bieden. Omdat de bewuste deelauto expliciet voor deze bewoners beschikbaar is, mag dit voertuig ook nadrukkelijk worden meegewogen bij het bepalen van een geschikte parkeernorm.

Op basis van deze overwegingen kan de parkeernorm gemotiveerd worden bijgesteld naar 1,2 parkeerplek per wooneenheid. Hiervan kan 0,3 parkeerplek (bezoekers) in de openbare ruimte plaatsvinden. Hierdoor dienen op eigen terrein 16 parkeerplekken (0,9 x 18) te worden gerealiseerd.

4. Er wordt gesteld dat 0,3 parkeerplaatsen per appartement (5,4 parkeerplaatsen in totaal) kan worden opgevangen in de openbare ruimte. Dit wordt verder niet onderbouwd in het bestemmingsplan. De enige ruimte in de nabijheid zijn de 9 parkeerplaatsen van het TOP-punt aan de overzijde van de Bornsestraat. Deze parkeerplaatsen zijn niet bedoeld voor het parkeren voor bezoekers, maar is voor recreatief medegebruik. De overige parkeerplaatsen aan de overzijde zijn voor de bistro 'le Primeur' en de daar aanwezige appartementen naast de bistro. De parkeerplaatsen voor dit plan zijn niet op te vangen in de openbare ruimte, zonder dat dit voor overlast gaat zorgen.

Gemeentelijke reactie

Bij het aanliggende Toeristisch Overstap Punt zijn 9 algemene parkeerplekken beschikbaar. Die parkeerplekken zijn echter geenszins gedefinieerd als exclusief beschikbaar voor bezoekers van de TOP-locatie. Met andere woorden: er is geen enkele beperking om de rekenkundige behoefte van 6 parkeerplekken vanuit dit plan

grotendeels op het openbare parkeerterrein bij het TOP-punt te faciliteren. Het is zelfs toe te juichen dat er sprake is van uitwisseling van het gebruik van deze openbare parkeerplekken (overdag meer voor de TOP-bezoekers en 's avonds meer voor de bezoekers van de woningen).

Raadshoorzitting 27 juni 2022

In aanvulling op de zienswijze is tijdens de raadshoorzitting het volgende aangegeven:

1. Uit de situatietekening blijkt dat niet geheel op eigen terrein kan worden geparkeerd. Hierbij wordt verwezen naar de kadastrale lijnen in de tekening.

Gemeentelijke reactie

In de tekening zijn een aantal parkeerplaatsen opgenomen die deels op eigen terrein zijn gelegen en deels in de openbare ruimte. In het ontwerpbestemmingsplan is een te rigide regel opgenomen ten aanzien van het parkeren door te stellen dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. Dit komt niet overeen met de uitgangspunten van de pilot om te voorzien in startersappartementen, waarbij ook parkeergelegenheid in de directe omgeving betrokken kan worden, zoals de parkeerplaatsen aan de Bornsestraat (langsparkeren) en het bezoekersparkeren bij de TOP-locatie. Om deze reden wordt artikel 10 lid 1 van het bestemmingsplan verruimd, zodat het parkeren ook in de directe nabijheid van het terrein kan worden opgelost. Deze verruiming van de parkeerregels past bij de doelgroep van de pilot; starters. Deze doelgroep is veelal zeer mobiel, waardoor het parkeren in de directe nabijheid een geschikte en passende uitkomst biedt.

2. De parkeerplaatsen aan de Bornsestraat zijn erg dicht op de weg gesitueerd, waardoor er onveilige situaties kunnen ontstaan bij het in- en uitstappen.

Gemeentelijke reactie

De nieuwe parkeerplaatsen aan de Bornsestraat liggen op een even grote afstand ten opzichte van de reeds bestaande parkeerplaatsen aan de Bornsestraat. Hieruit blijkt niet dat er sprake is van gevaarlijke situaties, zoals hieronder te zien:



3. Het is onduidelijk hoe een deelauto wordt afgedwongen.

Gemeentelijke reactie

In artikel 5.4.3 wordt als voorwaardelijke verplichting opgenomen dat minstens één auto voor deelgebruik aanwezig moet zijn ten behoeve van de bewoners van de startersappartementen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

In de toelichting wordt de tekening van het parkeren opgenomen, waarbij 5 parkeervakken aan de Bornsestraat zijn ingetekend.

In artikel 5.4.3 van de regels wordt een artikel toegevoegd met betrekking tot een deelauto

- Toevoegen aan de bestemming Wonen- Gestapeld wonen:

5.4.3 Voorwaardelijke verplichting - deelauto

Tot een met de bestemming (Wonen) strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend:

- a. het niet aanschaffen van één elektrische auto voor deelgebruik, met dien verstande dat deze elektrische auto binnen een jaar na ingebruikname van de eerste woning, aanwezig dient te zijn.

In artikel 10.1 wordt de eis dat op eigen terrein dient te worden geparkeerd verwijderd en wordt de maatvoering van de parkeervakken aangepast. De aanpassingen in de regels zijn hieronder in het rood weergegeven.

Artikel 10 Overige regels

10.1 Parkeren

- a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden en/of het wijzigen van de functie van gebouwen en/of gronden wordt slechts verleend indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang of de bestemming van het gebouw en/of gronden in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort **of in de directe nabijheid van het terrein**. Hierbij gelden de parkeernormen, zoals vastgelegd in de vastgestelde beleidsnota Parkeerbeleidsplan Gemeente Almelo 'Parkeren Optimaliseren 2013-2018' en de beleidsregel 'Parkeernormen Almelo', zoals door het college vastgesteld op 11 december 2018. Indien deze beleidsregel gedurende de planperiode wordt gewijzigd (herzien, aangevuld of nader uitgewerkt), treedt diens rechtsopvolger hiervoor in de plaats. **Voor de realisatie van 18 startersappartementen dienen 16 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd;**
- b. De ruimte voor het parkeren van de motorvoertuigen moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare motorvoertuigen. De afmetingen van bedoelde parkeerruimte voor personenauto's bedragen:
 1. bij haaks parkeren: **minimaal 4,9 meter lang en minimaal 2,4 meter breed.**
 2. bij langs parkeren: **minimaal 5,5 meter lang en minimaal 2,0 meter breed.**

Zienswijze omgevingsvergunning Bornsestraat 36, Bornerbroek

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Almelo
Postbus 5100
7600 GC Almelo



INGEKOMEN 21 APR. 2022

Bornerbroek, 21-04-2022

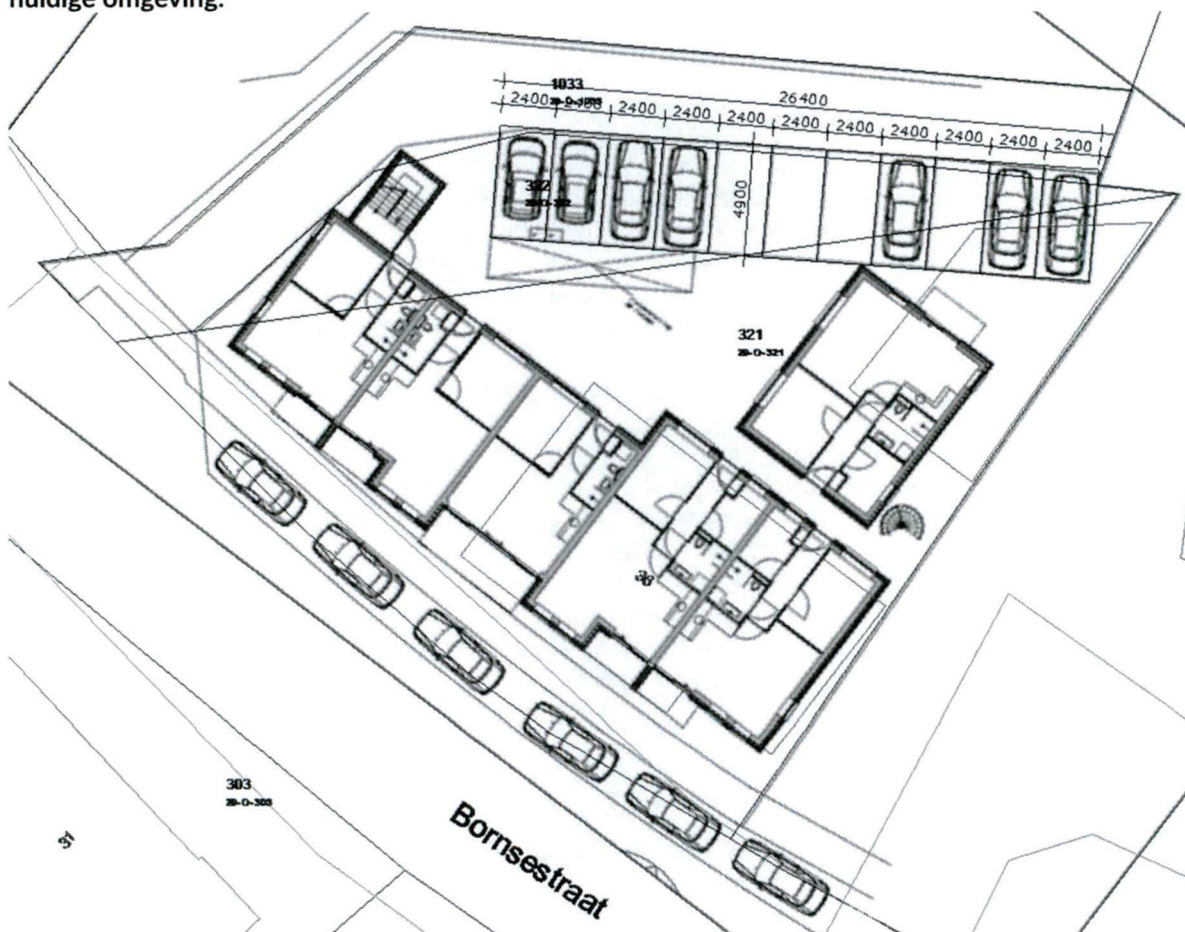
Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerp-omgevingsvergunning voor de Bornsestraat 36, Bornerbroek met kenmerk NL.IMRO.0141.00132-BP21.

Geacht college,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot de ontwerp-omgevingsvergunning met nummer NL.IMRO.0141.00132-BP21 voor de Bornsestraat 36 op perceel 321,3 22 en 1033.

Omwonenden en ondernemers rondom dit perceel, zie bijlagen (buren en belanghebbenden) hebben mij gemachtigd om namens hen in deze kwestie op te treden. Deze zienswijze is mede namens hen ingediend. De machtigingen zijn als bijlagen bijgevoegd.

Als de situatietekening over de kaart van kadaster wordt gelegd is er een beter beeld hoe de relatie is met de huidige omgeving.



Figuur 1 Situatie Bornsestraat 36, Bornerbroek

De meest oostelijke parkeerplaats langs de weg ligt volledig buiten de kavel, deze parkeerplaats wordt dus niet op eigen terrein gerealiseerd. De meest westelijke parkeerplaats komt te vervallen om zo te voorzien in een veilige ontsluitingsroute zoals vermeld in het bestemmingsplan (hoofdstuk 3.2.3). Verder is er één parkeerplaats die zal dienen als standplaats voor de elektrische deelauto. Hierdoor is deze ruimte ook niet beschikbaar als parkeergelegenheid voor de bewoners.

Verder is gekeken naar de parkeerplaatsen aan de achterzijde van het pand. De parkeervakken hebben een gemiddelde afmeting van 2,4m bij 4,9m. In de parapluerziening parkeren van gemeente Almelo (NL.IMRO.0141.00067-BP31) staat omschreven dat de minimale afmetingen van parkeervakken binnen de gemeente Almelo 2,5m bij 5,0m dienen te zijn (hoofdstuk 4.1 Parkeren). Dit betekent dat er aan de achterzijde van de appartementen hooguit 10 parkeervakken zijn ($26,4m/2,5m = 10,56m$) te realiseren. Waarvan één vak bestemd is voor de elektrische auto. Dit brengt het totaal aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden op hooguit 13 in tegenstelling tot de 17 afgebeelde parkeerplaatsen in figuur 1.

Daarnaast staat in het bestemmingsplan omschreven dat de parkeernorm is bepaald door een (boven-)gemiddelde tussen de minimale CROW-norm (0,9) en de maximale norm (1,3) voor dit woningtype te nemen. Er wordt verder niet omschreven hoe deze waarden bepaald zijn vanuit de norm. Op de site van de gemeente Almelo staat een document waar de CROW-norm kan worden afgeleid.

huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)										koop, appartement, goedkoop										
	Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel oplaadpunten		Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel oplaadpunten	
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied				centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied			
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.		min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.			
zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,3 - 0,5% per woning	0,7	1,5	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9			
sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8		0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0			
matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8		0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0			
weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8		0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	0,07 - 0,2% per woning		
niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8		0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0			

Opmerking
Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning

Figuur 2 Parkeernormen (bron: gemeente Almelo)

In het bestemmingsplan staat omschreven dat het gaat om een mix van koop- en huurappartementen (hoofdstuk 4.1.2.2). Het pand is gelegen aan de rand van Bornerbroek, waardoor "rest bebouwde kom" het meest passend is bij deze situatie. Bornerbroek is een klein dorp, waardoor "matig tot weinig stedelijk" hierbij het meest overeenkomt. Door de minimumnorm voor goedkope huurappartementen (1,0) te combineren met de maximum norm voor goedkope koopappartementen (2,0) is een gemiddelde berekend van 1,5. Op basis van de parkeernorm geldt een parkeerbehoefte van $1,5 * 18 = 27$ parkeerplaatsen. In tegenstelling tot de 13 parkeerplaatsen die nu beschreven staan gerealiseerd te worden op eigen terrein.

Verder wordt gesteld dat de parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per appartement ($0,3 * 18 = 5,4$ parkeerplaatsen) voor bezoekers kan worden opgevangen in de openbare ruimte. Dit wordt verder niet onderbouwd in het bestemmingsplan. De enige ruimte die in de buurt publiek toegankelijk is zijn de 9 parkeerplaatsen van het TOP-punt gelegen aan de overkant van de Bornsestraat. Deze parkeerplaatsen zijn niet bedoeld voor het parkeren voor bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen, maar voor recreatief gebruik. De overige parkeerplaatsen die aan de overkant zijn gelegen zijn bestemd voor de bistro "le Primeur" en de appartementen gelegen naast de bistro. Kortom, de parkeerplaatsen zijn niet op te vangen in de openbare ruimte zonder dat dit voor overlast zal gaan zorgen.

Conclusie

Op basis van bovengenoemde gegevens wordt in het bestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met de parkeerbehoefte behorend bij een appartementencomplex van deze omvang. Er kunnen hooguit 13 parkeervakken gerealiseerd worden, ten opzichte van de 27 parkeerplaatsen die de norm voorschrijft. Hierdoor kan gesteld worden dat het huidige plan zal gaan zorgen voor verhoogde parkeerdruk op omliggende parkeergelegenheden. Dit zal ongetwijfeld zorgen voor overlast voor omliggende ondernemers en omwonenden.

Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, strengere voorschriften aan de vergunning te verbinden met betrekking tot de tot op heden gehanteerde parkeernorm.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,



Hoorzitting door raad bestemmingsplan Ontwerpbestemmingsplan 'Bornsestraat 36 Bornerbroek', NL.IMRO.NL.IMRO.0141.00132-BP21

Datum hoorzitting

maandag 27 juni 2022

Aanwezig:

Raadsgriffier: [redacted] (toehoorder)

Raadsleden:

1	[redacted]	VVD	
2	[redacted]	LAS	
3	[redacted]	CDA	→ vertrek 19.30
4	[redacted]	PVA	
5	[redacted]	PvdA	→ vertrek half 19.30
6	[redacted]	D66	-> niet aanwezig

Indieners zienswijzen:

Woordvoerder: [redacted]

Gemachtigde: [redacted]

En alle andere ondertekenaars van de zienswijze

Ambtelijke vertegenwoordiging en verslag: [redacted]

Voorzitter:

1. [redacted], na vertrek
2. [redacted]

Verslag: [redacted]

19.05: Opening van de zitting door [redacted].

Voorstellen van raadsleden, uitleg procedure horen.

Voorzitter geeft gemachtigde van de zienswijze [redacted] het woord. Gemachtigde geeft aan dat [redacted] mede-ondertekenaar van de zienswijze namens alle indieners het woord voert.

De toelichting is op papier gezet en wordt uitgereikt zodat meegelezen kan worden tijdens het geven van de toelichting.

Woordvoerder geeft voordat hij de toelichting gaat voorlezen aan dat zij allen aan de Bornsestraat wonen, dat de buurt op zich niet tegen woningbouw is maar dat het parkeren goed geregeld moet zijn en de veiligheid gegarandeerd. Dit laatste is niet het geval volgens de indieners Dit omdat de weg erg druk is vooral in de ochtend- en avondspits en als er ongevallen zijn op de A1. Ook de aanname dat de starters niet allemaal een auto hebben is niet terecht, jeugd in Bornerbroek heeft allemaal een auto om ergens/ op het werk te komen. Hierdoor zijn de parkeerplaatsen te weinig en zijn er in de omgeving geen andere openbare parkeerplaatsen. Hierbij wordt gewezen naar de kadastrale lijn, Alm010 1190, die volgens de bijgevoegde luchtfoto door de auto's heen gaat. Tevens moet rekening gehouden worden met het parkeren van de eventuele werkbussen/ auto's.

Parkeren:

Uit de voorgelezen toelichting door woordvoerder en de beantwoording van de vragen die worden gesteld door de hoorcommissie volgt dat er meerdere parkeerplaatsen zijn aangegeven die niet passen of te realiseren zijn. Zowel aan de voorzijde (straatkant) als tuinzijde. Men vraagt zich af of de maatvoering van de tekening betreffende het parkeren wel klopt ?

Het is allemaal erg smal en klein. Hierdoor moeten de mensen achterwaarts het terrein af omdat bij een aantal parkeerplaatsen niet gedraaid kan worden. Tevens is een parkeerplaats op de plek van een boom getekend. Men vraagt zich af of die boom weggaat.

Hoorzitting door raad bestemmingsplan Ontwerpbestemmingsplan 'Bornsestraat 36 Bornerbroek', NL.IMRO.NL.IMRO.0141.00132-BP21

Datum hoorzitting

maandag 27 juni 2022

De parkeerplaatsen aan voorzijde staan grotendeels op openbaar terrein en niet op eigen grond volgens de indieners. Hier wordt ook gebruik van gemaakt tijdens kerkdiensten, bakker bezoek en bistrobezoek.

Ook door de activiteiten in het park, zijn de parkeerplaatsen met enige regelmaat vol. Zo ook de parkeerplaatsen van de Bistro (28 stuks), waardoor bezoekers van de bistro niet kunnen parkeren.

Aangegeven wordt dat voor het parkeren op de TOPlocatie, de bistro de parkeerplaatsen heeft aangepast. Men vindt het bijzonder dat deze parkeerplaatsen nu ook voor deze ontwikkeling wordt gebruikt.

Het toppunt is heel druk vooral in de zomer. Bij de ontwikkeling van de appartementen bij de bistro zijn 6 appartementen met 6 parkeerplaatsen + een paar extra op eigen terrein gerealiseerd.

Openbaar parkeren is vol : alleen nog bij de supermarkt en de school mogelijkheid voor parkeren.

Borging bouwen voor eigen jeugd en prijs:

Men vraagt zich af wat de borging is dat wordt gebouwd voor eigen bewoners?

En of de kostprijs/ verkoopprijs gegarandeerd wordt wie houdt in de gaten dat het plan niet steeds duurder wordt.

Plan wordt gesubsidieerd door provincie. Moet het dan niet overal aan voldoen? Indieners zijn van mening dat de kavel te klein is voor 18 appartementen.

Veiligheid:

Uit de toelichting en vragen blijkt dat indieners de Bornsestraat als druk en gevaarlijk ervaren. Indieners geven aan dat uitstappen uit geparkeerde auto's aan de Bornsestraat lastig is. Tevens is er geen voetgangersoversteekplaats ter plaatse. Waardoor oversteken ook voor de inwoners met rollator te gevaarlijk is. Vanwege de drukte op de weg is ook fileparkeren gevaarlijk / niet mogelijk.

Gevraagd wordt naar de verkeersveiligheid van de geparkeerde auto's aan de voorzijde. Het lijkt alsof de auto's naast de fiets suggestiestrook staan. Dit wordt bevestigd; men stap uit op het fietspad, deur slaat open over het fietspad.

Deelauto:

Is er duidelijkheid over de deelauto? Indieners hebben geen idee hoe dit gaat werken.

Afsluiting:

Voorzitter vraagt of indieners tot slot nog een laatste aanvulling hebben.

Indieners geven aan dat:

Als het plan door moet dan moeten er meer parkeerplaatsen in Bornerbroek komen of het aantal appartementen moet terug.

Tevens mag wel iets meer rekening met de buurt/ overburen worden gehouden door ontwikkelaar. In het bestaande pand woonde eerst 1 gezin straks 15 huishoudens die op de woningen uitkijken en dat is toch wat anders.

19.45: Sluiting van de hoorzitting door voorzitter. Voorzitter bedankt iedereen voor de komst en geeft vervolg aan.
(Verslaglegging en vaststelling)

Toelichting zienswijze

Geacht college,

Hierbij de toelichting op onze zienswijze m.b.t. ontwerp-omgevingsvergunning voor de Bornsestraat 36 op perceel 321,322 en 1033.b.t. met kernmerk NL.IMRO.0141.00132-BP21 die door ons bij u is ingediend.

Goedenavond, ik ben [REDACTED] bewoner aan de Bornsestraat en zal namens mijzelf en alle andere ondergetekenden deze zienswijze mondeling toelichten en daarom verder gaan met deze toelichting in de wij-vorm.

Allereerst willen wij u laten weten dat we zeker niet tegen woningbouwontwikkelingen zijn binnen Bornerbroek. Het tegendeel is waar, wij zien woningbouw als een absolute noodzaak om ons dorp vitaal te houden. Ook hebben we persoonlijk niks tegen de ontwikkelaar van dit plan en zien particuliere woningbouwontwikkelingen zoals deze als een mogelijke oplossing voor het te kort aan woningen binnen Bornerbroek.

Echter dient wel gekeken te worden naar de normen en regels die gelden voor een plan zoals deze.

We hebben namens de bureaus en andere belanghebbenden daarom deze zienswijze ingediend wat betreft de parkeergelegenheid en verkeersveiligheid van dit plan.

De volgende punten vallen hierin op:

- Allereerst de CROW-norm van het parkeerbeleid volgens ontwerp bestemmingsplan. De norm die in dit plan wordt gehanteerd is min 0,9 en max 1,3. Aan de hand van deze waarden wordt een bovengemiddelde aangehouden van 1,2. Dit is een parkeernorm van 22 parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. Wij gaan uit van de norm met een minimum van 1 en een maximum van 2 en komen daarbij op een gemiddelde van 1.5. Hierdoor komen wij niet uit op 22 maar 27 parkeerplaatsen die op eigenterrein gerealiseerd zullen moeten worden, dus dit zijn 5 parkeerplaatsen extra. Wij zijn hierbij ook uitgegaan van de CROW-norm voor matig stedelijk en voor huur en koopwoningen die gelegen zijn in de bebouwde kom (zie tabel).
- Daarnaast wordt in de normvoorwaarden een aandeel bezoekers op 0.3 gesteld. Dit zijn volgens ontwerp bestemmingsplan afgerond 6 parkeerplaatsen ($18 \times 0.3 = 5.4$) voor bezoekers die openbaar toegankelijk moeten zijn. Dus 22 minus 6 parkeerplaatsen zijn 16 parkeerplaatsen. Maar volgens CROW-norm van het parkeerbeleid zouden wij uitkomen op 21 parkeerplaatsen dit geeft een verschil van maar liefst 5 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen dienen voor bezoekers openbaar toegankelijk zijn. Volgens het ontwerp-bestemmingsplan kunnen deze 6 parkeerplaatsen worden opgevangen in de omgeving. Echter zijn wij van mening dat dit onmogelijk is omdat er onvoldoende parkeerplaatsen hiervoor aanwezig zijn. De dichtstbijzijnde parkeerplaatsen liggen aan de overkant op het terrein van Bistro Le Primeur. Deze parkeerplaatsen zijn in eigendom van de Bistro, dus dit zijn geen openbare parkeerplaatsen voor bezoekers. Tegenover parkeerterrein Bistro liggen weliswaar 9 openbare parkeerplaatsen van de gemeente Almelo maar deze horen bij de TOP-locatie. Deze zijn bestemd voor recreatief gebruik en niet geschikt als openbare parkeerplaatsen voor bezoekers,

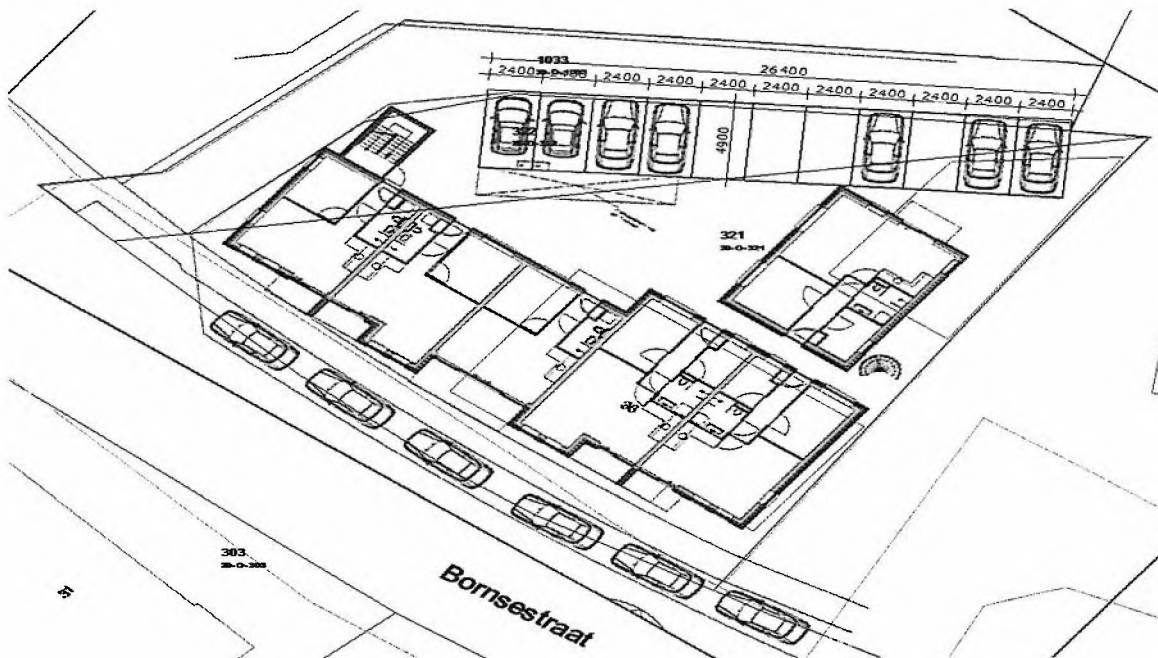
Kortom, er zouden volgens ons 27 parkeerplaatsen ontwikkeld dienen te worden op eigen terrein voor dit plan. Echter is in dit ontwerp bestemmingsplan rekening gehouden met 16 parkeerplaatsen waarvan een aantal parkeervakken in werkelijkheid niet eens mogelijk zijn.

- Ten eerste: de oostelijke parkeerplaats ligt volledig buiten de kavel, dus niet op eigen terrein en kan daardoor niet gerealiseerd worden en valt dus af.
- Daarnaast komt de westelijke parkeerplaats te vervallen, om zo naar eigenzeggende te kunnen voorzien in een veilige ontsluitingsroute zoals beschreven staat in het bestemmingsplan (hoofdstuk verkeer 3.2.3.)

Dit is de tweede parkeerplaatsen die dus afvalt.

- Verder staat in de parapluherziening parkeren van de gemeente Almelo omschreven dat de minimale afmetingen van parkeervakken 2,5 bij 5 meter moeten zijn. De parkeervakken die hier ingetekend zijn gemiddeld 2,4 bij 4,9 meter. Hierdoor zijn aan de achterzijde maximaal 10 i.p.v. 11 parkeervakken mogelijk hierdoor vervalt opnieuw één parkeerplaats dit is de derde parkeerplaats die afvalt.
- Daarnaast is 1 parkeervak van de 11 parkeervakken achter het complex een standplaats voor een gemeenschappelijke elektrische auto en is hierdoor geen parkeerplaats ten behoeve van dit plan en valt hiermee dus ook af. Dit is de vierde parkeerplaats die afvalt
- Op figuur 1 gaat de kadastrale lijn dwars door de parkeerplaatsen aan de Bornsestraat. Dit is de kadastrale erf grenslijn. Dit betekent zoals u kan zien dat deze parkeerplaatsen deels op eigen terrein liggen en deels niet. Dit betekent dat deze 6 parkeerplaatsen helemaal NIET gerealiseerd kunnen worden op eigenterrein. Dit betekent dat hiermee nog eens 4 parkeerplaatsen (6 minus 2 parkeerplaatsen die hierboven al zijn afgevallen) komen te vervallen en dat brengt de teller op een totaal van 6 parkeerplaatsen die niet gerealiseerd kunnen worden en tevens zoude moeten afvallen in het ontwerp bestemmingsplan!
- Bovendien vormen de 6 parkeervakken aan de Bornsestraat een bedreiging voor de verkeersveiligheid want deze 6 vakken liggen in een zeer onoverzichtelijk bocht welke je vanaf Borne niet goed kan overzien. Wat veilig (file) parkeren vrijwel onmogelijk maakt.

Figuur 1 Situatie Bornsestraat 36 te Bornerbroek.



huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)									koop, appartement, goedkoop									
Parkeerkencijfers (per woning)									Parkeerkencijfers (per woning)									
centrum		schil		rest		buitengebied		aandeel	centrum		schil		rest		buitengebied		aandeel	
				bebouwde		kom		oplaadpunten					bebouwde		kom		oplaadpunten	
	min	max	min	max	min	max	min	max		min	max	min	max	min	max	min	max	
zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,3 - 0,5% per woning	0,7	1,5	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	
sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8		0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0	
matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8		0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	0,07 - 0,2% per woning
weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8		0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8		0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	

Opmerking
Aandeel bezoekers 0,5 pp per woning

Opmerking
Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning

Hieruit kunnen we concluderen om aan de Crow-norm van het parkeerbeleid te voldoen slechts 10 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden op eigen terrein ten opzichte van de 22 of 27 die de CROW-norm voorschrijft. Dit tekort aan parkeerplaatsen leidt tot verkeersonveiligheid en veel parkeeroverlast voor omwonenden en aangrenzende ondernemers.

Op basis van bovengenoemde gegevens wordt in het ontwerp bestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met de parkeerbehoefte behorend bij een appartementencomplex van deze omvang. Er kunnen hooguit 10 parkeerplaatsen gerealiseerd worden ten opzichte van de 27 parkeerplaatsen die de norm voorschrijft. Hierdoor kan gesteld worden dat het huidige plan zal gaan zorgen voor een ongekende verhoogde parkeerdruk op omliggende parkeergelegenheden. Dit zal ongetwijfeld zorgen voor overlast voor omliggende ondernemers en omwonenden en daarbij onveilige verkeerssituatie creëren aan de Bornsestraat.

Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande een toetsing te doen naar het aantal benodigde parkeerplaatsen die nodig zijn voor dit plan en tevens een toetsing te doen naar de verkeersveiligheid van de parkeerplaatsen aan de Bornsestraat.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

3.1 Ontwikkeling

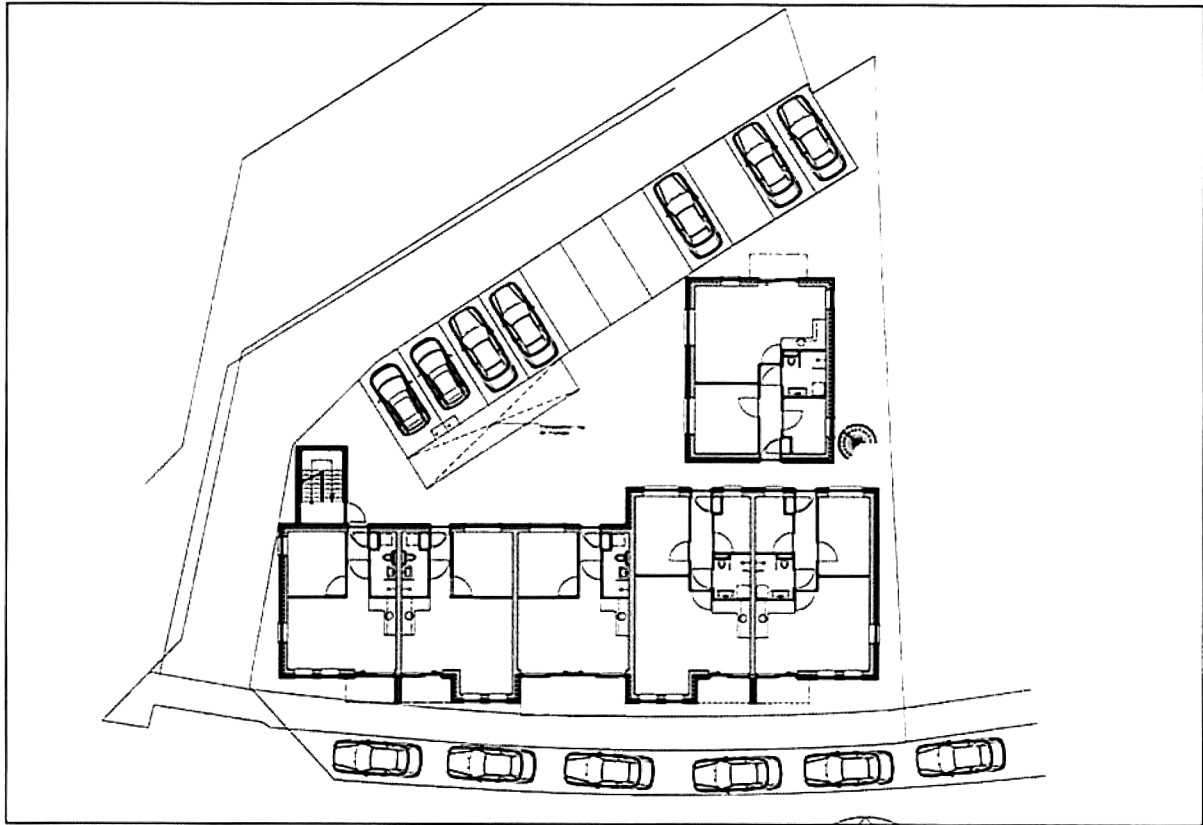
Zoals al aangegeven is initiatiefnemer voornemens de ter plaatse aanwezige bebouwing te slopen en ter vervanging twee appartementengebouwen te realiseren. De gebouwen bestaan uit drie lagen, waarbij er in het voorste gebouw 15 appartementen komen (vijf per laag) en in het achterste gebouw drie appartementen (één per laag). De gebouwen krijgen een bouwhoogte van circa 10 meter, aansluitend bij omliggende bebouwing. De gebouwen zullen daarnaast ook qua uitstraling/materialisering passend zijn in het straatbeeld. Het is bijvoorbeeld wenselijk om de bestaande uitstraling van de voorgevel zoveel mogelijk te behouden. Ook worden de gebouwen voorzien van bruine bakstenen en een zwarte kap, in de vorm van een afgeknot schilddak.

De appartementen krijgen een oppervlakte van tussen de circa 40 en 60 m² en zijn bedoeld voor starters. Het gaat dan ook om betaalbare appartementen in zowel de koopsector (tot max. 175.000 euro) en in de huursector (circa 500 euro per maand). De appartementen beschikken over een kamer, keuken, één slaapkamer en een badkamer. Ook krijgt elk appartementen een balkon. De appartementen zijn primair voor jongeren die economisch of maatschappelijk verbonden zijn met Bornerbroek. In de Vereniging van Eigenaren en de huurvoorwaarden zullen bindingseisen worden opgenomen, zodat dit gewaarborgd blijft.

De appartementen worden gerealiseerd volgens het shared-living concept. Dit betreft een experimentele insteek om betaalbare woningen realiseerbaar te maken. Het shared-living concept houdt in dat er, naast het realiseren van de wooneenheden, faciliteiten gerealiseerd worden waar de jongeren (gezamenlijk) gebruik van kunnen maken. Voorbeelden hiervan zijn de gemeenschappelijke kelder, de 18 afgesloten berguimten voor persoonlijke opberging, een algemene fietsstalling en de aanschaf van een elektrische auto voor algemeen gebruik voor de bewoners van de appartementen. In eerste instantie wordt er gekozen voor één elektrische auto voor deelgebruik. Mocht tijdens de bewoning blijken dat er behoefte is aan 2 auto's dan zal er een extra elektrische auto worde aangeschaft.

Het terrein achter de gebouwen wordt gebruikt als gemeenschappelijke tuin. Tevens worden aansluitend 11 parkeerplaatsen voor auto's en een fietsenstalling gerealiseerd. Aan deze achterzijde bevindt zich ook de ontsluiting, die via de Theresiahof op de Bornsestraat uitkomt. Aan de voorzijde komen tevens nog vijf parkeerplaatsen in de vorm van langsparkeren langs de Bornsestraat.

In afbeelding 3.1 is een overzichtsplattegrond van de ontwikkeling weergegeven. In afbeelding 3.2 zijn enkele impressies opgenomen.



Afbeelding 3.1: Plattegrond nieuwe situatie (Bron: ██████████)



Afbeelding 3.2: Gevelschetsen nieuwe situatie (Bron: ██████████)

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Algemeen

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie die ontstaat door een nieuwe ontwikkeling. Hiertoe kunnen berekeningen worden uitgevoerd op basis van de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)' van het CROW. De CROW gaat uit van een minimum en een maximum behoefte. Dat is de bandbreedte. In dit geval wordt van het gemiddelde uitgegaan.

Voor de voorgenomen ontwikkeling wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Functie: serviceflat*
- Verstedelijkingsgraad: matig stedelijk / gemeente Almelo (Bron: CBS Statline);
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom;
- Parkeerbehoefte (per woning): 1,2** parkeerplaats per appartement
- Verkeersgeneratie (per woning): 2,6 verkeersbewegingen

*De gemeente Almelo heeft aangegeven uit te gaan van de functie 'serviceflat', aangezien het gaat om appartementen volgens het shared living principe (zelfstandige appartementen met gemeenschappelijke voorzieningen)

**Deze aangepaste norm is een (boven-)gemiddelde tussen de minimale CROW-norm (0,9) en de maximale norm (1,3) voor dit woningtype. Deze norm is genuanceerd bijgesteld, omdat het hier (primair) gaat om kleine woningen voor éénpersoonshuishoudens en er sprake is van deel-auto's voor algemeen

gebruik, specifiek bestemd voor bewoners van dit appartementencomplex”.

3.2.2 Parkeren

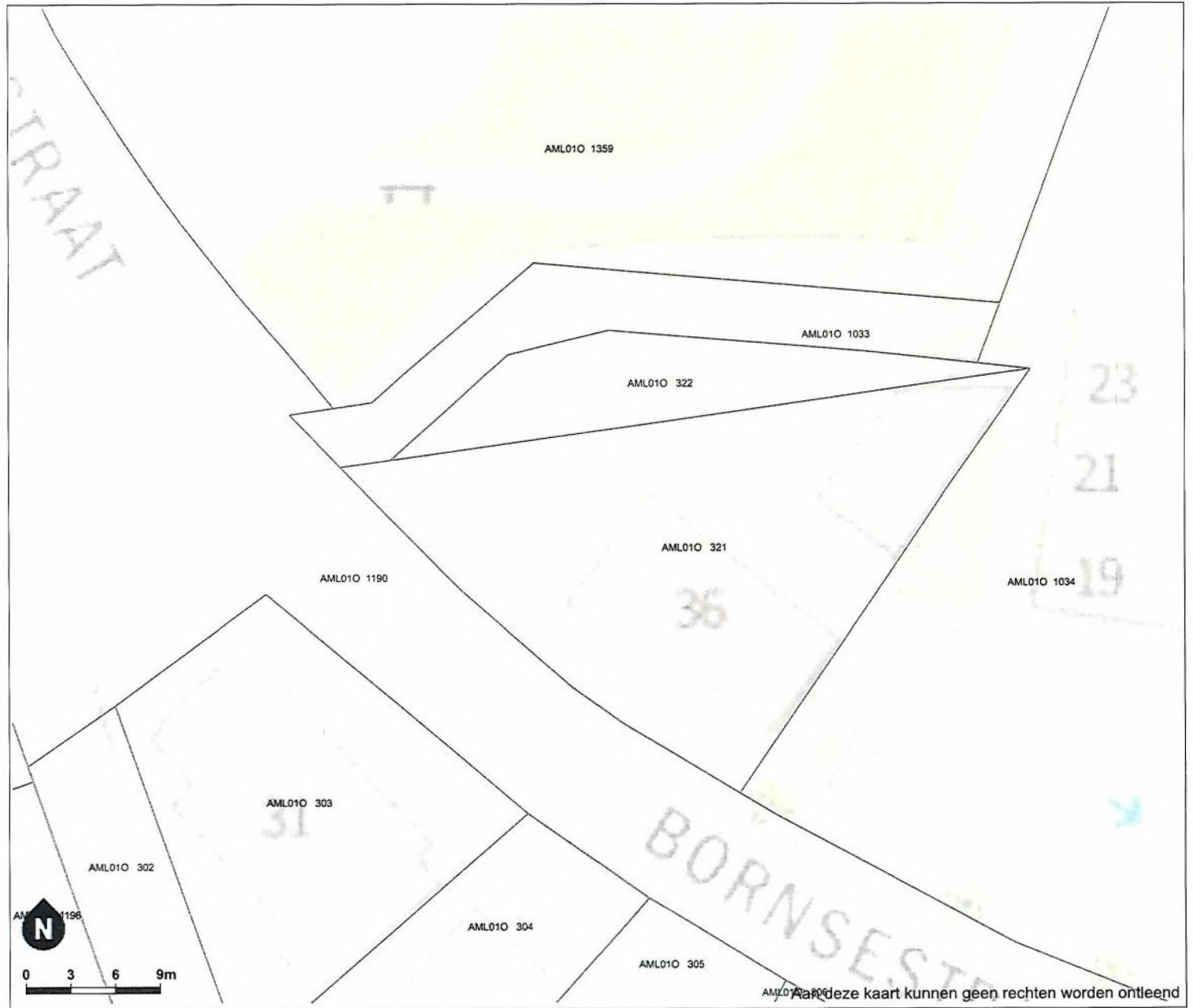
In voorliggend geval gaat het om de realisatie van 18 appartementen. Op basis van de voorgenoemde parkeernorm geldt een parkeerbehoefte van $1,2 \cdot 18 =$ afgerond 22 parkeerplaatsen. Deze norm is in overleg met de gemeente vastgesteld. Hiervan kan 0,3 parkeerplaatsen (bezoekers) in de openbare ruimte worden opgevangen, waarmee een parkeernorm van 0,9 per woning resteert. Dit betekent dat $0,9 \cdot 18 =$ afgerond 16 parkeerplaatsen op het eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Met dit plan wordt voorzien in 16 parkeerplaatsen op eigen terrein. Aan de norm wordt dan ook voldaan. Aanvullend wordt gesteld dat het gaat om veelal éénpersoonsappartementen en er worden voldoende fietsenstallingen gerealiseerd (ruimte voor 36 fietsen). Ook is er de beschikking over een elektrische auto voor deelgebruik. Dit zijn redenen dat gesteld wordt dat de aanwezigheid van 16 parkeerplaatsen voldoende is.

3.2.3 Verkeer

De ontwikkeling voorziet in de realisatie van 18 appartementen. Op basis van de kengetallen geldt een verkeersgeneratie van gemiddeld 2,6 verkeersbewegingen per woning. In totaal maakt dit $18 \cdot 2,6 = 46,8$ verkeersbewegingen per weekdagemaal. Deze verkeersgeneratie kan eenvoudig via de Bornsestraat in beide richtingen worden afgewikkeld. Deze weg is van voldoende capaciteit om de verkeersgeneratie veilig en eenvoudig te kunnen verwerken. Overigens zal de verkeersgeneratie planologisch gezien minder toenemen, aangezien de mogelijkheden tot het uitoefenen van gemengde functies komt te vervallen.

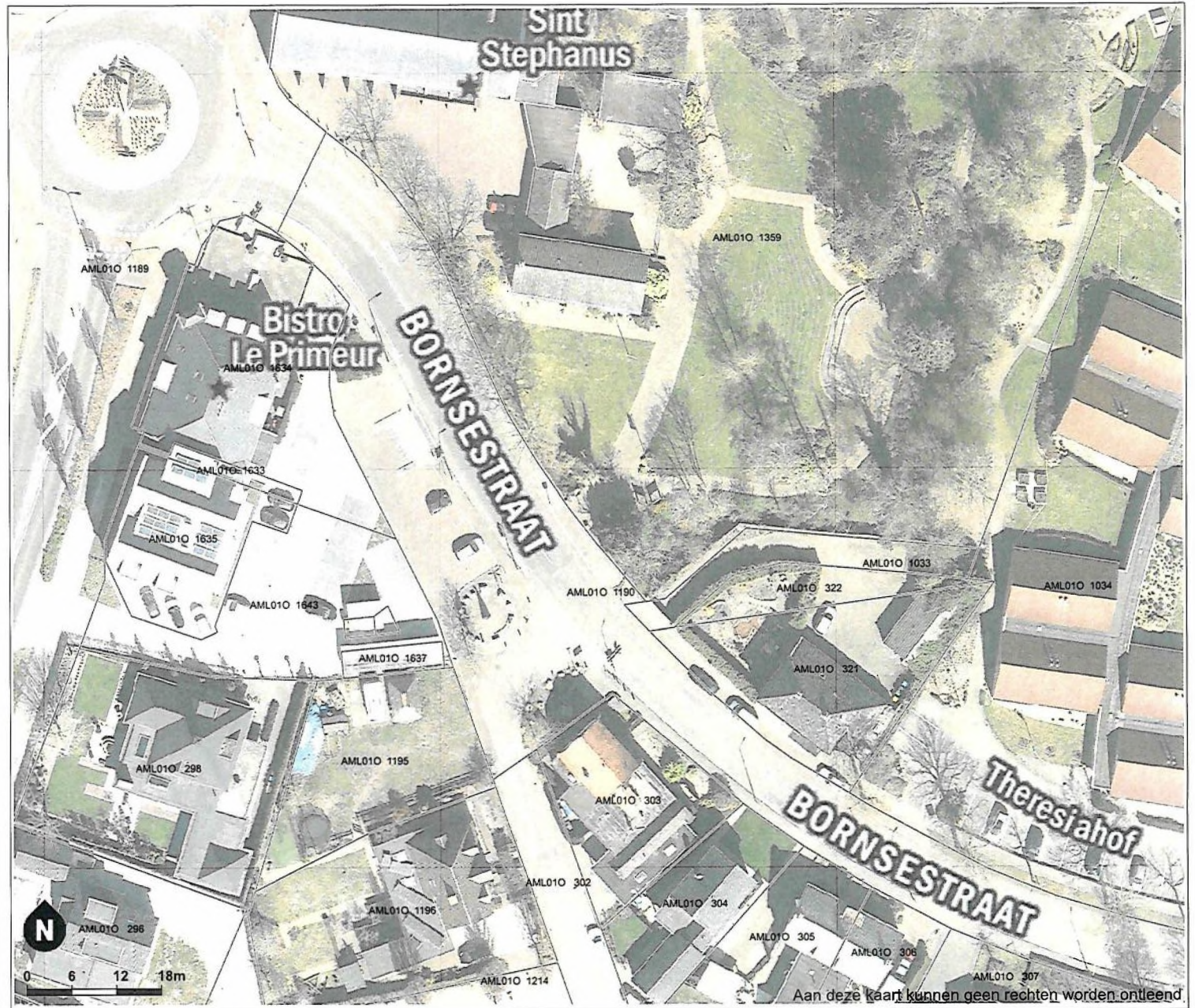
Tot slot wordt opgemerkt dat de meest westelijk gelegen parkeerplaats langs de Bornsestraat (in afbeelding 3.1 weergegeven) komt te vervallen, om zo te voorzien in een veilige ontsluitingsroute. Geconcludeerd wordt dat er vanuit verkeerskundig oogpunt geen bezwaren zijn tegen de in dit plan besloten ontwikkelingen.

Legenda



Datum: 03-04-2022

Legenda



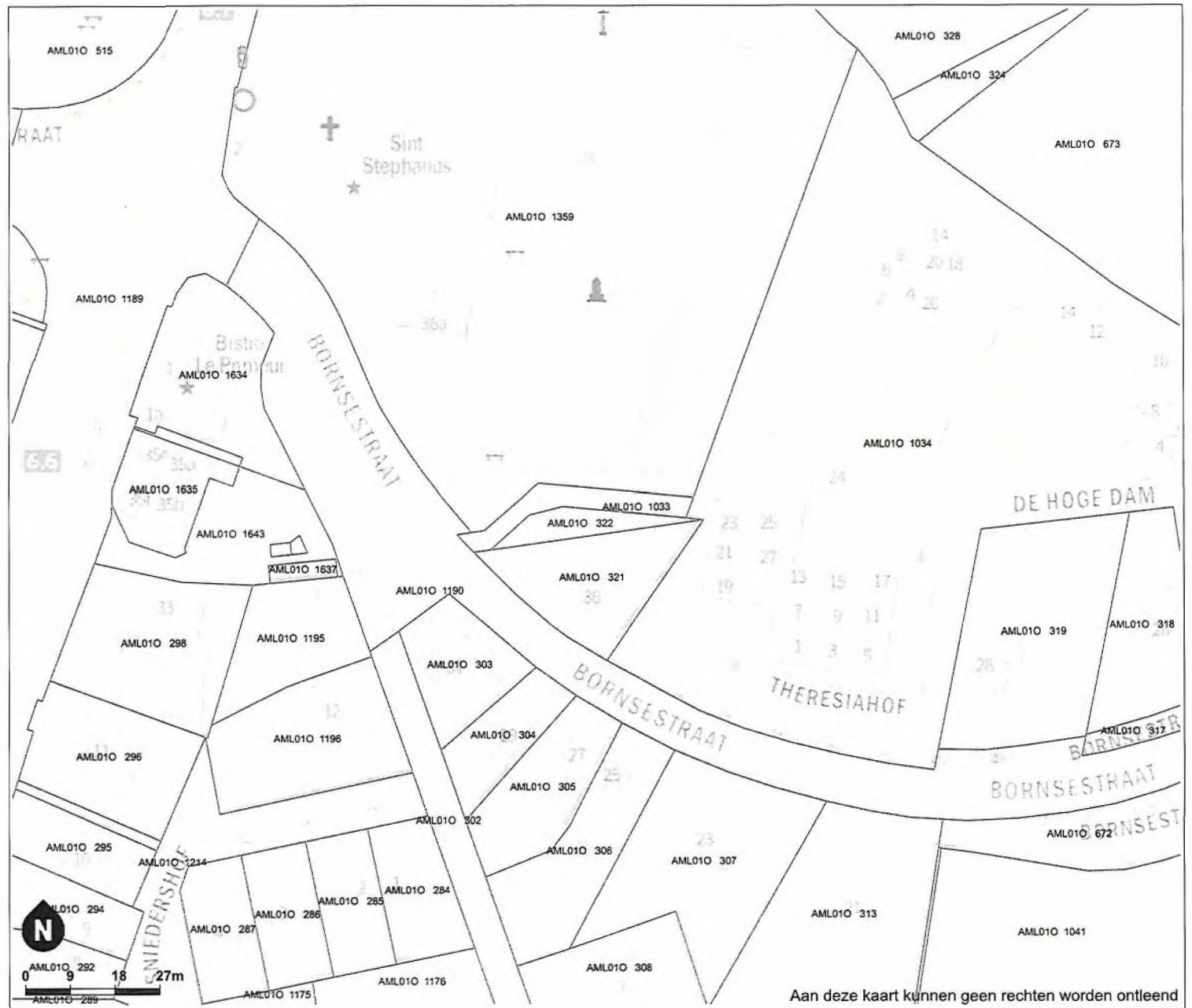
Datum: 03-04-2022

Legenda



Datum: 03-04-2022

Legenda



Datum: 03-04-2022





