Omgevingsplan Enschede

Wijziging "TAM-omgevingsplan H22T Woningbouwplan Telgendijk"

Nota Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Gemeente Enschede
Afdeling Ruimte en Recht

NOTA SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN WIJZIGING OMGEVINGSPLAN

Wijziging: TAM-omgevingsplan H22T Woningbouwplan Telgendijk
Nummer planwijziging: NL.IMRO.0153.TAMH22T-0002

De omgevingsplanwijziging TAM-omgevingsplan H22T Woningbouwplan Telgendijk maakt het mogelijk om 196 woningen te realiseren op een perceel dat bekend staat als kadastrale gemeente Lonneker, Sectie E, perceelsnummer 5723. Dit perceel ligt tussen de Telgendijk en de Noord Esmarkerrondweg, aan de oostkant van Enschede. Ten noorden van het plangebied ligt in de huidige situatie grasland en één woonperceel. Aan de zuidzijde van het plangebied zijn bedrijven gesitueerd, die ontsloten worden aan de Oosterstraat.
De omgevingsplanwijziging heeft als ontwerp ter inzage gelegen van 18 december 2025 tot en met 28 januari 2026. Gedurende de inzagetermijn zijn 25 zienswijzen ingediend. De zienswijzen worden in deze nota samengevat en beantwoord. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn er wijzigingen t.o.v. de ontwerp wijziging omgevingsplan 'TAM-omgevingsplan H22T Woningbouwplan Telgendijk' aangebracht. Deze wijzigingen zijn samengevat onder de conclusie van de gemeentelijke beantwoording op een zienswijze en opgenomen in de Nota Wijzigingen.

Zienswijze 1, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	**Beantwoording gemeente**
<u>Punt 1 Participatie</u> Indiener geeft aan dat Plan Telgendijk los staat van enig meerjarig woonbeleid van de gemeente Enschede. Het plan wordt met voorrang ontwikkeld om op tijd voor een subsidie in het kader van opvang van Oekraïense vluchtelingen in aanmerking te komen. Indiener stelt hierbij dat het bouwplan van de tekentafel is gekomen na een intensieve brainstorming van diverse disciplines, terwijl de buurt hierbij niet betrokken is geweest.	Plannen voor woningbouw in dit plangebied zijn niet nieuw. Ca. 15 jaar geleden maakte dit plangebied al onderdeel uit van een woningbouwplan (Boswonen Noord). Dit plan is tijdens de economische crisis van 2012 niet doorgegaan en het plangebied is afgewaardeerd. Er was op dat moment geen behoefte aan nieuwe woningen (zie raadsvoorstel 11 december 2012, behandeling in de raad van 4 maart 2013). Het klopt dat de gemeente hoge prioriteit geeft aan dit woningbouwplan. Het ontvangen van subsidiegelden in het kader van de opvang van Oekraïense vluchtelingen is mede een reden om hoge prioriteit aan dit woningbouwplan te geven. Daarnaast is er sprake van een woningbouwcrisis, door dit plan samen met De Woonplaats vorm te geven kunnen we een deze twee op een positieve manier combineren. Ook voegen we koopwoningen toe, zodat er een gemêleerde mix ontstaat. De gemeente vindt dat tijdens de planontwikkeling voortdurend aandacht is geweest voor het informeren van omwonenden. Er is onderscheid gemaakt tussen het informeren van direct aanwonenden, en de bewoners van de omliggende wijk Stokhorst. Informatieverstrekking heeft plaats gevonden via fysieke bijeenkomsten, persoonlijke gesprekken, brieven en de gemeentelijke website. Voor wat concreet aan participatie is gedaan wordt verwezen naar het participatieverslag, die als bijlage 2 aan de motivering van het tam-omgevingsplan is gehecht.
<u>Punt 2 Precedentwerking</u> Indiener geeft aan dat Plan Telgendijk geen deel uitmaakt van de ontwikkeling van woonwijk De Esmarke. In 2012 is de bouw	In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied van het woningbouwplan Telgendijk meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen. Bij raadsbesluit in maart 2013 (zie ook gemeentelijke beantwoording onder punt 1)

Zienswijze	Beantwoording gemeente
van ca. 200 vrijstaande woningen in het gebied Boswonen Noord (waar dit plangebied onderdeel van uitmaakte) geschrapt vanwege o.m. bodemvervuiling, verkeersproblematiek en hoge exploitatiekosten. Indiener stelt dat zonder argumentatie woningbouw weer opduikt met dit aparte plan en dat het risico bergt van precedentwerking, haaks op meerjarig stedenbouwkundig beleid.	zijn de plannen voor deze wijk geannuleerd. Gemeentelijk beleid geeft aan op welke wijze de gemeente belangen en doelen wil bereiken. Deze belangen en doelen kunnen over tijd wijzigen. Zo is op 25 juli 2025 de Omgevingsvisie vastgesteld. In die visie is opgenomen op welke wijze de gemeente Enschede zich de komende jaren ruimtelijk wil ontwikkelen. In de motivering van het plan is getoetst aan deze geldende visie, waaruit blijkt dat de ontwikkeling passend is binnen de ruimtelijke kaders die de raad heeft vastgesteld.
<u>Punt 3 Niet aansluitend karakter</u> Indiener geeft aan dat Plan Telgendijk niet aansluit op het karakter van de aanliggende woonwijk Park Stokhorst, gezien de dichte bebouwing van 200 woningen op slechts enkele hectaren inclusief gestapelde bouw tot vijf lagen en dat het plan contrasteert met de groene stadsrand ter plekke en de aanvankelijke visie om bewoners van Park Stokhorst kwalitatieve doorstroming in huisvesting te bieden.	Het plan sluit op verschillende manieren aan op de bestaande context. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen optimaal van het landschap genieten. Aan de grote groene corridor is in afwijking van het ontwerp TAM-Omgevingsplan de functie ‘Natuur’ toegekend, omdat goed te borgen dat de groene corridor duurzaam in stand wordt gehouden. Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen. Met deze keuzes wordt op respectvolle wijze aangesloten op de context. Ter verduidelijking: de planlocatie valt niet onder “Park Stokhorst”, maar onder “’t Weldink”. Buurten en wijken die naast elkaar liggen hoeven geen kopieën van elkaar te zijn; een goede en zorgvuldige overgang tussen beide gebieden is hier gerealiseerd. De locatie Telgendijk is een aparte buurt en is als locatie niet geschikt voor de doorstroming van oudere bewoners. Voor ouderen bouwen we op andere locaties, dichterbij voorzieningen. Dit hebben we onder andere uitgeschreven in de Omgevingsvisie en de Woonvisie. In de Omgevingsvisie is aan het plangebied de kenmerken ‘veldontginning met een basiswaarde’, ‘bossen en landgoederen’ en ‘sponsstad’ toegekend. Deze kenmerken maken de realisatie van dit woningbouwplan niet onmogelijk. In de

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	Omgevingsvisie is het plangebied nog niet aangemerkt als een gebied met een suburbaan leefmilieu. Als een nieuwe Omgevingsvisie wordt vastgesteld voor de gemeente Enschede zal het plangebied ook aangemerkt moeten worden als een gebied met een suburbaan leefmilieu. Dit woningbouwplan heeft de kenmerken van een suburbaan leefmilieu, omdat o.a. in de stadsrand ligt en diverse woning typologieën worden gerealiseerd.
<u>Punt 4 Verkeer</u> Indiener geeft aan dat de gedachte en gedeelde verkeersontsluiting van Plan Telgendijk, zowel voor fietsers als auto's, problematisch is, waarbij dit volgens hen geldt voor het nieuwe kruispunt tegenover de Lipperhorst/Noord Esmarkerondweg en de Telgendijk/Klein Boekelerveldweg, met als extra knelpunten de 125 meter nabij gelegen smalle Esmarkerbrug (één rijstrook) en het gronddepot aan de Telgendijk–hoek Oosterstraat (vrachtwagentransport).	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over. Dit betekent concreet dat het kruispunt tegenover de Lipperhorst/Noord Esmarkerrondweg wordt aangepakt en dat de Telgendijk en Klein Boekelerveldweg deels worden verbreed. Ook worden de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk aangepast. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we dus eveneens het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden.

Conclusie

Het plan is mede vanwege deze zienswijze aangepast op de volgende onderdelen:

- De toets van het plan aan de Omgevingsvisie is versterkt.
- De toets van het plan aan de Woonvisie is versterkt.
- Aan de grote groene corridor is de functie 'Natuur' toegekend. Dit is gedaan om goed te borgen dat de groene corridor duurzaam in stand wordt gehouden.

Zienswijze 2, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeersdrukte bij de enkelvoudige spoorbrug bij de Noord Esmarkerrondweg</u> Indiener geeft aan dat in de huidige situatie sprake is van druk verkeer bij de enkelvoudige spoorbrug bij de Noord Esmarkerrondweg, waarbij de brug het verkeer op diverse momenten nu al niet aankan en er regelmatig gevaarlijke en chaotische situaties ontstaan door voorrang nemen en filevorming.	De bestaande verkeerssituatie rondom de spoorbrug bij de Noord Esmarkerrondweg wordt niet met het voorliggende TAM-Omgevingsplan mogelijk gemaakt. De spoorbrug is opgenomen in het van rechtswege verkregen omgevingsplan, onderdeel bestemmingsplan Velve - Lindenhof - 't Wooldrik. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug.
<u>Punt 2 Onveilige Klein Boekelerveldweg</u> Indiener geeft aan dat de Klein Boekelerveldweg op dit moment al erg druk en voor fietsers niet ongevaarlijk is, omdat ondanks verkeersdrempels hard wordt gereden. Er zijn automobilisten die je bijna van de weg drukken of op het laatste moment in de remmen gaan omdat ze (te) laat het tegemoetkomende verkeer waarnemen.	Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. Daarnaast ontstaat er door de aanleg van de nieuwe woonwijk ook een nieuwe west/oost structuur voor fietsers en voetgangers tussen de Noord Esmarkerrondweg en de Telgendijk waar deze verkeersdeelnemers gebruik van kunnen maken. De fietssnelweg F35 ligt op korte afstand en kan als alternatief dienen.
<u>Punt 3 Gevaarlijke aansluiting Boekelerveldweg</u> Indiener geeft aan dat de aansluiting van de Klein Boekelerveldweg met de Hogeboekelerweg vanwege de scherpe hoek zorgt voor gevaarlijke situaties en oponthoud, waarbij automobilisten deels op de Hogeboekelerweg moeten staan om overzicht te krijgen.	Het is mogelijk dat deze locatie in de beleving als verkeersonveilig wordt ervaren. Uit de geregistreerde ongevallen komt dit kruispunt echter niet naar voren als een locatie waar veel ongevallen gebeuren. Het laatste geregistreerde ongeval dateert inmiddels van 8 jaar geleden.
<u>Punt 4 Drukke aansluiting Klein Boekelerveldweg met de Hoge Boekelerweg</u> Indiener geeft aan dat de aansluiting van de Hoge Boekelerweg met de Noord Esmarkerrondweg nu al erg druk is. Als de verkeersstroom vanuit de brug weer op gang komt wordt de Noord Esmarkerrondweg al snel zo druk dat auto's die vanuit de Hoge Boekelerveldweg de Noord Esmarkerrondweg op willen draaien hier geen ruimte voor krijgen.	Het kruispunt Noord Esmarkerrondweg / Hoge Boekelerweg is een voorrangskruispunt. Verkeer vanaf de Hoge Boekelerweg dient voorrang te verlenen aan het verkeer dat op de Noord Esmarkerrondweg rijdt. De voorrangsregeling ter plaatse is helder, men dient rekening te houden met elkaar en dus voorrang te verlenen. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten.
<u>Punt 5 Toename verkeer nieuwe wijk</u> Indiener geeft aan dat bij de bouw van een	In de planmotivering is als figuur 29 een tabel opgenomen over de parkeerbehoefte op het maatgevend moment. Hieruit komt naar voren dat het woningbouwplan een parkeerbehoefte kent van 221

Zienswijze	Beantwoording gemeente
wijk met 196 woningen gemakkelijk gesteld kan worden dat er meer dan 196 auto's bijkomen en dat rekening moet worden gehouden met de realiteit dat veel huishoudens meerdere auto's hebben, wat volgens hen de toekomstige verkeersdruk ernstig zal vergroten.	parkeerplaatsen. Binnen het plangebied wordt parkeren binnen de functie 'Verkeer' toegestaan. Dit gebied is ruim voldoende om de parkeerbehoefte van 221 parkeerplaatsen op te kunnen vangen. Hiermee wordt voldaan aan de parkeernormennota. De daadwerkelijke parkeerbehoefte zal getoetst worden bij de aanvraag omgevingsvergunning. Op dat moment is bekend welke type woning met welke gebruiksoppervlakte, passend binnen de regels van het omgevingsplan, worden gerealiseerd. Dit aantal zal naar verwachting lager liggen dan de worst case benadering.
<u>Punt 6 Nieuwe aansluiting op Noord Esmarkerrondweg tegenover de Lippehorst niet haalbaar</u> Indiener geeft aan dat de nieuwe aansluiting bij de Noord Esmarkerrondweg tegenover de Lippehorst niet haalbaar is, omdat veel verkeer van de nieuwe woonwijk hierop zou moeten aansluiten terwijl er nu al problemen zijn met doorstroming en het voorrang verlenen aan verkeer vanuit de Lippehorst, vooral in de spits.	De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden.
<u>Punt 7 Verbreding Klein Boekelerveldweg en Telgendijk</u> Indiener geeft aan dat het verbreden van de Klein Boekelerveldweg en de Telgendijkgeen oplossing biedt, omdat eerdergenoemde bottlenecks blijven bestaan en een bredere weg in de praktijk zal leiden tot harder rijden en daarmee tot onveilige situaties.	Voor de Klein Boekelerveldweg en de Telgendijk volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek, namelijk verbreden van de bestaande rijbaan. Dit draagt bij aan het veilig passeren van de verschillende verkeersdeelnemers. De verbreding gebeurt door het aanleggen van zogenaamde gras/beton stenen, hierdoor blijft de bestaande rijbaan visueel even smal om ook bij te dragen aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid van 60 km/u.
<u>Punt 8 Oplossingen verkeer</u> Indiener geeft aan dat de Klein Boekelerveldweg beter ingericht kan worden als éénrichtingsverkeer vanaf de hondenopvang, waardoor kosten worden bespaard, de verkeersveiligheid voor fietsers verbetert, minder verkeer via de spoorbrug wordt geleid, een gevaarlijke kruising wordt voorkomen en minder verkeer op de Noord Esmarkerrondweg komt.	Voor de Klein Boekelerveldweg en de Telgendijk volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek, namelijk het verbreden van de bestaande rijbaan.
<u>Punt 9 Alternatieve ontsluiting</u> Indiener geeft aan dat alle verkeer van de woonwijk beter via de Euregioweg kan worden geleid, wat het verkeersinfarct volgens hen aanzienlijk vermindert. Een compromis zou kunnen zijn om wel toegang te geven vanaf de Lippehorst (éénrichtingsverkeer) richting de nieuwe wijk, maar niet richting de Noordesmarkerrondweg.	Uit het verrichte verkeersonderzoek blijkt dat van een verkeersinfarct geen sprake is. Door in het plangebied een fysieke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer te realiseren, wordt het merendeel van het gemotoriseerd verkeer al ontsloten via de oostzijde. Deelgebied 1 (westzijde van het plangebied tot aan de eco-zone) zal ontsloten worden via het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden.
Punt 10 Nieuwe brug Indiener geeft aan dat geld dat bespaard wordt door de Klein Boekelerveldweg niet te verbreden kan worden gebruikt voor een brug waar twee auto's naast elkaar kunnen rijden, zodat er permanente doorstroming ontstaat bij de spoorbrug Noordesmarkerrondweg.	Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over.
Punt 10 Infrastructuur Indiener geeft aan dat de gemeente eerst de verkeersproblemen moet oplossen en daarna pas moet kijken naar de woonwijk, omdat volgens hen eerst het wegennet op orde moet zijn ook met het oog op de aanvoer en afvoer van bouwmaterialen.	Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen te de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 3, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Dichtheid en woningtypologie</u> Indiener geeft aan dat het plan voorziet in een groot aantal woningen op een relatief klein oppervlak waardoor appartementengebouwen tot vijf bouwlagen noodzakelijk worden geacht, wat niet past bij het bestaande karakter van de omgeving met voornamelijk laagbouw, appartementen met woonkamers tot en met de vijfde verdieping hebben een aanzienlijke impact op het woon- en leefklimaat in de directe omgeving. De voorgestelde verdeling van circa 80% sociale woningbouw en 20% koopwoningen vragen oproept over aansluiting bij de daadwerkelijke woningbehoefte in dit gebied. Een nadere onderbouwing hierover ontbreekt.	Het plan sluit op verschillende manieren aan op de bestaande context. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen optimaal van het landschap genieten. Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen. Met deze keuzes wordt op respectvolle wijze aangesloten op de context. Ter verduidelijking: de planlocatie valt niet onder “Park Stokhorst”, maar onder “’t Weldink”. Buurten en wijken die naast elkaar liggen hoeven geen kopieën van elkaar te zijn; een goede en zorgvuldige overgang tussen beide gebieden is hier gerealiseerd. De locatie Telgendijk is een aparte buurt en is als locatie niet geschikt voor de doorstroming van oudere bewoners. Voor ouderen bouwen we op andere locaties, dichterbij voorzieningen. Dit hebben we onder andere uitgeschreven in de Omgevingsvisie en de Woonvisie. Het plan is getoetst aan de Woonvisie. Hieruit volgt dat het plan voorziet in een uiteenlopende woningbehoefte. Het voegt een groot aantal huur- en koopwoningen toe in verschillende segmenten (sociale huur en vrije sector koop). Het plan draagt met de realisatie van een aantrekkelijk woonmilieu met reuring en verschillende woningtypen ook bij aan het aantrekken en vasthouden van talent. In het woningbouwplan aan de Telgendijk moet plek zijn voor iedereen. Met de realisatie van 196 woningen wordt substantieel bijgedragen aan de ambitie en woningbehoefte om tot 2032 in totaal 9.300 woningen te bouwen.
<u>Punt 2 Sociaal-economische draagkracht</u>	Als gemeente houden wij de uitgangspunten aan vanuit de

Zienswijze	Beantwoording gemeente
Indiener geeft aan dat Enschede al voor een bovengemiddelde uitdaging staat bij het bekostigen van sociale voorzieningen voor een grote groep inwoners en dat onvoldoende duidelijk is hoe de gemeente borgt dat de nieuw te realiseren sociale woningen ten goede komen aan de lokale woningbehoefte en niet primair voorzien in een vraag die elders in het land bestaat. Een concrete en afdwingbare strategie op dit punt ontbreekt.	vastgestelde Woonvisie. Hierin hebben we opgeschreven dat we 9.300 woningen toevoegen tot 2032 om aan woningbehoefte te voldoen. De strategie vanuit de Woonvisie is ingezet op de groeiambitie om door te groeien naar 170.000 inwoners. Naast woningen zullen de voorzieningen waar nodig hierin meegroeien. Met de verschillende typologieën van woningen zetten we ook in op verschillende doelgroepen zoals beschreven in de Woonvisie in verschillende huursegmenten. Het planvoornemen is aan deze visie getoetst en hieruit volgt niet dat er een strijdigheid is met ambities die in de visie worden genoemd.
<u>Punt 3 Verkeersafwikkeling en infrastructuur</u> Indiener geeft aan dat het plan zal leiden tot een aanzienlijke toename van verkeersbewegingen, terwijl hiervoor geen concrete en haalbare oplossingen zijn uitgewerkt en dat wordt verwezen naar mogelijke toekomstige infrastructurele aanpassingen zoals een rondweg via de Euregioweg, Klein Boekelerveldweg en de Noord Esmarkerrondweg of de eenbaansbrug over het spoor Enschede-Münster, die nu al een knelpunt vormt. Indiener geeft aan dat deze routes ontsluiten op wegen die niet geschikt zijn en bovendien een ecologische verbinding doorkruisen, wat van belang is voor migratie van fauna en dat het plan daarom niet los kan worden gezien van een bredere landschaps- en verkeersvisie waarbij de financiering van maatregelen nog niet is geborgd.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de planontwikkeling en de directe aansluitingen. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over. De uitvoer van de maatregelen zijn juridisch geborgd in de planregels. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we eveneens het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. Voor de lange termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met eerdergenoemde aanpassingen, binnen de huidige infrastructuur. Indiener heeft niet aangegeven welke ecologische verbindingen worden doorkruist met de toevoeging van de verkeersbewegingen

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	van en naar het plangebied. Ten noorden van de Klein Boekelerveldweg ligt de ecologische verbindingszone Natuurnetwerk Nederland (NNN). De afstand tot de NNN is voldoende ruim om de wegverbreding mogelijk te maken. Op dit moment is er geen volwaardige ecologische verbindingszone langs en door de Telgendijk. De gemeente Enschede heeft echter de ambitie om hier een noord-zuidverbinding voor flora en fauna te realiseren, zoals is beschreven in het Groenambitieplan. De huidige ecologische waarde van het gebied is beperkt, maar het voorgenomen woningbouwplan biedt juist kansen om deze waarde te versterken. Tot slot is voor de ontwikkeling van het woningbouwplan ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit volgen geen belemmeringen voor de uitvoering van het woningbouwplan.
Punt 4 Ruimtelijke inpassing Indiener geeft aan dat binnenstedelijk bouwen en inbreiden wordt onderschreven mits dit gebeurt met bouwvormen die passen bij de omgeving, maar dat inbreiding met hoogbouw niet vanzelfsprekend passend is in een gebied met lage bebouwing en dat appartementencomplexen van deze omvang afbreuk doen aan het bestaande ruimtelijke karakter.	De gemeenteraad heeft bij het vaststellen van plannen een zekere mate van beleidsvrijheid mits dit plan voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De motivering bij het plan beschrijft dat wordt voldaan aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Voor nadere toelichting over de inpasbaarheid van het plan in de omgeving, zie ook de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.
Punt 5 Visie op woningbouw Indiener geeft aan dat een bredere, integrale visie ontbreekt waarin verkeer, groen en landschap in samenhang worden beschouwd en dat in recente plannen waaronder Telgendijk en Phenix de nadruk lijkt te liggen op het realiseren van zoveel mogelijk woningen waarbij de grondexploitatie leidend is en dit in de huidige marktomstandigheden vrijwel automatisch resulteert in hoogbouw. Tevens geeft indiener aan dat onvoldoende wordt ingegaan op de langetermijnvisie en de vraag hoe deze manier van bouwen zich verhoudt tot een toekomst waarin mogelijk over 50 jaar aanzienlijk minder woningen nodig zijn en buitengebieden onomkeerbaar zijn volgebouwd met appartementen.	De integrale stedelijke visie van de gemeente is de Omgevingsvisie. De ontwikkeling is getoetst aan deze Omgevingsvisie, waaruit blijkt dat de ontwikkellocatie is geschikt voor uitbreiding gezien de aansluiting op het bestaande wegennet en aansluit bij de bestaande bebouwing aan de Oosterstraat. Het plangebied vind hiermee aansluiting met de bestaande compacte stad zoals in de Omgevingsvisie is beschreven. In de Omgevingsvisie hebben ook het volgende aangegeven ten aanzien van uitbreiding van de stadsrandzone. *Enschede als compacte stad met diverse leefmilieus blijft ons uitgangspunt. Door te kiezen voor inbreiden voor binnenstedelijke projecten en uitbreiden waar mogelijk aan de randen van de stad, behouden we compactheid.* Hiermee voldoet de woningbouwontwikkeling Telgendijk aan de gewenste compactheid en past het leefmilieu bij de locatie. Daarnaast is de verwachting dat het aantal 1 en 2 persoonshuishoudens doorgroeit. Hiermee zullen erin de toekomst nog meer woningen nodig zijn voor hetzelfde aantal inwoners. Ook wordt er niet gekozen om het aantal woningen te maximaliseren zoals indiener stelt, maar echt gekeken naar wat past bij de plek.
Punt 6 Participatie en planvorming Indiener geeft aan dat participatie met omwonenden complex is. Er wordt een trend herkend, waarbij bij nieuwe woonlocaties een grotendeels uitgewerkt en al een goedgekeurd plan wordt gepresenteerd. Hierbij bestaat slechts beperkte ruimte voor aanpassingen om onrust in de wijk te dempen. Dit wekt de	De gemeente onderkent dat participatie bij ruimtelijke ontwikkelingen zorgvuldig moet worden vormgegeven en dat het belangrijk is om helder te communiceren over de mate van invloed die belanghebbenden hebben. Daarbij wordt gewerkt met verschillende vormen van participatie, zoals ook verbeeld in de participatieladder, variërend van informeren tot meebeslissen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het gebruikelijk dat de gemeente in een vroeg stadium de haalbaarheid van een plan onderzoekt en dit

Zienswijze	Beantwoording gemeente
indruk dat participatie vooral wordt ingezet als formaliteit en niet als onderdeel van de planvorming.	in zekere mate uitwerkt, voordat het plan met de omgeving wordt gedeeld. Dit is noodzakelijk om randvoorwaarden zoals beleid, wet- en regelgeving, financiële uitvoerbaarheid en ruimtelijke inpassing inzichtelijk te maken. Dit kan ertoe leiden dat bij de start van het participatietraject al sprake is van een conceptplan. Dat neemt niet weg dat participatie een wezenlijk onderdeel vormt van de verdere planvorming. In dit geval is participatie ingericht op het niveau van raadplegen, waarbij omwonenden en belanghebbenden de mogelijkheid hebben gehad om aandachtspunten, zorgen en suggesties kenbaar te maken. Deze input is betrokken bij de nadere uitwerking en afweging van het plan. Zo zijn enkele ingebrachte punten op het gebied van verkeer meegenomen in het ter vaststelling aangeboden plan. Zie het Participatieplan, bijlage 2 van de motivering. In bijlage 3 van dit Participatieplan is aangegeven wat de aanpassingen zijn als gevolg van de toegepaste participatie. De gemeente benadrukt dat participatie niet betekent dat alle aangedragen wensen één-op-één kunnen worden overgenomen. Er vindt altijd een integrale belangenafweging plaats, waarbij naast de belangen van omwonenden ook andere belangen, zoals woningbouwopgaven, beleidskaders en ruimtelijke kwaliteit worden meegewogen. De gemeente is van oordeel dat het participatietraject in dit geval op een passende wijze is doorlopen en dat geen sprake is van louter formele participatie.
<u>Punt 7 Voorzieningen</u> Indiener geeft aan dat er voor omwonenden van het plangebied ook voordelen verbonden zijn aan de ontwikkeling. Zo bestaat de wens om gebruik te kunnen maken van basisvoorzieningen die in de nieuwe wijk worden aangelegd, zoals riolering en glasvezelvoorzieningen. Hierover worden graag concrete en afdwingbare afspraken gemaakt.	Als onderdeel van het bouwrijp maken worden riolering en nutsvoorzieningen als de datakabels van Ziggo en Glasvezel aangebracht. Deze ondergrondse infrastructuur komt dichterbij de bestaande woningen en hierdoor ontstaan er mogelijkheden voor deze bestaande woningen om ook hierop aan te sluiten. Het voorliggende plan voorziet uitsluitend in het juridisch-planologisch kader voor het gebruik van gronden en opstallen, en regelt niet de feitelijke aanleg of bekostiging van infrastructuur zoals riolering en nutsvoorzieningen. Voor zover er sprake is van aansluitingen op bestaande netwerken, dient dit in overleg met de betreffende beheerder of nutsbedrijf te worden gerealiseerd. Dit aspect vormt derhalve geen onderdeel van de planologische afweging in het plan.
<u>Punt 8 Leefbaarheid</u> Indiener geeft aan dat het van belang is dat de nieuwe woningen adequaat worden aangesloten op wijkvoorzieningen zoals groen, speelgelegenheden, zorg en infrastructuur. Ze verzoeken de gemeente om hierover duidelijke, concrete en schriftelijke toezeggingen te doen, zodat de leefbaarheid voor zowel nieuwe bewoners als bestaande omwonenden op lange termijn wordt gewaarborgd.	De nieuwe ontwikkeling zal binnen het plangebied zelf voorzien in een speelse groene omgeving waarin verblijven en spelen mogelijk is. Ook wordt er aangesloten op de context waar meer openbaar groen en volwaardige speeltuinen (volgens het speelbeleid van gemeente Enschede) gesitueerd zijn. Wat betreft infrastructuur wordt er aangehaakt op de context zowel in het oosten aan de Telgendijk als ook de kruising Lippehorst die de ontwikkeling verbindt met de context waarin met groen, spelen en zorg vindt binnen de wijkvoorzieningen.
<u>Punt 9 Integrale heroverweging</u> Indiener geeft aan dat verzocht wordt het	De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure

Zienswijze	Beantwoording gemeente
plan in de huidige vorm niet vast te stellen en eerst te komen tot een integrale heroverweging. Daarbij dienen woningtype, bouwhoogte, verkeersafwikkeling, ecologie, landschappelijke inpassing, participatie en sociaal-economische effecten in samenhang te worden beoordeeld en onderbouwd, met oog voor zowel de korte als de lange termijn.	gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In januari 2025 is opnieuw uitleg gegeven over de voortgang van onderzoeken en het opstellen van schetsontwerpen, met de aankondiging dat er een inloopbijeenkomst zou volgen. In de maanden daarna zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft deze input aantoonbaar verwerkt in de plannen. Zo is onder andere het totale aantal woningen verlaagd naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen en zijn bouwhoogtes van enkele appartementengebouwen aangepast. Ook is de architectuur verder uitgewerkt en is veel aandacht besteed aan een groene en ecologische inrichting van de wijk. Tijdens het proces is geconcludeerd dat een buitenplanse omgevingsplanactiviteit niet passend zou zijn voor de omvang en permanente aard van de ontwikkeling. Daarom is gekozen voor een omgevingsplanwijziging, waarmee de ruimtelijke kaders structureel worden vastgelegd en de gemeenteraad zijn besluitvormende rol kan vervullen. Omwonenden zijn hierover geïnformeerd. Vervolgens is het ontwerp TAM-Omgevingsplan gepubliceerd en heeft iedereen de gelegenheid gehad om zienswijzen in te dienen. Deze zienswijzen worden nu beoordeeld en verwerkt in een gewogen, definitieve versie van het TAM-Omgevingsplan. Alles bij elkaar laat dit proces zien dat de gemeente de participatievereisten, de zorgvuldigheidsnormen en de transparantieverplichtingen van de Omgevingswet volledig heeft toegepast en dat de omgeving daadwerkelijk invloed heeft gehad op de totstandkoming van het plan.

Conclusie
Het plan is mede vanwege deze zienswijze aangepast, doordat de toets van het plan aan de Woonvisie is versterkt.

Zienswijze 4, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Tijdsdruk</u> Indiener geeft aan dat er onder hoge tijdsdruk wordt gewerkt en dat financiën en subsidies leidend zijn om dit plan er "doorheen" te drukken. Hierbij is de communicatie gebrekkig geweest. De meeste omwonenden ontvingen de uitnodiging voor de informatiebijeenkomst van 6 januari 2026 pas op 16 januari 2026. Vanaf het begin van het proces ontvingen ook maar een beperkt aantal bewoners uitnodigingen voor informatie bijeenkomsten.	De gemeente bevestigt dat hoge prioriteit wordt gegeven aan dit woningbouwplan. Enschede moet van het Rijk 1.100 Oekraïners opvangen. In de huidige situatie vangt de gemeente ca. 750 Oekraïners op. De stad moet daarmee nog op zoek naar plekken voor 350 mensen. Met dit woningbouwplan kunnen we hieraan een bijdrage leveren. De gemeente stelt hierbij dat de hoge prioriteit niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van het woningbouwplan. Ten opzichte van het ontwerp tam-omgevingsplan is met het gewijzigd vastgestelde plan het plan op kwetsbare punten aangescherpt. De gemeente is ervan overtuigd dat een sterk en aantrekkelijk plan is ontwikkeld. De gemeente vindt het spijtig om te vernemen dat de meeste omwonenden de uitnodiging voor de informatiebijeenkomst van 6 januari 2026 pas op 16 januari 2026 hebben ontvangen. De informatieavond was opgezet om omwonenden de mogelijkheid te bieden vragen te stellen over het ontwerp tam-omgevingsplan. Helaas hebben hier niet alle omwonenden gebruik van kunnen maken. De gemeente wil hierbij wel aangeven dat deze informatieavond een aanvulling was op de minimaal wettelijke vereisten. De tervisielegging van het ontwerp tam-omgevingsplan is gepubliceerd in het Gemeenteblad en het Huis-Aan-Huis blad. De gemeente kan zich niet vinden in het gestelde dat vanaf het begin van het proces maar een beperkt aantal bewoners zijn uitgenodigd voor informatie bijeenkomsten. Er zijn in het planproces op 6 momenten (september 2024, januari 2025, februari 2025, mei 2025, november 2025 en januari 2026) naar 343 adressen brieven verzoenden met aankondigingen of uitnodigingen.
<u>Punt 2 Proces</u> Indiener geeft aan dat het vertrouwen verder onder druk staat door de manier waarop het proces verloopt. Besluiten worden als voldongen feit gepresenteerd en op vragen wordt herhaaldelijk aangegeven dat deze niet zijn meegenomen in het onderzoek. Het gaat onder andere om vragen over de spoorbrug en het bedrijfsverzamelgebouw aan de Oosterstraat in relatie tot verkeersveiligheid en toename van verkeer. Ook geeft indiener aan dat de opmerking van de architect dat het bouwplan mooi "opgaat" in de landelijke omgeving zeer bedenkelijk is. Indiener stelt dat het in hun beleving een "volgepropt" weiland wordt, waarbij de gemeente de consequenties voor verkeer en natuur niet serieus neemt en achteraf denkt op te lossen.	De gemeente kan zich niet vinden in het gestelde dat besluiten als voldongen feiten zijn gepresenteerd. In paragraaf 2.1 van de motivering van het ontwerp tam-omgevingsplan is opgenomen dat naar aanleiding van input van omwonenden tijdens inloopavonden het plan in de loop van het planproces op meerdere punten is gewijzigd. De genoemde spoorbrug is wel meegenomen in het verkeersonderzoek dat voor deze omgevingsplanwijziging is uitgevoerd. De gemeente heeft het onderzoeksbureau gevraagd de verkeerseffecten inzichtelijk te maken bij het afsluiten van de spoorbrug. Het wel of niet afsluiten van de spoorbrug is niet relevant voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Uit het onderzoek blijkt dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug. De ontwikkeling van het gronddepot is meegenomen in het verkeersonderzoek. Het gronddepot zorgt er niet voor dat deze omgevingsplanwijziging onuitvoerbaar is. Het

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	bedrijfsverzamelgebouw aan de Oosterstraat is in dit onderzoek niet meegenomen, omdat het bedrijfsverzamelgebouw nog in de toetsingsfase zit. Er wordt gekeken of het plan volgens het Omgevingsplan op deze plek kan worden gevestigd. In het verkeersonderzoek is onderzocht wat de gevolgen zijn voor de woningbouw. De aanbevelingen uit dit onderzoek worden overgenomen en leiden niet tot een verkeersonveilige situatie.
<u>Punt 3 Karakter van de woonwijk</u> Indiener geeft aan dat het plan Telgendijk niet aansluit op het karakter van Park Stokhorst. De dichte bewoning van 200 woningen op enkele hectares inclusief hoogbouw tot vijf lagen past niet bij de huidige bouw en landelijke omgeving. De vraag is of een groot aandeel sociale huur op deze locatie passend is. Indiener geeft aan dat het plan sterk afwijkt van de eerdere visie om bewoners van Park Stokhorst kwalitatieve doorstroming te bieden zoals bij Vaarwerk, Heerschaphorst en het ruimtelijk handelingskader Phenix. Ook geven zij aan dat in hun deel van Stokhorst veel alleenstaande bewoners wonen die mogelijk interesse hebben in toekomstbestendige seniorenwoningen, dit schept ook weer een mogelijkheid voor jongeren/gezinnen op de woningmarkt. Wat volgens hen een gemiste kans is.	Op wijkniveau gezien is dit geen Park Stokhorst maar ’t Weldink. De locaties kunnen een ander karakter hebben, maar er is wel aansluiting gezocht bij de bestaande aangelegen woonwijk. In het ontwerp wordt middels de grondgebonden woningen aan de oostzijde aansluiting gezocht bij de grondgebonden woningen van de wijk stokhorst, de bouwhoogte loopt vervolgens op naar vijf bouwlagen, waarbij er bewust voor gekozen is dat de bebouwing onder de hoogste boomtoppen blijft binnen het plangebied. Deze appartement typologie is bewust op deze locatie gekozen om ook de minder welvarende of startende bewoner de kans te geven binnen Enschede nabij een fraai landelijk gebied te wonen. Richting het oosten bouwt de hoogte weer af richting grondgebonden typologieën die refereren naar de boerenerf typologieën. De ontwikkeling sluit hierbij per deelgebied aan op de context. Telgendijk is een op zichzelf staande nieuwe buurt waar een mix van typologieën zoals grondgebonden woningen, en appartementen worden toegevoegd voor verschillende doelgroepen in zowel de sociale huur als het koopsegment. Waarbij rekening is gehouden met de doelgroepen die genoemd zijn in de Woonvisie uit 2024. De locatie Telgendijk is niet geschikt voor de doorstroming van oudere bewoners. Voor ouderen bouwen we op een andere locaties, dichterbij voorzieningen. Dit is onder andere uitgeschreven in de Omgevingsvisie en de Woonvisie.
<u>Punt 4 Kwetsbare verkeersdeelnemers</u> Indiener geeft aan dat er onvoldoende aandacht is voor kwetsbare verkeersdeelnemers in de omliggende woonstraten en dat de voorgestelde verkeersontsluiting problematisch is voor fietsers, voetgangers, scholieren en automobilisten. Dit gaat met name om het nieuwe kruispunt tegenover de Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg.	De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Bij het ontwerp van het kruispunt is specifiek aandacht gegeven aan de oversteekbaarheid over de Noord Esmarkerrondweg door het aanleggen van geleiders, zodat de rijbaan in twee keer overgestoken kan worden.
<u>Punt 5 Extra verkeersdruk</u> Indiener geeft aan dat in het onderzoek geen rekening is gehouden met extra verkeer door geplande ontwikkelingen zoals een bedrijfsverzamelgebouw aan de Oosterstraat en vrachtverkeer van het gronddepot.	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 2.
<u>Punt 6 Verkeersonderzoek</u> Indiener geeft aan dat het advies om fietspaden aan te leggen of de Klein Boekelerveldweg te verbreden niet	Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve

Zienswijze	Beantwoording gemeente
consequent wordt overgenomen, terwijl dit volgens het verkeersonderzoek noodzakelijk is vanwege de verwachte toename van verkeer. Indiener geeft aan dat de versie van het verkeersrapport van 1 oktober 2025 een analyse bevat van de gevolgen van het afsluiten van de spoorbrug, zoals uitwijkverkeer naar woonstraten en aantasting van leefbaarheid, maar dat deze analyse ontbreekt in de latere versie van 3 november 2025 en in het ontwerpplan geen aandacht krijgt, terwijl dit essentieel is voor een goede ruimtelijke ordening. Daarbij geeft indiener aan dat er nog steeds zorgen zijn over de verkeersontsluiting Telgendijk met de Kleinboekelerveldweg.	van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen te de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Het wel of niet afsluiten van spoorbrug is niet relevant voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Uit het onderzoek blijkt dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug. Voor de lange termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met eerdergenoemde aanpassingen, binnen de huidige infrastructuur.
<u>Punt 7 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat de risico's voor verkeersveiligheid worden gebagatelliseerd en doorgeschoven naar de uitvoeringsfase of dat men denkt naderhand met een passende oplossing te komen, terwijl een goede infrastructuur juist een randvoorwaarde zou moeten zijn voordat er gebouwd wordt. Indiener geeft aan dat de huidige verkeerssituatie nu al zorgen baart en dat toename van verkeer alleen maar tot meer onveilige situaties kan leiden. Ook geeft indiener aan dat meningen van omwonenden over deze situatie meegenomen zouden moeten worden in het plan en dat zij zich niet serieus genomen voelen.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgen de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. Zie ook de gemeentelijke beantwoording onder punt 6. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route.
<u>Punt 8 Herziening</u> Indiener geeft aan dat zij verzoeken het plan te herzien, met meer aandacht voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en een zorgvuldiger participatieproces. Zij geven aan graag mee te denken over alternatieven die beter aansluiten bij de wijk en haar bewoners.	De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In januari 2025 is opnieuw uitleg gegeven over de voortgang van onderzoeken en het opstellen van schetsontwerpen, met de aankondiging dat er een inloopbijeenkomst zou volgen. In de maanden daarna zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	deze input aantoonbaar verwerkt in de plannen. Zo is onder andere het totale aantal woningen verlaagd naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen en zijn bouwhoogtes van enkele appartementengebouwen aangepast. Ook is de architectuur verder uitgewerkt en is veel aandacht besteed aan een groene en ecologische inrichting van de wijk. Alles bij elkaar laat dit proces zien dat de gemeente de participatievereisten, de zorgvuldigheidsnormen en de transparantieverplichtingen van de Omgevingswet volledig heeft toegepast en dat de omgeving daadwerkelijk invloed heeft gehad op de totstandkoming van het plan.

Conclusie
Het plan is mede vanwege deze zienswijze aangepast, doordat de toets van het plan aan de Woonvisie is versterkt.

Zienswijze 5, [redacted] 1

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeersrapport</u> Indiener geeft aan dat het ontwerpplan steunt op een verkeerskundig onderzoek van Goudappel en dat inmiddels is gebleken dat er twee verschillende “definitieve” versies van dit rapport circuleren, een versie van 1 oktober 2025 en een versie van 3 november 2025. Indiener geeft aan dat de versie van 1 oktober 2025 onderdeel uitmaakt van het ter inzage gelegde plan, terwijl de versie van 3 november 2025 via een Woo-procedure is verstrekt en bij de rechtbank is ingebracht. Hierdoor ontstaat volgens indiener onduidelijkheid over welke versie de feitelijke grondslag vormt, waarom er twee definitieve versies bestaan en op basis waarvan belanghebbenden hun zienswijze moeten vormen. Indiener geeft aan dat de verschillen tussen beide rapporten niet louter redactioneel zijn, maar raken aan de inhoudelijke beoordeling van verkeersveiligheid en netwerkbelasting, waardoor het plan onvoldoende transparant en controleerbaar is voorbereid.	Het onderzoeksbureau heeft met de versie van 1 oktober 2025 beoogd een definitief rapport aan te leveren bij de gemeente. Hierom heeft dit rapport de status definitief gekregen. Echter had de gemeente nog opmerkingen op dit rapport, waardoor aan het onderzoeksbureau gevraagd is om het onderzoeksrapport aan te passen. Het aangepaste rapport betreft de versie van 3 november 2025. Het rapport van 3 november 2025 is abusievelijk niet gehecht aan het ontwerp TAM-omgevingsplan. Neemt niet weg dat dit de belangen van omwonenden niet heeft geschaad, want het rapport is samen met een toelichting van projectleider alsnog naar de indiener van zienswijze gestuurd, zodat hij er kennis van kon nemen. Daarnaast stond het juiste rapport wel op de door de gemeente ingerichte site met informatie over dit plan. Het is niet ongebruikelijk dat gaande het project rapporten aangepast worden. Dat kan ook gebeuren naar aanleiding van de zienswijzen. Bij de vaststelling van dit omgevingsplan dient de juiste en definitieve versie van het rapport ter inzage gelegd worden.
<u>Punt 2 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat in de motivering van het ontwerpplan wordt gesteld dat “het aspect verkeer geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van de wijziging van het omgevingsplan”, maar dat deze conclusie onvoldoende is onderbouwd. Volgens het verkeersrapport leiden meerdere ontsluitingsvarianten tot substantiële toename van verkeer op wegen met een erftoegangsfunctie zoals de Telgendijk en de Klein Boekelerveldweg. Herinrichting van deze wegen is noodzakelijk om verkeersveiligheid te waarborgen. Bij bepaalde varianten worden verkeersveiligheidsrisico’s expliciet als bezwaar genoemd (o.m. bij extra kruispunten en netwerkuitbreidingen). Indiener geeft aan dat deze risico’s in de planmotivering grotendeels worden weggeredeneerd of als uitvoeringsvraagstukken worden gepresenteerd. Dit terwijl verkeersveiligheid een randvoorwaarde voor planologische	Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen te de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
aanvaardbaarheid vormt en niet kan worden doorgeschoven naar een later stadium.	
Punt 3 Kwetsbare verkeersdeelnemers Indiener geeft aan dat in de planstukken geen afzonderlijke en inzichtelijke beoordeling is opgenomen van de gevolgen voor fietsers, voetgangers, scholieren en langzaam verkeer in de omliggende woonstraten. Indiener geeft aan dat de Telgendijk en omliggende wegen nu al een gemengd gebruik en beperkte profielbreedte kennen en dat een toename van circa 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal aantoonbare gevolgen heeft voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Indiener geeft aan dat deze effecten onvoldoende planologisch zijn afgewogen.	Het klopt dat hier niet afzonderlijk naar is gekeken binnen de planstukken. Voor de inrichting van onze wegen worden de landelijke uitgangspunten van het CROW gevolgd waarmee de verkeersveiligheid is gewaarborgd. CROW-richtlijnen zijn de leidende Nederlandse normen voor het veilig ontwerpen en onderhouden van wegen (infrastructuur) en de inrichting van de openbare ruimte. Zie ook de gemeentelijke beantwoording onder punt 2, waarin we de adviezen uit het verkeeronderzoek volgen.
Punt 4 Netwerkrobuustheid Indiener geeft aan dat de versie van het verkeersrapport van 1 oktober 2025 een aparte analyse bevat van de gevolgen van het afsluiten van de spoorbrug, met conclusies over uitwijkverkeer naar woonstraten, aantasting van leefbaarheid en ongeschiktheid van deze straten voor dergelijke verkeersstromen. Indiener geeft aan dat deze analyse ontbreekt in de versie van 3 november 2025 en dat in het ontwerpplan hieraan geen aandacht wordt besteed, terwijl netwerkrobuustheid en verkeersveiligheid bij verstoringen wezenlijke aspecten zijn van goede ruimtelijke ordening. Volgens indiener maakt het ontbreken van deze beschouwing de verkeerskundige onderbouwing onvolledig.	Het wel of niet afsluiten van spoorbrug is niet relevant voor dit project. Uit het onderzoek blijkt dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug.
Punt 5 Ontsluitingsvariant Indiener geeft aan dat hoewel het verkeersrapport meerdere ontsluitingsvarianten beschrijft en nuanceert, in het ontwerpplan niet inzichtelijk wordt gemaakt waarom een bepaalde variant planologisch wordt aanvaard, hoe alternatieven zijn afgewogen en hoe negatieve effecten op bestaande woonstraten worden beperkt. Indiener geeft aan dat een zuivere alternatievenafweging ontbreekt, terwijl deze noodzakelijk is gezien de uiteenlopende effecten per variant.	Uit het verkeersonderzoek volgt dat de voorkeur uitgaat naar het volledig afwikkelen van de woningbouwontwikkeling via de Noord Esmarkerrondweg. Tegelijkertijd wordt geconcludeerd dat ook andere varianten verkeerskundig als reëel en uitvoerbaar kunnen worden beschouwd. Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt het aanleggen van een nieuwe verbinding afgeraden. Bij de uiteindelijke afweging heeft de aanwezigheid van de eco-zone een doorslaggevende rol gespeeld. Vanuit het oogpunt van natuur en leefomgeving is ervoor gekozen om geen gemotoriseerd verkeer door deze zone te laten plaatsvinden. Gelet hierop, en aangezien alternatieve verkeersvarianten als haalbaar zijn beoordeeld, is gekozen voor een verdeling van het verkeer waarbij circa één derde wordt afgewikkeld via de Noord Esmarkerrondweg en circa twee derde via de Telgendijk. Hierbij zijn tevens de benodigde infrastructurele aanpassingen meegenomen om deze verdeling mogelijk te maken. Deze keuze heeft geleid tot het hanteren van

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	variant W+O als uitgangspunt voor de verdere planuitwerking.
Punt 6 Zorgvuldigheid Indiener geeft aan dat door het bestaan van meerdere definitieve rapportversies, het ontbreken van consistente onderbouwing in de planstukken en het selectief overnemen van conclusies, belanghebbenden onvoldoende in staat zijn gesteld om hun belangen volwaardig te beoordelen en naar voren te brengen. Indiener geeft aan dat dit het beginsel van zorgvuldige voorbereiding en kenbaarheid van besluitvorming raakt.	De gemeente stelt voorop dat op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht een besluit zorgvuldig dient te worden voorbereid. Dit betekent dat de relevante feiten en de af te wegen belangen op een inzichtelijke en evenwichtige wijze in beeld moeten worden gebracht. In het kader van deze planologische procedure zijn de benodigde onderzoeken uitgevoerd en vastgelegd in de bij het ontwerpplan behorende stukken. Dat gedurende het planproces verschillende versies van rapportages hebben bestaan, is inherent aan een ontwerpproces waarbij onderzoeken worden geactualiseerd, aangescherpt en afgestemd op de voortschrijdende planvorming. Voor de beoordeling van het ontwerpbesluit zijn de definitieve en bij het ontwerp ter inzage gelegde stukken leidend. De gemeente is van oordeel dat de onderbouwing van het plan in de ter inzage gelegde stukken voldoende consistent en navolgbaar is. Daarbij zijn de relevante conclusies uit de onderzoeken integraal betrokken bij de planvorming. Van het selectief of onjuist weergeven van onderzoeksresultaten is geen sprake. Voorts zijn alle relevante stukken gelijktijdig met het ontwerpbesluit ter inzage gelegd, zodat belanghebbenden zich een volledig beeld konden vormen van het plan en de daaraan ten grondslag liggende onderbouwing. Hiermee is voldaan aan het vereiste van kenbaarheid van de besluitvorming.
Punt 7 Verzoek Indiener geeft aan dat de ontwerpwijziging van het omgevingsplan Telgendijk onvoldoende zorgvuldig is voorbereid. Het plan steunt op een onduidelijke en inconsistente verkeerskundige onderbouwing en houdt onvoldoende rekening met verkeersveiligheid en leefbaarheid in de bestaande woonomgeving. Indiener verzoekt daarom: - Het ontwerpplan in deze vorm niet vast te stellen. - Eerst een eenduidige, transparante en volledige verkeerskundige onderbouwing vast te stellen. - Verkeersveiligheid expliciet en planologisch te toetsen, inclusief gevolgen voor kwetsbare verkeersdeelnemers. - Belanghebbenden opnieuw in de gelegenheid te stellen hun zienswijze te geven op een herzien en consistent plan.	Wij zijn van mening dat er geen sprake is van schending van het zorgvuldigheidsbeginsel. De gemeente heeft bij het opstellen van het plan de verschillende deskundigenrapporten betrokken bij de belangenafweging. Geen van de rapporten geven aan dat de planontwikkeling niet uitvoerbaar is of juist ongewenst is. Voor zover indiener reageert op de 2 versies van het verkeersonderzoek wordt verwezen naar de gemeentelijke beantwoording onder punt 1. Geen belangen van omwonenden zijn geschaad. De rapporten hebben bovendien een vergelijkbare conclusie.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 6, [redacted] 2

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Onjuist verkeersrapport</u> Indiener geeft aan dat in het e-mailbericht van de projectmanager d.d. 9 januari 2026 wordt bevestigd dat bij de terinzagelegging van het ontwerp-omgevingsplan een onjuiste versie van het verkeerskundig rapport (1 oktober 2025) is gevoegd, terwijl een andere versie van 3 november 2025 door het college als definitief wordt aangemerkt. Indiener geeft aan dat hiermee vaststaat dat gedurende de terinzagelegging twee verschillende rapporten met het predicaat “definitief” in omloop zijn geweest met verschillende inhoud en conclusies. Indiener geeft aan dat het standpunt van het college dat hierdoor geen belangen van omwonenden zijn geschaad niet wordt gedeeld. Indiener geeft aan dat het doel van de terinzagelegging is dat belanghebbenden zich op basis van de formeel ter inzage gelegde stukken een oordeel kunnen vormen en niet zelfstandig hoeven vast te stellen welk document “bedoeld” was of verschillende versies met elkaar moeten vergelijken. Indiener geeft aan dat door het ontbreken van een formele correctie, herstelbesluit of hernieuwde terinzagelegging sprake is van een gebrek aan zorgvuldigheid en een aantasting van de rechtszekerheid. Indiener geeft aan dat het college dit gebrek niet kan herstellen door achteraf te stellen dat een andere versie leidend is. Indiener geeft aan dat zij verzoeken het ontwerpbesluit en de bijbehorende stukken opnieuw ter inzage te leggen, nu is gebleken dat bij de terinzagelegging een onjuist en niet-leidend verkeersrapport (1 oktober 2025) is gevoegd terwijl achteraf een ander rapport (3 november 2025) als definitief wordt aangemerkt. Indiener geeft aan dat belanghebbenden door deze gang van zaken niet op juiste en volledige wijze kennis hebben kunnen	Het rapport van het verkeersonderzoek van 3 november 2025 is abusievelijk niet aangehecht aan het TAM-Omgevingsplan. Neemt niet weg dat dit de belangen van omwonenden niet heeft geschaad, want het rapport is samen met een toelichting van projectleider alsnog naar de indiener van zienswijze gestuurd, zodat hij er kennis van kon nemen. Daarnaast stond het juiste rapport wel op de door de gemeente ingerichte site met informatie over dit plan. Bovendien hebben de rapporten een vergelijkbare conclusie. Het is niet ongebruikelijk dat gaande het project rapporten aangepast worden. Dat kan ook gebeuren naar aanleiding van de zienswijzen. Bij de vaststelling van dit Omgevingsplan dient de juiste en definitieve versie van het rapport ter inzage gelegd worden.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
nemen van de feitelijke onderbouwing van het ontwerpbesluit, hetgeen volgens hen strijd oplevert met het zorgvuldigheidsbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel en het uitgangspunt van transparante en toetsbare besluitvorming.	
<u>Punt 2 Subsidiair verzoek</u> Indiener doet subsidiair het verzoek dat het verkeersrapport van 3 november 2025 niet wordt betrokken bij de beoordeling en vaststelling van het omgevingsplan. Dit rapport heeft geen onderdeel uitgemaakt van de formele terinzagelegging en is pas achteraf als “definitief” aangemerkt. Hiermee kan het niet dienen als dragende onderbouwing van het ontwerpbesluit. Indiener geeft aan dat dit verzoek onverlet laat dat het bestaan en de inhoud van het verkeersrapport van 3 november 2025 wel relevant zijn voor de beoordeling van de zorgvuldigheid, consistentie en transparantie van het onderzoeks- en besluitvormingstraject als geheel. Indiener geeft aan dat met deze aanvullende zienswijze wordt vastgelegd dat de procedurele onjuistheid tijdig is gesignaleerd en dat het college, ondanks kennisname daarvan, vooralsnog afziet van herstelmaatregelen.	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 7, [redacted] 3

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Onvolledige en onvoldoende uitgevoerde onderzoeksopdracht</u> Indiener geeft aan dat uit de overgelegde onderzoeksopdracht aan bureau Goudappel blijkt dat meerdere relevante onderzoeksvragen onderdeel hadden moeten zijn van de analyse, maar dat deze in de definitieve rapportage van 3 november 2025 niet of slechts zeer beperkt zijn uitgewerkt. Indiener stelt dat in het bijzonder ontbreken: 1. Volwaardige kruispuntanalyses voor relevante aansluitingen in en rond het plangebied; 2. Een toets op toekomstige verkeersintensiteiten in samenhang met andere gebiedsontwikkelingen; 3. Een integrale beoordeling van de verkeersafwikkeling in stadsdeel Oost; 4. Een expliciete scenario-analyse voor piekbelasting en verstoringen; 5. Een robuuste onderbouwing van de aannames over routekeuze en verkeersgedrag. Indiener geeft aan dat het rapport van 3 november 2025 hierdoor niet kan worden beschouwd als een volledige en dragende onderbouwing voor de verkeerskundige gevolgen van het plan Telgendijk.	Het verkeersrapport is opgesteld door een gerenommeerd verkeerskundig adviesbureau, is conform gebruikelijke verkeerskundige methodiek opgesteld en bevat alle noodzakelijke analyses. Er is geen sprake van een onvolledige of ondeugdelijke onderbouwing. 1. Kruispunten zijn afdoende onderzocht Het rapport bevat een volledige analyse van het belangrijkste kruispunt (Noord Esmarkerrondweg–Lippehorst), inclusief ontwerpaanpassingen, verkeersveiligheid en opstelruimte. Op pagina 5 bij de laatste bullet point wordt benoemd dat er een kruispuntberekening is uitgevoerd. 2. Er is integraal naar toekomstontwikkeling gekeken. Het onderzoek gebruikt het regionale verkeersmodel RVMO 1.3, waarin alle vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen tot 2040 verwerkt zijn. De beoordeling is gebaseerd op het 2040 Midden scenario, dat expliciet alle autonome groei meeneemt. 3. De verkeersafwikkeling in stadsdeel Oost is wel degelijk integraal onderzocht. Het rapport beoordeelt de effecten op alle relevante wegen in Oost (Euregioweg, Oosterstraat, Esmarkerrondweg, Gronausestraat Telgendijk, Klein Boekelerveldweg). Ook zijn verschilplots opgenomen waarmee gebiedsbrede verschuivingen inzichtelijk worden gemaakt. 4. Extra scenario's zouden geen afwijkende conclusies opleveren. Door de beperkte extra verkeersgeneratie (~1.000 mvt/etmaal) zijn geen piek- of verstoringsscenario's noodzakelijk. Capaciteitsproblemen ten gevolge van de woningbouwontwikkeling worden niet verwacht. 5. Routekeuze is modelmatig onderbouwd. De routekeuze is gebaseerd op de standaard regionale modellering binnen RVMO 1.3, inclusief gedrag, modal split en netwerkkarakteristieken. De verdeling van verkeersstromen (zoals 75% oostwaarts in variant 3) komt direct uit het model.
<u>Punt 2 Onvoldoende aansluiting bij gemeentelijke woonvisie en bouwen aan de stadsrand</u> Indiener geeft aan dat het plan Telgendijk aan de stadsrand ligt en direct raakt aan open landschap en bestaande groene structuren, terwijl in de gemeentelijke woonvisie juist wordt benadrukt: - zorgvuldig ruimtegebruik; - prioriteit voor inbreiding boven uitbreiding; - behoud en versterking van groenstructuren;	Voor de ruimtelijke inpassing en de lange termijnvisie over de ruimtelijke inrichting/koers van onze stad is de gemeentelijke Omgevingsvisie leidend en niet de Woonvisie. De punten die worden aangehaald vanuit de Woonvisie zijn ook verwerkt in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie geeft richting aan hoe wij onze ruimte indelen en waarop we inzetten. De Omgevingsvisie is een verplicht, strategisch plan onder de Omgevingswet, waarin overheden (zoals een gemeente) voor de lange termijn de hoofdlijnen van het integrale beleid voor de fysieke leefomgeving vastleggen. De eerdere Woonvisie heeft hier uitspraken over gedaan voordat de Omgevingsvisie is vastgesteld. De punten uit de Woonvisie zijn ook weer verwerkt in onze Omgevingsvisie.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
- terughoudendheid met verstedelijking in overgangszones tussen stad en buitengebied. Indiener geeft aan dat het verkeerskundig onderzoek en de ruimtelijke onderbouwing onvoldoende ingaan op deze beleidsmatige context. Niet inzichtelijk is gemaakt waarom deze locatie, met de bijbehorende verkeers- en milieudruk, in overeenstemming zou zijn met de uitgangspunten van de woonvisie en het beleid voor bouwen aan de stadsrand.	Het plangebied ligt in de stadsrandzone, de overgangszone van stad naar het landelijk buitengebied. In de Omgevingsvisie is ten aanzien van uitbreiding in de stadsrandzone aangegeven dat de ontwikkeling van Enschede als compacte stad met diversie leefmilieus ons uitgangspunt blijft. Door te kiezen voor inbreiden voor binnenstedelijke projecten en uitbreiden waar mogelijk aan de ronden van de stad, behouden we compactheid. De ontwikkeling ligt buiten bestaand stedelijk gebied. Voor het toevoegen van 196 woningen is binnen het bestaand stedelijk gebied van Enschede onvoldoende ruimte beschikbaar om grondgebonden woningen te realiseren in combinatie met appartementen. Ook is het Ook is het bestaand stedelijk gebied in redelijkheid niet geschikt te maken voor de realisatie van de 196 woningen door herstructurering en transformatie. Voor de reeds nog aanwezige plekken die geschikt zijn voor woningbouw binnen het bestaand stedelijk gebied zijn al plannen voor andere initiatieven voor andere doelgroepen en woningbouw typologieën, dan wel ter aanvulling op de woningbehoefte. Naast de woningbouwopgave is er ook druk op de nog onbebouwde ruimte voor andere opgaven die moeten landen in het bestaand stedelijk gebied: te denken valt aan het aanleggen van netwerken, vanuit de netwerklaag vanuit de Omgevingsvisie. Dit kan gaan om verkeersverbindingen, vergroenen en bieden van ruimte aan water. Gelet op vorenstaande wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling past in het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. Tegelijk wordt met het voorliggende plan ingezet op versterken van een groenstructuur door de aanleg van de ecologische verbindingszone. De nieuwe situatie past beter bij de doelstellingen dan de situatie waarin de grond agrarisch als weiland/grasland werd gebruikt. Vanuit ecologie betreft dit een monocultuur dat weinig bijdraagt aan de biodiversiteit door het creëren van een eenzijdige leefomgeving voor soorten. Juist vanuit de gedachte en de uitgangspunten van de Omgevingsvisie, is deze locatie geschikt voor uitbreiding met woningbouw. Dit aangezien deze aansluit op het bestaande wegennet en aansluit bij de bebouwing aan de Oosterstraat. Hiermee wordt aansluiting gezocht met de bestaande compacte stad zoals in de Omgevingsvisie is beschreven.
<u>Punt 3 Doorsnijding en feitelijke verzwakking van de ecologische zone</u> Indiener geeft aan dat het plangebied een bestaande ecologische verbinding tussen het gebied Hogeboekel en Zuid-Esmarke doorsnijdt. Deze zone functioneert als migratie- en leefgebied voor fauna en als groene structuur in het landschap. Hoewel in de planstukken wordt gesteld dat de ecologische zone wordt “versterkt”, is daarvan feitelijk geen sprake. Door de aanleg van een nieuwe woonwijk wordt de bestaande ecologische verbinding juist fysiek onderbroken en gefragmenteerd.	Op dit moment is er geen volwaardige ecologische verbindingszone langs en door de Telgendijk. De gemeente Enschede heeft echter de ambitie om hier een noord-zuidverbinding voor flora en fauna te realiseren, zoals is beschreven in het Groenambitieplan. De huidige ecologische waarde van het gebied is beperkt, maar het voorgenomen woningbouwplan biedt juist kansen om deze waarde te versterken. Binnen het project wordt daarom een gebiedsperspectief opgesteld waarin wordt uitgewerkt hoe de ecologische structuur vorm krijgt en op welke manier deze duurzaam kan worden geborgd. Door de inrichting en maatregelen die hieruit voortkomen, zal de ecologische kwaliteit van het gebied aanzienlijk verbeteren.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
Indiener stelt dat van een volwaardige ecologische effectanalyse geen sprake is en dat niet is onderzocht: - hoe de ecologische verbinding functioneel in stand blijft; - welke mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn; - of sprake is van netto verbetering of feitelijke verslechtering. Indiener geeft aan dat de stelling dat het plan de ecozone versterkt onvoldoende is onderbouwd en niet geloofwaardig is.	
<u>Punt 4 Onvoldoende aandacht voor verkeersveiligheid en kwetsbare verkeersdeelnemers</u> Indiener geeft aan dat het verkeerskundig onderzoek zich hoofdzakelijk richt op doorstroming en capaciteit, maar onvoldoende analyse van verkeersveiligheid bevat. Dit in het bijzonder voor: - fietsers; - voetgangers; - scholieren; - minder mobiele verkeersdeelnemers. Indiener geeft aan dat de toename van verkeersbewegingen, nieuwe ontsluitingsstructuren en veranderde verkeersstromen aantoonbaar extra risico's met zich meebrengen die niet concreet en niet locatiegericht in kaart zijn gebracht. Indiener geeft aan dat zonder specifieke veiligheidsanalyses per kruispunt, oversteek en langzaamverkeersroute niet kan worden vastgesteld dat het plan leidt tot een aanvaardbaar en veilig verkeerssysteem.	Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Hierbij is specifieke aandacht gegeven aan de oversteekbaarheid over de Noord Esmarkerrondweg door het aanleggen van geleiders zodat de rijbaan in twee keer overgestoken kan worden.
<u>Punt 5 Verzoek</u> Indiener stelt, gelet op bovenstaande, vast dat: - het verkeerskundig onderzoek inhoudelijk onvolledig is; - essentiële onderdelen van de onderzoeksopdracht niet zijn uitgewerkt; - de relatie met de woonvisie en bouwen aan de stadsrand onvoldoende is gemotiveerd; - de ecologische gevolgen zijn onderschat; - verkeersveiligheid voor kwetsbare	De gemeente stelt voorop dat op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht een besluit zorgvuldig moet worden voorbereid en dient te berusten op een deugdelijke motivering. In dat kader zijn ten behoeve van het ontwerp omgevingsplan de relevante onderzoeken uitgevoerd en zijn de resultaten daarvan vastgelegd in de bijbehorende planstukken. Ten aanzien van het verkeerskundig onderzoek merkt de gemeente op dat dit onderzoek is uitgevoerd conform de geldende richtlijnen en gangbare methodieken. Daarbij zijn de relevante verkeersstromen, ontsluitingsstructuren en effecten op de omgeving in beeld gebracht. De gemeente is van oordeel dat hiermee een voldoende compleet en representatief beeld van de verkeerskundige situatie en de te verwachten effecten is verkregen.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
verkeersdeelnemers onvoldoende is onderbouwd. Indiener geeft aan dat het ontwerp-omgevingsplan daarmee een deugdelijke, integrale en zorgvuldig uitgevoerde onderbouwing mist. Indiener verzoekt dat deze inhoudelijke gebreken worden hersteld alvorens verdere besluitvorming plaatsvindt.	Voor zover indiener stelt dat onderdelen van de onderzoeksopdracht niet zijn uitgewerkt, wordt dit niet gevolgd. De onderzoeken zijn toegespitst op de voor de besluitvorming relevante aspecten. Niet ieder detailniveau is noodzakelijk voor een planologische afweging; bepalend is dat de onderzoeken voldoende inzicht bieden in de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan. Met betrekking tot de relatie met de woonvisie en de ontwikkeling aan de stadsrand geldt dat deze in de toelichting op het plan is beschreven en gemotiveerd. Het plan past binnen de beleidsmatige uitgangspunten en draagt bij aan de gemeentelijke woningbouwopgave. De locatiekeuze en ontwikkeling zijn in dat kader ruimtelijk en beleidsmatig afgewogen. Ten aanzien van de ecologische aspecten zijn de relevante onderzoeken uitgevoerd overeenkomstig de geldende wet- en regelgeving. De effecten op beschermde soorten en gebieden zijn in beeld gebracht en beoordeeld. De gemeente ziet geen aanleiding voor het oordeel dat deze effecten zijn onderschat. Wat betreft de verkeersveiligheid, inclusief die van kwetsbare verkeersdeelnemers, geldt dat dit aspect expliciet is betrokken in de beoordeling van het plan. De inrichting van de openbare ruimte en de verkeersstructuur zijn zodanig dat wordt aangesloten bij de geldende veiligheidsprincipes en richtlijnen. Gelet op het voorgaande is de gemeente van oordeel dat sprake is van een integrale en zorgvuldig tot stand gekomen onderbouwing van het ontwerp omgevingsplan.

Conclusie
Het plan is mede vanwege deze zienswijze aangepast op de volgende onderdelen:

- De toets van het plan aan de Omgevingsvisie is versterkt.
- De toets van het plan aan de Woonvisie is versterkt.

Zienswijze 8, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
Punt 1 Verkeersveiligheid Indiener geeft aan dat hij bij de voorlichting van het plan heeft gezien dat de verkeerssituatie veel overlast en gevaar kan veroorzaken. Met name de spoorwegbrug en Hoge Boekelerweg zal veel gevaar en hinder opleveren. Deze zijn nu al gevaarlijk druk. Indiener geeft aan dat het hem verwonderde dat er geen oplossingen voor deze problemen konden worden gegeven en dat volgens hem in een gebiedsontwikkeling eerst een verkeersplan en infrastructuur worden aangelegd en daarna pas de woninginvulling. Indiener geeft aan dat het plan onzorgvuldig en ondoordacht lijkt en veel onrust in de wijk geeft.	Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. Advies uit het verkeersonderzoek is om de oostelijke ontsluiting (rijbaan Telgendijk) te verbreden. Dit advies wordt overgenomen en momenteel verder uitgewerkt. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen te de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. Voor de lange termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met eerdergenoemde aanpassingen, binnen de huidige infrastructuur.
Punt 2 Hoogbouw Indiener geeft aan dat hem een invulling met hoogbouw in de buitenwijk niet passend lijkt. Kortom stelt indiener tegen deze invulling zoals deze is uitgewerkt te zijn.	Stedenbouwkundig sluit het plan met onder andere hoogbouw op verschillende manieren aan op de bestaande context. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen – waaronder ook minder welvarende bewoners – optimaal van het landschap genieten. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij. Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen. Met deze keuzes wordt op respectvolle wijze aangesloten op de

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	context. Ter verduidelijking: de planlocatie valt niet onder “Park Stokhorst”, maar onder “’t Weldink”. Buurten en wijken die naast elkaar liggen hoeven geen kopieën van elkaar te zijn; een goede en zorgvuldige overgang tussen beide gebieden is hier gerealiseerd.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 9, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat de nieuwbouwwijk zorgt voor meer verkeersbewegingen in een gebied waar het nu al druk is en waar regelmatig (bijna-)ongelukken gebeuren. In het participatieverslag wordt ook door bewoners benoemd dat de situatie rond de spoorbrug/Noord Esmarkerrondweg als gevaarlijk wordt ervaren. Er is behoefte aan een verkeersplan dat verder kijkt dan alleen de wijk zelf. Daarnaast is duidelijk dat het om een grote ontwikkeling gaat, dus de verkeersimpact is aanzienlijk. Indiener geeft aan dat zij jonge kinderen hebben en dat verkeersveiligheid daarom een dagelijkse zorg is. Indiener geeft aan dat in het plan weinig concreet en afdwingbaar is vastgelegd hoe verkeer te beperken en de veiligheid zichtbaar te verbeteren. Indiener wil niet dat pas na de bouw wordt gekeken 'of het meevalt'. Indiener verzoekt om duidelijke maatregelen vóór of uiterlijk bij oplevering, zoals: - aantoonbare verbetering van de veiligheid bij de spoorbrug en risicovolle oversteken; - een integraal verkeersplan voor aanrijroutes door de bestaande buurt (niet alleen binnen de nieuwe wijk); - maatregelen om snelheid en sluipverkeer te beperken.	Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Advies uit het verkeersonderzoek is om de oostelijke ontsluiting (rijbaan Telgendijk) te verbreden. Dit advies wordt overgenomen en uitgewerkt. Het woningbouwplan zal geen doorgaande verbinding voor gemotoriseerd verkeer krijgen. Ter hoogte van de eco-zone komt een fysieke afsluiting die alleen te doorkruizen is door voetgangers en fietsers. Hierdoor kan het geen sluiproute worden. Voor de lange termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met eerdergenoemde aanpassingen, binnen de huidige infrastructuur.
<u>Punt 2 Hoogbouw</u> Indiener geeft aan dat in het plan tegen het buitengebied aan vijf hoog wordt gebouwd. Dat is fors en volgens hem niet past bij deze omgeving. Indiener geeft aan dat ook in de participatie-inbreng wordt genoemd dat vijf lagen aan de stadsrand en het buitengebied als te hoog wordt ervaren. Indiener verzoekt de bouwhoogte aan de randen (richting buitengebied) te verlagen en te zorgen voor een duidelijke, geleidelijke overgang.	Stedenbouwkundig sluit het plan met onder andere hoogbouw op verschillende manieren aan op de bestaande context. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen – waaronder ook minder welvarende bewoners – optimaal van het landschap genieten. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen. Met deze keuzes wordt op respectvolle wijze aangesloten op de context. Ter verduidelijking: de planlocatie valt niet onder “Park Stokhorst”, maar onder “’t Weldink”. Buurten en wijken die naast elkaar liggen hoeven geen kopieën van elkaar te zijn; een goede en zorgvuldige overgang tussen beide gebieden is hier gerealiseerd.
<u>Punt 3 Vertrouwen</u> Indiener geeft aan dat bewoners in deze omgeving een stapeling van projecten zien. Bij het zonnepanelenpark zijn eerder beloftes gedaan (zoals wandelpad en beplanting) die in de praktijk onvoldoende zijn waargemaakt, waardoor het vertrouwen is afgenomen. Wat indiener nu ziet is een salamitactiek, waarbij elk project of onderdeel op zichzelf wordt gepresenteerd. Dit terwijl het totale effect op verkeer, veiligheid en leefbaarheid steeds groter wordt. Hierdoor blijft een echte aanpak uit, terwijl omwonenden wel de gevolgen merken. Indiener verzoekt deze ontwikkeling expliciet in samenhang met eerdere ingrepen in de omgeving te beoordelen en te zorgen dat eerdere toezeggingen (zoals groeninpassing en routes) daadwerkelijk worden uitgevoerd.	De gemeente geeft uitvoering aan de diverse taken waar zij voor staan. Hiervoor worden beleidsstukken en visie opgesteld. Daarnaast moeten in dit kader keuzes gemaakt worden. Ook speelt het veranderen van de maatschappij en de verandering de omstandigheden een rol bij deze keuzes. Daarnaast hebben wij te maken met diverse partijen en beperkte budgetten. In dit speelveld moeten we keuzes maken. Het spijt ons te horen dat u aangeeft dat u het gevoel heeft dat hier sprake is van salamitactiek. Uiteraard is dit niet het geval. De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In januari 2025 is opnieuw uitleg gegeven over de voortgang van onderzoeken en het opstellen van schetsontwerpen, met de aankondiging dat er een inloopbijeenkomst zou volgen. In de maanden daarna zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft deze input aantoonbaar verwerkt in de plannen. Zo is onder andere het totale aantal woningen verlaagd naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen en zijn bouwhoogtes van enkele appartementengebouwen aangepast. Ook is de architectuur verder uitgewerkt en is veel aandacht besteed aan een groene en ecologische inrichting van de wijk. Alles bij elkaar laat dit proces zien dat de gemeente de

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	participatievereisten, de zorgvuldigheidsnormen en de transparantieverplichtingen van de Omgevingswet volledig heeft toegepast en dat de omgeving daadwerkelijk invloed heeft gehad op de totstandkoming van het plan.
Punt 4 Verzoek Indiener verzoekt het plan niet ongewijzigd vast te stellen. Maakt verkeersveiligheid en verkeersbeperking concreet en hard (met maatregelen die er echt komen) en pas de bouwhoogte aan, zodat het plan beter past bij de rand van het buitengebied. Zonder deze aanpassingen vindt de indiener de ontwikkeling onvoldoende veilig en onvoldoende passend voor de bestaande buurt.	Met betrekking tot de zienswijze van indiener ten aanzien van verkeersveiligheid en stedenbouwkundige inpasbaarheid wordt verwezen naar de gemeentelijke beantwoording onder punt 1 en punt 2.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 10, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Recente historie plangebied</u> Indiener geeft aan dat er tot 2012 een plan lag voor het gehele gebied tussen de Noord-Esmarkerrondweg, Kleine Boekelerveldweg en Telgendijk. Dit plan ging uit van ca. 200 kavels met koopwoningen die goed zouden aansluiten op Park Stokhorst (Boswonen Noord). Indiener geeft aan dat dit plan destijds verdween door onder andere hoge exploitatiekosten, bodemvervuiling en verkeersproblematiek, terwijl er in de tussentijd aan de Telgendijk twee grote woningen op ruime kavels zijn gerealiseerd die in dit oude plan zouden passen. Indiener geeft verder aan sinds de vervanging van de oude spoorbrug in 2014 de verkeersproblematiek niet is verbeterd en dat hierbij kennelijk niet is gekeken naar toekomstige bouwplannen in de directe omgeving.	In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied van het woningbouwplan Telgendijk meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen. Bij raadsbesluit in maart 2013 zijn de plannen door hoge risico's, beperkte marktvraag en grote financiële onzekerheden voor deze wijk geannuleerd. Nu de situatie veranderd is en er sprake is van een woningcrisis, is dit een logische plek om hier de woningbouwplannen weer te herzien. In de Omgevingsvisie is opgenomen op welke wijze de gemeente Enschede zich de komende jaren ruimtelijk wil ontwikkelen. In de motivering van het plan is getoetst aan deze geldende visie, waaruit blijkt dat de ontwikkeling passend is binnen de ruimtelijke kaders die de raad heeft vastgesteld. De genoemde spoorbrug is meegenomen in het verkeersonderzoek. De gemeente heeft het onderzoeksbureau gevraagd de verkeerseffecten inzichtelijk te maken bij het afsluiten van de spoorbrug. Het wel of niet afsluiten van spoorbrug is niet relevant voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Uit het onderzoek blijkt dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug.
<u>Punt 2 Type bouwplan</u> Indiener geeft aan dat begin vorig jaar, buiten een meerjarig woonbeleid om, ineens een bouwplan werd gepresenteerd op een smal deel van het eerdere plan Boswonen Noord. Meer dan 200 woningen op nog geen 25% van het oude plan, met onder andere sociale huur, opvang vluchtelingen en een paar koopwoningen. En ook nog hoogbouw, iets dat niet past in het buitengebied van Enschede en ook niet bij het karakter van de naastgelegen wijk. In het meerjarig woonbeleid van Enschede zou hoogbouw vooral in en rondom het centrum van de stad moeten plaatsvinden.	Het plan sluit op verschillende manieren aan op de bestaande context. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen optimaal van het landschap genieten. Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen. Met deze keuzes wordt op respectvolle wijze aangesloten op de context. Ter verduidelijking: de planlocatie valt niet onder “Park Stokhorst”, maar onder “’t Weldink”. Buurten en wijken die naast elkaar liggen hoeven geen kopieën van elkaar te zijn; een goede en zorgvuldige overgang tussen beide gebieden is hier gerealiseerd.
<u>Punt 3 Participatie</u> Indiener geeft aan dat tijdens de eerste participatiebijeenkomst veel vragen werden gesteld over hoogbouw, sociale huur, mogelijke grondvervuiling door vroegere industrie en stortgaten. Ook over het hoe en wat met de gevaarlijke kruising Oosterstraat/Noord Esmarkerrondweg met de smalle, onoverzichtelijke spoorbrug weder de nodige vragen gesteld. Vooral omdat de Oosterstraat deel gaat uitmaken van de fietssnelweg F35 en er helaas kamikazeacties nodig zijn om veilig over te steken. Bij de volgende participatiebijeenkomst was de hoogbouw al met een woonlaag verlaagd van 5 naar 4 woonlagen. Als je hoog inzet kun je makkelijker tot het beoogde eindresultaat komen (zie de huidige president van de VS). Het woongebied was in tweeën geknipt, waardoor een klein deel via de Noord Esmarkerrondweg gaat en het andere deel via de Telgendijk. Aan de Telgendijk is ondertussen een gronddepot van Onderhoud Enschede ontstaan dat extra veel zwaar verkeer veroorzaakt waar de bestaande weg niet op berekend is.	De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In januari 2025 is opnieuw uitleg gegeven over de voortgang van onderzoeken en het opstellen van schetsontwerpen, met de aankondiging dat er een inloopbijeenkomst zou volgen. In de maanden daarna zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft deze input aantoonbaar verwerkt in de plannen. Voor wat concreet aan participatie is gedaan wordt verwezen naar het participatieverslag, dat als bijlage 2 aan de motivering van het tam-omgevingsplan is gehecht. Zo is onder andere het totale aantal woningen verlaagd naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen en zijn bouwhoogtes van enkele appartementengebouwen aangepast. Ook is de architectuur verder uitgewerkt en is veel aandacht besteed aan een groene en ecologische inrichting van de wijk. Alles bij elkaar laat dit proces zien dat de gemeente de participatievereisten, de zorgvuldigheidsnormen en de transparantieverplichtingen van de Omgevingswet volledig heeft toegepast en dat de omgeving daadwerkelijk invloed heeft gehad op de totstandkoming van het plan. Met betrekking tot het vrachtverkeer van en naar het gronddepot aan de Telgendijk geldt voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden.
<u>Punt 4 Verkeersonderzoek</u> Indiener geeft aan dat hij het gevoel heeft dat het plan met stoom en kokend water is ontworpen om subsidiegelden voor opvang van Oekraïense vluchtelingen te ontvangen, zonder naar omgeving en verkeerskundige	Het klopt dat de gemeente hoge prioriteit geeft aan dit woningbouwplan. Het ontvangen van subsidiegelden in het kader van de opvang van Oekraïense vluchtelingen is mede een reden om hoge prioriteit aan dit woningbouwplan te geven. Daarnaast is er sprake van een woningbouwcrisis, door dit plan samen met De Woonplaats vorm te geven kunnen we een deze twee op een

Zienswijze	Beantwoording gemeente
onderzoeken te kijken. Indiener geeft aan dat dit gevoel wordt versterkt door geluiden dat er geen duidelijke verkeerskundige rapporten zijn gebruikt of dat verkeerde rapporten aan de ontwerpen ten grondslag liggen.	positieve manier combineren. Daarnaast voegen we koopwoningen toe, zodat er een gemêleerde mix ontstaat.
<u>Punt 5 Verkeersinformatie</u> Indiener geeft aan dat tijdens de bijeenkomst van 6 januari weinig tot geen nieuwe verkeersinformatie beschikbaar was en dat er drie plaatjes waren waarbij het overzicht van de wijk zo was ingekleurd en voorzien van volwassen vegetatie dat het kruispunt Lippehorst-Noord-Esmarkerrondweg onzichtbaar was, delen van de nieuwbouw gecamoufleerd leken en de spoorbrug geheel ontbrak. Indiener geeft aan dat de aanwezige verkeersdeskundige geen juiste informatie kon geven.	De informatiebijeenkomst van 6 januari 2026 had als doel om bezoekers te infomeren over het proces rondom de procedure. De tekening van het genoemde kruispunt heeft als gevolg inderdaad toen weinig tot geen aandacht gekregen. De tekening was al wel tijdens een eerdere bijeenkomst getoond.
<u>Punt 6 Verzoek</u> Indiener heeft niet veel vertrouwen in dit project door de gebrekkige info en de snelheid waarmee het er 'doorgedrukt' wordt. Ook stelt de indiener ervoor de vrezen dat dit project straks wordt gebruikt om op meer plekken in het buitengebied van Enschede te kopiëren. Indiener geeft aan dat hij verzoekt het ontwerpplan zoals het er nu ligt niet vast te stellen en eerst te kijken naar een goede en volledige verkeerskundige onderbouwing en te bepalen of hoogbouw op deze locatie überhaupt gewenst is volgens het huidige woonbeleid van de gemeente Enschede.	De gemeente stelt voorop dat op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht een besluit zorgvuldig moet worden voorbereid en dient te berusten op een deugdelijke motivering. In dat kader zijn ten behoeve van het ontwerp omgevingsplan de relevante onderzoeken uitgevoerd en zijn de resultaten daarvan vastgelegd in de bijbehorende planstukken. Ten aanzien van het verkeerskundig onderzoek merkt de gemeente op dat dit onderzoek is uitgevoerd conform de geldende richtlijnen en gangbare methodieken. Daarbij zijn de relevante verkeersstromen, ontsluitingsstructuren en effecten op de omgeving in beeld gebracht. De gemeente is van oordeel dat hiermee een voldoende compleet en representatief beeld van de verkeerskundige situatie en de te verwachten effecten is verkregen. Met betrekking tot de relatie met de woonvisie en de ontwikkeling aan de stadsrand geldt dat deze in de toelichting op het plan is beschreven en gemotiveerd. Het plan past binnen de beleidsmatige uitgangspunten en draagt bij aan de gemeentelijke woningbouwopgave. De locatiekeuze en ontwikkeling zijn in dat kader ruimtelijk en beleidsmatig afgewogen. Zie ook de gemeentelijke beantwoording onder punt 2 ten aanzien van de stedenbouwkundige inpasbaarheid van het ontwikkelplan met de toepassing van hoogbouw. Gelet op het voorgaande is de gemeente van oordeel dat sprake is van een integrale en zorgvuldig tot stand gekomen onderbouwing van het ontwerp omgevingsplan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 11, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Advies verkeersonderzoek opvolgen</u> Indiener geeft aan dat het advies van het verkeersonderzoek met betrekking tot de Klein Boekelerveldweg opgevolgd moet worden. Gezien de keuze voor een ontsluitingsvariant die extra verkeer gaat opleveren op deze weg, is het advies om fietspaden aan te leggen of de weg te verbreden. Dit advies is ook onderdeel van de eindconclusies. Indiener geeft aan dat de Klein Boekelerveldweg geen intensieve fietsroute is volgens de Fietsvisie 2030, maar zonder maatregelen wel gevaarlijk is, getuige onder andere het dodelijk ongeval op de enigszins vergelijkbare Brinkstraat.	Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. Voor de lange termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met eerdergenoemde aanpassingen, binnen de huidige infrastructuur. Daarnaast ontstaat er door de aanleg van de nieuwe woonwijk ook een nieuwe west-oost structuur voor fietsers en voetgangers tussen de Noord Esmarkerrondweg en de Telgendijk waar deze verkeersdeelnemers gebruik van kunnen maken. Ook ligt de fietssnelweg F35 op korte afstand en kan als alternatief dienen.
<u>Punt 2 Afsluiting F35</u> Indiener geeft aan dat zij aandringen op een spoedige afsluiting van de F35 voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Indiener geeft aan dat het verkeersonderzoek ervan uitgaat dat de F35 ten zuiden van het plangebied afgesloten is, maar dat dit momenteel niet het geval is. Indiener vindt dit vanwege 3 redenen noodzakelijk: - de fietsstraat is nu een rechte weg zonder snelheidsremmende maatregelen, en auto's bereiken hier soms voor fietsers onveilige snelheden. De afsluiting vermindert de verkeershoeveelheid en verkort de vrije weglengte. - Er is een bouw gepland van Emha Verhuur op het perceel Oosterstraat 319. Hier zijn bedrijfsunits met werkplekken voorzien. De afsluiting houdt dit (bouw)verkeer weg van de zeer onoverzichtelijke (en daarmee gevaarlijke) kruising van de F35 met de Noord Esmarkerrondweg ter hoogte van de enkelbaans spoorbrug (Indiener gaat ervan uit	Een aannemer moet nog werkzaamheden verrichten aan de Oosterstraat waardoor de afsluiting is vertraagd. De verwachting is dat nog in 2026 de afsluiting wordt gerealiseerd.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
dat de afsluiting westelijk van de erftoegang van #319 komt). - Zonder de afsluiting kan de F35 gebruikt worden als ontsluiting voor het oostelijk deel van het plan Telgendijk. Dit is niet de bedoeling en doet af aan de functie van de F35 als doorgaande fietsroute.	

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 12, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeer</u> Indiener geeft aan dat er sprake zal zijn van flinke verkeerstoename op onder andere de Lippehorst en de Hoge Boekelerweg en dat dit problemen oplevert. Indiener geeft aan dat er nu al grote problemen zijn met het verkeer over de Klein Boekelerveldweg, waar je als fietser niet veilig bent en dat er sprake is van verkeerschaos bij de spoorbrug.	De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. Daarnaast ontstaat er door de aanleg van de nieuwe woonwijk ook een nieuwe west-oost structuur voor fietsers en voetgangers tussen de Noord Esmarkerrondweg en de Telgendijk waar deze verkeersdeelnemers gebruik van kunnen maken. Ook ligt de fietssnelweg F35 op korte afstand en kan als alternatief dienen. De genoemde spoorbrug is meegenomen in het verkeersonderzoek. De gemeente heeft het onderzoeksbureau gevraagd de verkeerseffecten inzichtelijk te maken bij het afsluiten van de spoorbrug. Het wel of niet afsluiten van spoorbrug is niet relevant voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Uit het onderzoek blijkt dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug.
<u>Punt 2 Hoogbouw</u> Indiener geeft aan dat Stokhorst maar één flat zou krijgen, namelijk de Hortensiaflat, maar dat er nabij het winkelcentrum inmiddels al vier extra zijn gekomen. En dan nu weer op de Telgendijk. Hoogbouw zou alleen in het centrum komen.	Het Kadaster geeft aan dat er sprake is van hoogbouw als de bebouwing bestaat uit meer dan 10 bouwlagen of een bouwhoogte heeft van tenminste 30-35 meter. Binnen het plangebied Telgendijk zijn appartementen voorzien waarvan de maximale bouwhoogte is bepaald zodat deze onder de hoogte van de volwassen bomen aan de randen van het plangebied blijft, dus maximaal 5 bouwlagen. Dit type bebouwing is goed in te passen in deze omgeving.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 13, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Procedure</u> Naar oordeel van indiener vertoont het ontwerpplan Telgendijk procedurele gebreken die maken dat het plan in deze vorm niet zorgvuldig tot stand is gekomen. Indiener geeft aan dat sprake is geweest van een wijziging van een procedure. In die zin dat de procedure is gewijzigd van een BOPA-procedure naar een procedure voor het wijzigen van het Omgevingsplan. Indiener geeft aan dat dit twee verschillende procedures met een verschillende reikwijdte zijn en dat de procedure opnieuw gestart zou moeten worden. Indiener geeft aan dat je niet, zoals de gemeente Enschede stelt, kunt aangeven dat er in de huidige procedure al twee informatiebijeenkomsten zijn geweest. Indiener geeft aan dat in de laatste procedure slechts één niet-openbare informatiebijeenkomst op 6 januari 2026 is geweest. De meeste omwonenden ontvingen de uitnodiging daarvan pas op 14, 15 of 16 januari. Indiener geeft aan dat de zienswijze van de gemeente zoals gepubliceerd in Huis aan Huis niet is verspreid in hun deel van de wijk. Indiener geeft aan dat deze gebrekkige communicatie laat zien dat het democratisch proces volledig door tijdsdruk is gestuurd. Tijd voor fatsoenlijke afwegingen was er niet, terwijl het om een project gaat waarin voor zo'n honderd jaar de toekomst van dit stukje grond – en daarmee van de omliggende percelen – bepaald wordt.	De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In januari 2025 is opnieuw uitleg gegeven over de voortgang van onderzoeken en het opstellen van schetsontwerpen, met de aankondiging dat er een inloopbijeenkomst zou volgen. In de maanden daarna zijn enkele bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft deze input verwerkt in de plannen. Zo is het totale aantal woningen verlaagd van 250 naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen, zijn bouwhoogtes van enkele appartementengebouwen aangepast en is gekozen voor een mix van reguliere huurwoningen, koopwoningen. In een deel van de huurwoningen worden tijdelijk Oekraïense ontheemden opgevangen. Ook is de architectuur verder uitgewerkt en is veel aandacht besteed aan een groene en ecologische inrichting van de wijk. Tijdens het proces is geconcludeerd dat een buitenplanse omgevingsplanactiviteit niet passend zou zijn voor de omvang en permanente aard van de ontwikkeling. Daarom is gekozen voor een omgevingsplanwijziging, waarmee de ruimtelijke kaders structureel worden vastgelegd en de gemeenteraad zijn besluitvormende rol kan vervullen. Omwonenden zijn hierover geïnformeerd. Vervolgens is het ontwerp-omgevingsplan gepubliceerd en heeft iedereen de gelegenheid gehad om zienswijzen in te dienen. Indiener heeft met zienswijze ook gebruik gemaakt van zijn of haar recht om te reageren op het plan. De zienswijze wordt betrokken bij de afweging tot vaststellen van de wijziging van het omgevingsplan. Alles bij elkaar laat dit proces zien dat de gemeente de participatievereisten, de zorgvuldigheidsnormen en de transparantieverplichtingen van de Omgevingswet volledig heeft toegepast en dat de omgeving daadwerkelijk invloed heeft gehad op de totstandkoming van het plan.
<u>Punt 2 Langetermijnvisie</u> Indiener geeft aan dat het belangrijkste bezwaar van hem is dat uit het ontwerp geen langetermijnvisie spreekt over hoe wonen aan de Telgendijk er op termijn uit zal zien. Indiener geeft aan dat het gebied tussen de Euregioweg, Klein Boekelerveldweg, Noord Esmarkerrondweg	Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek (zie bijlage 6 bij de motivering van het omgevingsplan) uitgevoerd, hieruit blijkt dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van deze wijziging van het omgevingsplan. Voor de ruimtelijke inpassing en de lange termijnvisie over de ruimtelijke inrichting/koers van onze stad is de gemeentelijke Omgevingsvisie leidend. De Omgevingsvisie geeft richting aan hoe

Zienswijze	Beantwoording gemeente
en Oosterstraat vraagt om een totaalplan: hoe pakken we de vervuiling aan (o.a. gronddepot – vervuiling met asbest, PCB, PAK, zink, lood, koper en minerale olie). En hoe gaan we daar woningen realiseren, waarin ook ruimte is voor woningbehoefte vanuit en aansluiting op de wijk. Naast het gronddepot zijn er meer vervuilde gebieden direct grenzend aan de geplande nieuwbouw. Indiener geeft aan dat het huidige plan alleen uitgaat van een kortetermijnvisie, gestuurd door data en financiën. Indiener noemt het 'postzegelpolitiek'. Voor de gemeente is dat blijkbaar aantrekkelijk en overzichtelijk, maar daardoor is er (waarschijnlijk bewust) geen oog voor stapeling van de problemen. Dit denken bepaalt mede dat er hier-en-nu aan de Telgendijk gebouwd moet worden. Het is toch wel een heel zwak argument – zeg drogreden: het was het enige terrein dat beschikbaar was. Hetzelfde argument duikt ook op ter verklaring waarom juist daar een gronddepot moet komen. Het argument wordt ook niet ondersteund, omdat de Gemeente Enschede niet transparant is over het antwoord op de vraag 'waar te bouwen'. Bepaalde informatie wordt geheim gehouden, aldus de indiener.	wij onze ruimte indelen en waarop we inzetten. De Omgevingsvisie is een verplicht, strategisch plan onder de Omgevingswet waarin overheden (zoals een gemeente) voor de lange termijn de hoofdlijnen van het integrale beleid voor de fysieke leefomgeving vastleggen. Er is dus geen sprake van kortetermijnvisie. Wel een wijziging van de keuze hoe de gemeente invulling geeft voor het plangebied Telgendijk aan de ruimtelijke opgaven waar ze voor staat. Al eerder was de locatie van de Telgendijk in beeld voor woningbouwontwikkeling. In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen. Bij raadsbesluit in maart 2013 zijn de plannen door hoge risico's, beperkte marktvraag en grote financiële onzekerheden voor deze wijk geannuleerd. Nu de situatie sindsdien veranderd is en er sprake is van een woningcrisis, is dit een logische plek om hier de woningbouwplannen weer te herzien. Juist vanuit de gedachte van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie is deze locatie geschikt voor uitbreiding aangezien deze aansluit op het bestaande wegennet en aansluit bij de bebouwing aan de Oosterstraat. Hiermee wordt aansluiting gezocht met de bestaande compacte stad zoals in de Omgevingsvisie is beschreven. In de motivering van het plan is getoetst aan de Omgevingsvisie, waaruit blijkt dat de ontwikkeling passend is binnen de ruimtelijke kaders die de raad heeft vastgesteld.
<u>Punt 3 Visie op bebouwing Oosterstraat</u> Indiener geeft aan dat bij een visie op ruimtelijke ontwikkeling ook een visie op de bebouwing aan de Oosterstraat hoort. In verschillende panden zitten daar soms obscure zaken. De terreinen waarop zij zitten zijn vaak vervuild. De gemeente zou veel duidelijke moeten aangeven wat zij met die terreinen van plan is. Ook hier ontbreekt een visie met als argument 'we hebben geen geld'. Gevolg is wel dat de fietsers op de oosterstraat (n.b. fietsstraat) veelvuldig te maken hebben met zwaar vervoer. Dat gaat nog erger worden als er een Bedrijfsverzamelgebouw gevestigd wordt.	Dit plan omhelst slechts het deelgebied zoals aangegeven in de plankaart. Het bedrijvendeel dat gelegen is aan de Oosterstraat en grenst aan het plan van de Telgendijk maakt hier geen onderdeel van uit. Bedrijven zijn in eerste instantie zelf verantwoordelijk om zich te houden aan de (milieu)regels. Indien bedrijven zich niet aan de wettelijke voorschriften houden, dan kan hierop gehandhaafd worden. Omgevingsdienst Twente (ODT) heeft een controlerende taak op naleving van de milieuvergunning/regels. ODT werkt samen met gemeenten, provincie Overijssel, politie en de Veiligheidsregio. Vergelijkbaar met eventueel zwaarder verkeer over de fietsstraat, betreft dat een taak voor toezicht en handhaving van al bestaande regels en staat dat buiten de procedure tot vaststelling van het wijzigen van het omgevingsplan ten behoeve van het woningbouwplan Telgendijk.
<u>Punt 4 Natuurwaardenonderzoek</u> Indiener stelt dat het hele bouwplan wordt ondersteund door allerlei rapporten waarin problemen worden aangeduid, maar waarin	Het ecologisch onderzoek (QuickScan natuurwaardenonderzoek) is uitgevoerd door Natuurbank Overijssel. Daarbij is, naast een veldbezoek door een ervaren ecoloog, gebruikgemaakt van alle relevante en beschikbare databronnen. Tijdens het veldbezoek is

Zienswijze	Beantwoording gemeente
geen oplossingen geboden worden. Een deel van die rapporten is slecht uitgevoerd, bijvoorbeeld het Natuurwaardenonderzoek. Daarin wordt na een middagje wandelen op het gebied (eind maart) geconcludeerd dat het gebied geen natuurwaarde heeft. Geen wonder: in maart verkeert de winter nog in winterstand. Ook worden er allerlei bronnen aangehaald die de conclusie zouden moeten ondersteunen. De realiteit is dat er allerlei beschermde diersoorten leven. Indiener stelt dat hij op de volkstuin de reeën, fazanten en eekhoorns voorbij komen. Ook wordt in het rapport niet gezien dat de Japanse Duizendknoop daar welig tiert, en al helemaal op het gronddepot. Kortom: de Gemeente Enschede wil onwelgevallige zaken niet zien.	systematisch gekeken naar de aanwezige landschapselementen in en rondom het plangebied en naar potentieel geschikte habitats voor beschermde soorten die mogelijk verstoring kunnen ondervinden door de woningbouwontwikkeling. Op basis van deze bevindingen is een advies opgesteld waarin de kans op aanwezigheid of gebruik van het plangebied door beschermde soorten wordt beoordeeld. Bij deze beoordeling is rekening gehouden met de tijd van het jaar wanneer het veldbezoek plaatsvond, zodat een zorgvuldig oordeel kan worden gevormd. In de Notitie t.b.v. mer-beoordeling is wel degelijk vastgesteld dat de invasieve exoot Japanse duizendknoop in dat gebied voorkomt. Daarbij is ook de consequentie aangegeven dat grond met deze plant niet elders mag worden toegepast en afgevoerd moet worden naar een erkende acceptant.
<u>Punt 5 Verkeer</u> Indiener geeft aan dat het verkeerskundig onderzoek geen oplossingen biedt voor de problematiek die mede wordt veroorzaakt door de nieuwbouwplannen. Daarnaast is er een stapeling van de problemen, omdat bijvoorbeeld ook het Eschmarkerveld ontwikkeld wordt. Dat leidt tot een onaanvaardbare druk op de Klein Boekelerveldweg en de Noord Esmarkerrondweg richting Lonneker en richting de spoorbrug. Veel problemen komen samen bij de spoorbrug. Ook de aanwezigheid van die brug is het resultaat van kortetermijnpolitiek en vooral financieel denken. Er wordt door de Gemeente Enschede gemakkelijk gesproken over een verzwaring van de Klein Boekelerveldweg. Die is daar niet voor bedoeld. Tevens is er geen onderzoek gedaan naar de effecten daarvan op de natuur van het Hoge Boekel.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek geeft een advies. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. Dat de te verwachten toename van het verkeer ten gevolge van de woningbouwontwikkeling op de Noord Esmarkerrondweg richting Lonneker zeer beperkt zal zijn en er zeker geen sprake zal zijn van onaanvaardbare druk op deze weg. De genoemde spoorbrug is meegenomen in het verkeersonderzoek. De gemeente heeft het onderzoeksbureau gevraagd de verkeerseffecten inzichtelijk te maken bij het afsluiten van de spoorbrug. Het wel of niet afsluiten van spoorbrug is niet relevant voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Uit het onderzoek blijkt dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug. Met betrekking tot de mogelijke ecologische effecten van de verbreding van de Klein Boekelerveldweg voor het gebied aan de Hoge Boekel zal indien noodzakelijk bij de uitwerking aandacht geschonken worden aan soortenbescherming. Een activiteit die past binnen het omgevingsplan en de flora- en faunaregels, is een

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	handeling die geen negatieve effecten heeft op beschermde planten en dieren, of voldoet aan de algemene vrijstellingsregels (zoals de gedragscode of het Besluit activiteiten leefomgeving - BAL). Wanneer een activiteit wel negatieve gevolgen heeft, is een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit noodzakelijk. zal bij de uitwerking aandacht geschonken worden aan soortenbescherming. Uitwerking kan in de vorm van ecopassages. De juiste toepassing hiervan heeft verder onderzoek nodig. De gemeente stelt op basis van het onderzoek quickscan flora en fauna op het standpunt dat het aspect flora en fauna op voorhand geen belemmering vormt voor de realisatie van het voorgenomen initiatief.
<u>Punt 6 Vervuiling</u> Indiener geeft aan dat in de rapporten te weinig aandacht is voor vervuiling van omliggende percelen en de effecten daarvan op de nieuwbouw. Ook is er geen aandacht voor de woonomgeving van de wijk: allerlei vervuilde gebieden in de omgeving: leuk als je kinderen hebt: 'Nee, daar mag je niet komen en daar ook niet'. Er wordt geen aanpak voorgesteld met betrekking tot die vervuiling. Nog erger: er wordt gewoon gedaan alsof er geen vervuiling is: zie de aanpak van het gronddepot waarop ook de Japanse Duizendknoop welig tiert. Bij het rooien van de beplanting is daar totaal geen rekening mee gehouden. Ook het feit dat daar ook beschermde dieren leven is geen overweging geweest bij de gemeente.	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 2 en 3.
<u>Punt 7 Waterhuishouden</u> Indiener geeft aan dat het waterhuishoudkundig onderzoek slechts uitzicht biedt op problemen en dat niet is gekeken naar de effecten van het bouwplan op de waterhuishouding van omliggende terreinen. Indiener geeft aan dat Enschede daar meer bewust van zou moeten zijn gezien het recente verleden.	Het waterbeleid van de Gemeente Enschede is erop gericht dat bij (her)ontwikkelingen geen nadelige effecten mogen optreden voor de waterhuishouding binnen en buiten het plangebied. Het plan voorziet daarom ruimschoots in de waterbergingopgave en het plan heeft beperkt invloed op de huidige grondwaterstanden.
<u>Punt 8 Hoogbouw</u> Indiener geeft aan dat de geplande hoogbouw en gestapelde bouw niet passend is in de omgeving waar deze nu gepland zijn. Dit betekent een aantasting van de privacy van de omwonenden en is schadelijk voor de natuur in de directe omgeving. Daarnaast is volgend indiener wel gebleken dat een dergelijke bebouwing met een groot verloop van bewoners gemakkelijk leidt tot allerlei sociale problemen. Ook spreekt uit het ontwerp niet dat er rekening is gehouden met de	Het Kadaster geeft aan dat er sprake is van hoogbouw als de bebouwing bestaat uit meer dan 10 bouwlagen of een bouwhoogte heeft van tenminste 30-35 meter. Binnen het plangebied Telgendijk zijn appartementen voorzien waarvan de maximale bouwhoogte is bepaald zodat deze onder de hoogte van de volwassen bomen aan de randen van het plangebied blijft, dus maximaal 5 bouwlagen. Dit type bebouwing is goed in te passen in deze omgeving. Wat betreft de privacy van de omwonenden, tussen de 5 laagse bebouwing en de eerste achtertuin binnen Park Stokhorst zitten meer dan 130 meter afstand, waaronder grondgebonden woningen en een volwaardige ecozone. Aan de zijde van Telgendijk 110 wordt in overleg met de bewoner extra groen aangeplant en is er een

Zienswijze	Beantwoording gemeente
woonwensen van omwonenden (wijken Stokhorst en Velve).	hoekappartement ontnomen om privacy te waarborgen. Het plan speelt met een zorgvuldig ontworpen ecozone in op flora en fauna en versterkt juist de ecologische waarde en natuur. Ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan wordt het plan in die zin gewijzigd vastgesteld dat een functie 'Natuur' wordt gegeven. Dit om de duurzame instandhouding van de ecozone zo goed mogelijk te kunnen borgen.

Conclusie

Het plan is mede vanwege deze zienswijze aangepast op de volgende onderdelen:

- De toets van het plan aan de Omgevingsvisie is versterkt.
- Aan de grote groene corridor is de functie 'Natuur' toegekend. Dit is gedaan om goed te borgen dat de groene corridor duurzaam in stand wordt gehouden.

Zienswijze 14, [redacted] 2

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Procedure</u> Naar oordeel van indiener vertoont het ontwerpplan Telgendijk procedurele gebreken die maken dat het plan in deze vorm niet zorgvuldig tot stand is gekomen. Indiener geeft aan dat sprake is geweest van een wijziging van een procedure. In die zin dat de procedure is gewijzigd van een BOPA-procedure naar een procedure voor het wijzigen van het Omgevingsplan. Indiener geeft aan dat dit twee verschillende procedures met een verschillende reikwijdte zijn en dat de procedure opnieuw gestart zou moeten worden. Indiener geeft aan dat je niet, zoals de gemeente Enschede stelt, kunt aangeven dat er in de huidige procedure al twee informatiebijeenkomsten zijn geweest. Indiener geeft aan dat in de laatste procedure slechts één niet-openbare informatiebijeenkomst op 6 januari 2026 is geweest. De meeste omwonenden ontvingen de uitnodiging daarvan pas op 14, 15 of 16 januari. Indiener geeft aan dat de zienswijze van de gemeente zoals gepubliceerd in Huis aan Huis niet is verspreid in hun deel van de wijk. Indiener geeft aan dat deze gebrekkige communicatie laat zien dat het democratisch proces volledig door tijdsdruk is gestuurd. Tijd voor fatsoenlijke afwegingen was er niet, terwijl het om een project gaat waarin voor zo'n honderd jaar de toekomst van dit stukje grond – en daarmee van de omliggende percelen – bepaald wordt.	De indiener van deze zienswijze is gelijk aan indiener van zienswijze 13. Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording deze zienswijze.
<u>Punt 2 Langetermijnvisie</u> Indiener geeft aan dat het belangrijkste bezwaar van hem is dat uit het ontwerp geen langetermijnvisie spreekt over hoe wonen aan de Telgendijk er op termijn uit zal zien. Indiener geeft aan dat het gebied tussen de Euregioweg, Klein Boekelerveldweg, Noord Esmarkerrondweg en Oosterstraat vraagt om een totaalplan: hoe pakken we de vervuiling aan (o.a. gronddepot – vervuiling met asbest, PCB, PAK, zink, lood, koper en minerale olie). En hoe gaan we daar woningen realiseren,	De indiener van deze zienswijze is gelijk aan indiener van zienswijze 13. Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording deze zienswijze.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
waarin ook ruimte is voor woningbehoefte vanuit en aansluiting op de wijk. Naast het gronddepot zijn er meer vervuilde gebieden direct grenzend aan de geplande nieuwbouw. Indiener geeft aan dat het huidige plan alleen uitgaat van een kortetermijnvisie, gestuurd door data en financiën. Indiener noemt het 'postzegelpolitiek'. Voor de gemeente is dat blijkbaar aantrekkelijk en overzichtelijk, maar daardoor is er (waarschijnlijk bewust) geen oog voor stapeling van de problemen. Dit denken bepaalt mede dat er hier-en-nu aan de Telgendijk gebouwd moet worden. Het is toch wel een heel zwak argument – zeg drogreden: het was het enige terrein dat beschikbaar was. Hetzelfde argument duikt ook op ter verklaring waarom juist daar een gronddepot moet komen. Het argument wordt ook niet ondersteund, omdat de Gemeente Enschede niet transparant is over het antwoord op de vraag 'waar te bouwen'. Bepaalde informatie wordt geheim gehouden, aldus de indiener.	
<u>Punt 3 Visie op bebouwing Oosterstraat</u> Indiener geeft aan dat bij een visie op ruimtelijke ontwikkeling ook een visie op de bebouwing aan de Oosterstraat hoort. In verschillende panden zitten daar soms obscure zaken. De terreinen waarop zij zitten zijn vaak vervuild. De gemeente zou veel duidelijke moeten aangeven wat zij met die terreinen van plan is. Ook hier ontbreekt een visie met als argument 'we hebben geen geld'. Gevolg is wel dat de fietsers op de oosterstraat (n.b. fietsstraat) veelvuldig te maken hebben met zwaar vervoer. Dat gaat nog erger worden als er een Bedrijfsverzamelgebouw gevestigd wordt.	De indiener van deze zienswijze is gelijk aan indiener van zienswijze 13. Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording deze zienswijze.
<u>Punt 4 Natuurwaardenonderzoek</u> Indiener stelt dat het hele bouwplan wordt ondersteund door allerlei rapporten waarin problemen worden aangeduid, maar waarin geen oplossingen geboden worden. Een deel van die rapporten is slecht uitgevoerd, bijvoorbeeld het Natuurwaardenonderzoek. Daarin wordt na een middagje wandelen op het gebied (eind maart) geconcludeerd dat	De indiener van deze zienswijze is gelijk aan indiener van zienswijze 13. Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording deze zienswijze.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
het gebied geen natuurwaarde heeft. Geen wonder: in maart verkeert de winter nog in winterstand. Ook worden er allerlei bronnen aangehaald die de conclusie zouden moeten ondersteunen. De realiteit is dat er allerlei beschermde diersoorten leven. Indiener stelt dat hij op de volkstuin de reeën, fazanten en eekhoorns voorbij komen. Ook wordt in het rapport niet gezien dat de Japanse Duizendknoop daar welig tiert, en al helemaal op het gronddepot. Kortom: de Gemeente Enschede wil onwelgevallige zaken niet zien.	
<u>Punt 5 Verkeer</u> Indiener geeft aan dat het verkeerskundig onderzoek geen oplossingen biedt voor de problematiek die mede wordt veroorzaakt door de nieuwbouwplannen. Daarnaast is er een stapeling van de problemen, omdat bijvoorbeeld ook het Eschmarkerveld ontwikkeld wordt. Dat leidt tot een onaanvaardbare druk op de Klein Boekelerveldweg en de Noord Esmarkerrondweg richting Lonneker en richting de spoorbrug. Veel problemen komen samen bij de spoorbrug. Ook de aanwezigheid van die brug is het resultaat van kortetermijnpolitiek en vooral financieel denken. Er wordt door de Gemeente Enschede gemakkelijk gesproken over een verzwaring van de Klein Boekelerveldweg. Die is daar niet voor bedoeld. Tevens is er geen onderzoek gedaan naar de effecten daarvan op de natuur van het Hoge Boekel.	De indiener van deze zienswijze is gelijk aan indiener van zienswijze 13. Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording deze zienswijze.
<u>Punt 6 Vervuiling</u> Indiener geeft aan dat in de rapporten te weinig aandacht is voor vervuiling van omliggende percelen en de effecten daarvan op de nieuwbouw. Ook is er geen aandacht voor de woonomgeving van de wijk: allerlei vervuilde gebieden in de omgeving: leuk als je kinderen hebt: 'Nee, daar mag je niet komen en daar ook niet'. Er wordt geen aanpak voorgesteld met betrekking tot die vervuiling. Nog erger: er wordt gewoon gedaan alsof er geen vervuiling is: zie de aanpak van het gronddepot waarop ook de Japanse Duizendknoop welig tiert. Bij het rooien van de beplanting is daar totaal geen rekening mee gehouden. Ook het feit dat daar ook beschermde dieren leven is geen	De indiener van deze zienswijze is gelijk aan indiener van zienswijze 13. Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording deze zienswijze.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
overweging geweest bij de gemeente.	
Punt 7 Waterhuishouden Indiener geeft aan dat het waterhuishoudkundig onderzoek slechts uitzicht biedt op problemen en dat niet is gekeken naar de effecten van het bouwplan op de waterhuishouding van omliggende terreinen. Indiener geeft aan dat Enschede daar meer bewust van zou moeten zijn gezien het recente verleden.	De indiener van deze zienswijze is gelijk aan indiener van zienswijze 13. Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording deze zienswijze.
Punt 8 Hoogbouw Indiener geeft aan dat de geplande hoogbouw en gestapelde bouw niet passend is in de omgeving waar deze nu gepland zijn. Dit betekent een aantasting van de privacy van de omwonenden en is schadelijk voor de natuur in de directe omgeving. Daarnaast is volgend indiener wel gebleken dat een dergelijke bebouwing met een groot verloop van bewoners gemakkelijk leidt tot allerlei sociale problemen. Ook spreekt uit het ontwerp niet dat er rekening is gehouden met de woonwensen van omwonenden (wijken Stokhorst en Velve).	De indiener van deze zienswijze is gelijk aan indiener van zienswijze 13. Verwezen wordt naar de gemeentelijke beantwoording deze zienswijze.

Conclusie

Het plan is mede vanwege deze zienswijze aangepast op de volgende onderdelen:

- De toets van het plan aan de Omgevingsvisie is versterkt.
- Aan de grote groene corridor is de functie ‘Natuur’ toegekend. Dit is gedaan om goed te borgen dat de groene corridor duurzaam in stand wordt gehouden.

Zienswijze 15, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Hoge dichtheid</u> Indiener geeft aan dat in het plan zeer veel gebouwd wordt op een relatief klein gebied zonder duidelijke en overtuigende uitleg waarom juist dit aantal nodig is. Indiener geeft aan dat uitgegaan wordt van ongeveer 200 woningen, met een groot aandeel sociale huur en in de vorm van hoogbouw. Indiener geeft aan niet te begrijpen waarom dit hier moet leiden tot circa 200 woningen, waarom de verhouding zo sterk richting sociale huur gaat en waarom hoogbouw daarmee noodzakelijk wordt gemaakt. Indiener geeft aan dat het gekozen aantal niet voortkomt uit de schaal en draagkracht van het gebied, maar het gebied juist dwingt in een vorm die daar niet bij past.	Met een dichtheid van 37 woningen per hectare bevindt de buurt zich in een gemiddeld segment wat betreft dichtheid, passend bij een hedendaagse stadsranduitbreiding. Indien men uitbreidt zoals ten tijde van de vierde nota ruimtelijke ordening extra, zal men merken dat men inefficiënt verkaveld en grote delen van het landelijk gebied moet opofferen voor maar een lage dichtheid en hoeveelheid aan woningen. Dit resulteert in een stad die haar laatste resten landelijk gebied opslokt voor een homogeen programma van tweekappers en vrijstaande woningen (wat tevens gepaard gaat aan een groot wagenpark en verharding) . Als gemeente hebben wij de visie om zowel variatie toe te voegen in woonprogramma, als ook om ons landschap te koesteren, zo niet te versterken. In de toekomst zal men dus steeds minder vrijstaande typologieën aan de stadsranden zien, maar meer compacte woonvormen, zodat er meer van onze natuur over blijft voor onze inwoners, maar ook dat een gemêleerder gezelschap (ook van een minder welvarende komaf) van dit landschap kan genieten. De 196 woningen zijn een resultaat door studie op typologieën, woonvormen, groenstructuren, waterberging, het verkeersvraagstuk, etc. Maar ook uit de wens van de buurt om minder woningen te realiseren dan de initiële hoeveelheid. Wij zijn hiermee in plancapaciteit gezakt voor een nog betere ruimtelijke kwaliteit, maar ook om de bewoners tegemoet te komen. Het Kadaster geeft aan dat er sprake is van hoogbouw als de bebouwing bestaat uit meer dan 10 bouwlagen of een bouwhoogte heeft van tenminste 30-35 meter. Binnen het plangebied Telgendijk zijn appartementen voorzien waarvan de maximale bouwhoogte is bepaald zodat deze onder de hoogte van de volwassen bomen aan de randen van het plangebied blijft, dus maximaal 5 bouwlagen. Dit type bebouwing is goed in te passen in deze omgeving.
<u>Punt 2 Hoogbouw</u> Indiener geeft aan dat door vast te houden aan dit hoge aantal woningen hoogbouw ontstaat die geen relatie meer heeft met de bestaande omgeving en het karakter van het gebied ingrijpend en onomkeerbaar veranderd. Indiener geeft aan dat dit doet denken aan de periode van woningnood eind jaren veertig en vijftig waarin snel en grootschalig werd gebouwd, wat later wijken met een negatieve reputatie (“vogelaarswijken”) opleverde en dat men nu zou moeten kiezen voor kwaliteit, samenhang en duurzaamheid in plaats van maximale aantallen.	Zie in reactie op de stelling dat er binnen het plangebied Telgendijk sprake is van hoogbouw de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.
<u>Punt 3 Woningprogramma</u>	In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied

Zienswijze	Beantwoording gemeente
Indiener geeft aan dat het aantal van ca. 200 woningen een raadsel blijft. In een vroeg stadium werd gesproken over ruim 250 woningen, later over ca. 223 woningen, waarna dit is bijgesteld naar het huidige aantal van ongeveer 200 woningen. Indiener geeft aan dat dit aantal in eerste instantie leek samen te hangen met subsidies, maar dat dit argument later stilletjes van tafel is gegaan. Vervolgvragen aan de wethouder over de onderbouwing van dit aantal werden afgedaan met algemene uitspraken als 'we moeten bouwen', of met de mededeling dat de onderbouwing zou volgen in een rapport voor de raad. Hopelijk heeft de raad inmiddels helderheid gekregen en kan zij uitleggen waarom het precies dit aantal moet zijn. Het argument dat het aantal is teruggebracht van ca. 250 naar 200 woningen verandert daar weinig aan. Een reductie op een nog steeds zeer hoog uitgangspunt voelt niet als een inhoudelijke afweging, maar als een rekentruc achteraf: eerst een extreem hoog getal noemen om daarna te kunnen zeggen dat het minder is geworden, terwijl de schaal nog steeds niet past bij het gebied.	meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen. Bij raadsbesluit in maart 2013 zijn de plannen door hoge risico's, beperkte marktvraag en grote financiële onzekerheden voor deze wijk geannuleerd. Nu de situatie sindsdien veranderd is en er sprake is van een woningcrisis, is dit een logische plek om hier de woningbouwplannen weer te herzien. De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In de maanden daarna zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft deze input aantoonbaar verwerkt in de plannen. Voor wat concreet aan participatie is gedaan wordt verwezen naar het participatieverslag, dat als bijlage 2 aan de motivering van het TAM-omgevingsplan is gehecht. Zo is onder andere het totale aantal woningen verlaagd naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen. Er is niet vastgehouden aan de initiële hoeveelheid woningen, maar gekozen voor meer kwaliteit. Dit resulteerde daarmee in een afname van plancapacititeit voor een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte waarin ecologie, water en het parkeren goed opgelost kon worden. Het groen wat wordt gerealiseerd kan daardoor een hogere ecologische waarde dienen dan het huidige agrarische weiland.
<u>Punt 4 Sociale huurwoningen</u> Indiener geeft aan dat het plan voorziet in een groot aandeel sociale huurwoningen. Enschede kent echter nu al een relatief hoog aandeel sociale huur in de bestaande woningvoorraad. Afhankelijk van de gehanteerde definitie bestaat ca. 36 tot 45 procent van de woningen in Enschede uit sociale huur of corporatiewoningen. Dit ligt aanzienlijk hoger dan in omliggende gemeenten, waar het aandeel sociale huur doorgaans rond de 25 tot 30 procent ligt. De vraag is of het toevoegen van opnieuw een groot aandeel sociale huur op deze locatie nog evenredig is.	Het klopt dat Enschede relatief veel sociale huurwoningen heeft in de bestaande woningvoorraad ten aanzien van andere omliggende gemeenten. Het toevoegen van deze sociale huurwoningen biedt onder andere onderdak aan Oekraïners en aan nieuwe bewoners die op de wachtlijst staan van de sociale woningbouwcorporaties. Er worden ook koopwoningen gerealiseerd. Door verschillende woningtypologieën en voor diverse doelgroepen in verschillende huur- en koopsegmenten (totaal 196, waarvan 147 huurwoningen om 49 koopwoningen) te bouwen, komt er een goede gemixte buurt waarbij we aansluiten bij de uitgangspunten van de vastgestelde Woonvisie. De woonvisie zet in op een divers aanbod voor alle doelgroepen, waarbij de behoefte van de volgende groepen specifiek aandacht nodig heeft: ouderen, inwoners met zorg- of ondersteuningsvraag, talenten en gezinnen. Het voorliggende plan biedt in binnen het plangebied en in de directe omgeving geen voorzieningen, waardoor het wonen voor ouderen in het plan Telgendijk minder aantrekkelijk wordt. Hiervoor zijn andere woningbouwlocaties (b.v. Centrumkwadraat) in de stad meer geschikt. Appartementen en grondgebonden woningen met een ruime woonoppervlakte zijn geschikt voor gezinnen.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	Daarnaast voorziet het plan in de behoefte om Oekraïners te herbergen. Met het juridisch planologische kader van dit wijzigingsplan wordt ruimte geboden voor verschillende doelgroepen uit de Woonvisie. De Woonvisie schrijft geen verhouding voor dat tenminste dient te worden gerealiseerd voor een bepaalde doelgroep. De Woonvisie schrijft wel voor dat er een nadrukkelijke behoefte ligt om te groeien naar 9.300 woningen, zodat Enschede kan groeien naar 170.000 inwoners.
<u>Punt 5 Alternatief woningbouwplan</u> Indiener geeft aan dat een wijk met bijvoorbeeld ongeveer 100 woningen en een evenwichtige mix van betaalbare koop- en huurwoningen beter zou passen bij het gebied en de omgeving, dat in zo'n scenario hoogbouw niet nodig is en dat de ontwikkeling dan beter aansluit bij de schaal en het karakter van de bestaande bebouwing.	Het plan sluit op verschillende manieren aan op de bestaande context. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen optimaal van het landschap genieten. Het Kadaster geeft aan dat er sprake is van hoogbouw als de bebouwing bestaat uit meer dan 10 bouwlagen of een bouwhoogte heeft van tenminste 30-35 meter. Voor de toegestane bouwhoogte wordt aangesloten bij de bestaande volwassen bomen nabij het plangebied. Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving en dus ruim lager is dan wat het Kadaster als hoogbouw aanmerkt. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen.
<u>Punt 6 Vertrouwen</u> Indiener geeft aan dat het proces het vertrouwen onder druk zet en dat het voelt als een salamitactiek waarbij besluiten stap voor stap als voldongen feiten worden gepresenteerd. Indiener geeft aan dat al in het eerste gesprek werd gezegd "dit zijn de plannen en er kan niet veel meer aan veranderd worden", terwijl dit participatie werd genoemd. Dat voelt niet als echte betrokkenheid, maar als het presenteren	De gemeente geeft uitvoering aan de diverse taken waar zij voor staan. Hiervoor worden beleidsstukken en visie opgesteld. Daarnaast moeten in dit kader keuzes gemaakt worden. Ook speelt het veranderen van de maatschappij en de verandering de omstandigheden een rol bij deze keuzes. Daarnaast hebben wij te maken met diverse partijen en beperkte budgetten. In dit speelveld moeten we keuzes maken. Het spijt ons te horen dat u aangeeft dat u het gevoel heeft dat hier sprake is van salamitactiek. Uiteraard is dit niet het geval. De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk

Zienswijze	Beantwoording gemeente
van een besluit dat in de kern al genomen lijkt.	aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In januari 2025 is opnieuw uitleg gegeven over de voortgang van onderzoeken en het opstellen van schetsontwerpen, met de aankondiging dat er een inloopbijeenkomst zou volgen. In de maanden daarna zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft deze input aantoonbaar verwerkt in de plannen. Zo is onder andere het totale aantal woningen verlaagd naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen en zijn bouwhoogtes van enkele appartementengebouwen aangepast. Ook is de architectuur verder uitgewerkt en is veel aandacht besteed aan een groene en ecologische inrichting van de wijk. Alles bij elkaar laat dit proces zien dat de gemeente de participatievereisten, de zorgvuldigheidsnormen en de transparantieverplichtingen van de Omgevingswet volledig heeft toegepast en dat de omgeving daadwerkelijk invloed heeft gehad op de totstandkoming van het plan.
<u>Punt 7 Vrachtverkeer</u> Indiener geeft aan dat in het verkeersdossier eenzelfde aanpak zichtbaar is: het vrachtverkeerverbod op de Klein Boekelerveldweg werd opgeheven in verband met het gronddepot, met het argument dat het om een beperkt aantal vrachtwagens per dag zou gaan. Inmiddels worden aantallen genoemd van 15 tot 20 vrachtwagens per dag. In een later stadium werd de F35 genoemd als reden. Als het gaat om de veiligheid van fietsers op de F35, dan begrijpt indiener de afweging. Maar wees daar dan vanaf het begin eerlijk over en bespreek ook openlijk de gevolgen voor de Klein Boekelerveldweg.	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 6.
<u>Punt 8 Verkeersrapport</u> Indiener geeft aan dat in het definitieve verkeersrapport aanzienlijk lagere verkeersintensiteiten worden gehanteerd dan in de conceptfase. In het conceptrapport werd voor de referentiesituatie 2040 uitgegaan van ca. 7.200 tot 7.500 motorvoertuigen per etmaal op de Klein Boekelerveldweg, met een toename door de ontwikkeling van Telgendijk van ca. 800 tot 1.100	In de conceptversie was de afsluiting Oosterstraat nog niet opgenomen in het verkeersmodel waardoor deze verschillen te verklaren zijn. Eschmarkerveld is en was al in het verkeersmodel opgenomen. Maar vormt geen onderdeel van de huidige woningbouwontwikkeling Eschmarkerveld en is om die reden (tekstueel) uit de rapportage gehaald. Het gehele Overijsselse model wordt ieder jaar opnieuw gekalibreerd op basis van verkeerstellingen en andere vastgestelde stedelijke ontwikkelingen.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
motorvoertuigen per etmaal. In het definitieve rapport wordt daarentegen uitgegaan van een referentiesituatie van ca. 6.400 motorvoertuigen per etmaal, met een planeffect van slechts 300 tot 400 motorvoertuigen per etmaal. Daarnaast wordt in het definitieve rapport de ontwikkeling Eschmarkerveld, eveneens opgesteld door Goudappel, niet meer genoemd. De verschillen tussen het concept- en het definitieve rapport vallen samen met verkeersintensiteiten die overeenkomen met een situatie waarin de ontwikkeling Eschmarkerveld niet wordt meegenomen. Een toelichting hierop ontbreekt. De Klein Boekelerveldweg is formeel gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60km/uur (ETW-60). Volgens de CROW-richtlijnen en het principe Duurzaam Veilig is een dergelijke weg bedoeld voor maximaal ca. 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Uit het verkeersrapport blijkt echter dat de huidige intensiteit al ca. 6.400 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Dit betekent een structurele overschrijding van 3.400 motorvoertuigen per etmaal, oftewel een overschrijding van 113 procent van wat voor dit wegtype als aanvaardbaar wordt beschouwd. In het rapport wordt de extra verkeersbelasting door de voorgenomen ontwikkeling gepresenteerd als een relatief beperkte stijging van ca. 11 procent. Deze presentatie is misleidend, omdat zij wordt afgezet tegen een reeds zwaar overbelaste uitgangssituatie en niet tegen de normatieve capaciteit van het wegtype. Relevant is juist dat de weg nu al meer dan dubbel boven de ETW-60-norm functioneert, waardoor elke verdere toename de bestaande onaanvaardbare situatie verergert.	Capaciteit wordt voornamelijk bepaald door de afwikkeling op de kruispunten en de snelheid op wegvak niveau. De Klein Boekelerveldweg kent in de huidige situatie geen capaciteitsproblemen de weg kan dus de huidige intensiteit van 5.500 motorvoertuigen per etmaal goed verwerken. Vanuit de CROW wordt geen maximale capaciteit aan een erftoegangsweg gekoppeld, dit wordt niet gedaan omdat er te veel factoren meespelen om hier een hard cijfer aan te koppelen. Verkeerskundig gezien zijn 6.400 motorvoertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg relatief hoge intensiteiten, daarom geven we gehoor aan de adviezen uit het verkeersonderzoek. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. Voor de lange termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met eerdergenoemde aanpassingen, binnen de huidige infrastructuur.
<u>Punt 10 Verzoek</u> Indiener geeft aan dat het plan ernstige vragen oproept over logica, proportionaliteit en eerlijkheid van de gemaakte keuzes. Indiener verzoekt het aantal woningen terug te brengen naar een	Het aantal woningen achten wij passend bij de locatie. Zie ook de gemeentelijke beantwoording onder punt 1 en 5. In het verkeersonderzoek is integraal naar toekomstontwikkeling gekeken. Het onderzoek gebruikt het regionale verkeersmodel RVMO 1.3, waarin alle vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen tot

Zienswijze	Beantwoording gemeente
schaal die past bij het gebied, zodat hoogbouw niet nodig is en de wijk beter aansluit op de omgeving. Indiener verzoekt daarnaast om een eerlijke, consistente en volledige beoordeling van de verkeersgevolgen en de effecten op leefbaarheid en veiligheid.	2040 verwerkt zijn. De beoordeling is gebaseerd op het 2040 Midden scenario, dat expliciet alle autonome groei meeneemt. De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet.

Conclusie
Het plan is mede vanwege deze zienswijze in die zin aangepast dat de toets van het plan aan de Woonvisie is versterkt.

Zienswijze 16, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de verkeerstoename die de nieuwe wijk zal geven. Indiener geeft aan dat het nu al erg druk is op de Noord Esmarkerrondweg en dat er gevaarlijke situaties ontstaan op het kruispunt met de Oosterstraat. Dagelijks zijn er ruzies met getoeter en geschreeuw. Nog meer verkeer zal dit probleem niet verhelpen. Al begreep ik onlangs, n.a.v. een melding die ik maakte, dat de gemeente Enschede de verkeerssituatie bij de brug in het geheel niet als een probleem ziet, immers, de regels zijn toch duidelijk?	De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst /Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we eveneens het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden.
<u>Punt 2 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat zij zich zorgen maakt om de vele kinderen die langs dit kruispunt naar school fietsen, waar het al druk en moeilijk oversteken is en waar fietsers zeer alert en snel moeten zijn. Indiener geeft aan dat de geplande uitgangen van de nieuwe wijk, waarvan één op de Noord Esmarkerrondweg tegenover de Lippehorst uitkomt, opnieuw gevaarlijke situaties zal opleveren voor zowel automobilisten als fietsers.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgen de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. Zie ook de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.
<u>Punt 3 Overlast</u> Indiener geeft aan dat zij gehoord heeft van een plan om de brug voor autoverkeer af te	De genoemde spoorbrug is meegenomen in het verkeersonderzoek. Er zijn geen concrete plannen om de Esmarkerbrug af te sluiten. De gemeente heeft het onderzoeksbureau gevraagd de

Zienswijze	Beantwoording gemeente
sluiten. Hiermee zal gemotoriseerd verkeer toenemen in mijn wijk Velde, en waarschijnlijk ook in de straat van indiener (Oostburgweg). Hier gaat dagelijks al vrachtverkeer doorheen die niet over de brug kunnen en niet kunnen keren op het kruispunt bij de brug met de Oostburgweg. De rustige laan die de Oosbrugweg eerst was, aldus indiener, is inmiddels een sluiproute tussen de Oliemolensingel en de Noord Esmarkerrondweg. Dit ondanks versmallingen en parkeerhavens. Dit leidt al tot meer geluidoverlast, die door de jaren sowieso is toegenomen. Ook zal het leiden tot een nog slechtere luchtkwaliteit, die nu al vrijwel dagelijks 'matig' wordt genoemd door BreezoMeter.	verkeerseffecten inzichtelijk te maken bij het afsluiten van de spoorbrug. Het wel of niet afsluiten van spoorbrug is niet relevant voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Uit het onderzoek blijkt dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug. Zie ook de gemeentelijke beantwoording onder punt 1. Voor de lange termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met het volgen van de adviezen uit het verkeersonderzoek, binnen de huidige infrastructuur. De luchtkwaliteit is specifiek onderzocht. In bijlage 11 behorende bij de motivering is een memo opgenomen. Uit dit onderzoek volgt dat de toevoeging van de woningen niet leidt tot aantasting van de luchtkwaliteit.
<u>Punt 4 Natuur</u> Indiener geeft aan dat het gebied eerder geschikt lijkt voor recreatie, waarbij men vanuit de stad via Stokhorst veilig naar het Hoge Boekel zou kunnen lopen, in plaats van over straten zonder stoep. Indiener geeft aan dat aanwezige dieren zoals vogels en reeën daar dan kunnen blijven foerageren. Indiener geeft aan dat dit gebied als natuurgebied kansen heeft, zeker nu het fietspad wordt doorgetrokken. Indiener geeft aan dat wanneer het huidige fietspad van de Oosterstraat wordt verwijderd, er een prachtige wandelroute ontstaat vanuit de stad naar buiten, wat toeristisch aantrekkelijk is.	De huidige ecologische waarde van het gebied is beperkt, maar het voorgenomen woningbouwplan biedt juist kansen om deze waarde te versterken. Binnen het project wordt daarom een gebiedsperspectief opgesteld waarin wordt uitgewerkt hoe de ecologische structuur vorm krijgt en op welke manier deze duurzaam kan worden geborgd. Door de inrichting en maatregelen die hieruit voortkomen, zal de ecologische kwaliteit van het gebied aanzienlijk verbeteren. Ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan wordt het plan in die zin gewijzigd vastgesteld dat een functie 'Natuur' wordt gegeven. Dit om de duurzame instandhouding van de ecozone zo goed mogelijk te kunnen borgen.
<u>Punt 5 Locatiekeuze</u> Indiener geeft aan dat zij begrijpen dat er huizen gebouwd moeten worden, maar dat deze locatie lukraak lijkt gekozen. Indiener geeft aan dat het plan niet aansluit bij de woningen in de wijken Stokhorst en Velve, dat er geen infrastructuur of verbinding met de omgeving is en dat een flatgebouw aan de rand van de stad veel lichtvervuiling veroorzaakt in de landelijke omgeving. Indiener geeft aan bang te zijn voor zwerfafval in de omgeving van de nieuwe wijk.	In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied van het woningbouwplan Telgendijk meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen (beide aantallen worden genoemd). Bij raadsbesluit in maart 2013 zijn de plannen door hoge risico's, beperkte marktvraag en grote financiële onzekerheden voor deze wijk geannuleerd. Nu de situatie veranderd is en er sprake is van een woningcrisis, is dit een logische plek om hier de woningbouwplannen weer te herzien. Het plan sluit op verschillende manieren aan op de bestaande context. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting deelgebied 2.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen optimaal van het landschap genieten. Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving. Eventuele lichtvervuiling zal hierdoor ook beperkt zijn. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen. Met deze keuzes wordt op respectvolle wijze aangesloten op de context. Ter verduidelijking: de planlocatie valt niet onder “Park Stokhorst”, maar onder “’t Weldink”. Buurten en wijken die naast elkaar liggen hoeven geen kopieën van elkaar te zijn. Een goede en zorgvuldige overgang tussen beide gebieden is hier gerealiseerd
<u>Punt 6 Gezondheid</u> Indiener geeft aan dat in de buurt van de te bouwen wijk en ook in hun eigen buurt vervuilde grond ligt die al jaren bekend is, maar dat er alleen een hek omheen staat waarvan asbest volgens hen doorheen kan waaien. Indiener geeft aan dat nu alles wordt heen en weer geschoven en kennelijk geasfalteerd, waardoor volgens hen vervuiling in de grond blijft en mogelijk in het water terechtkomt. Indiener geeft aan zich grote zorgen te maken over het bouwen van een wijk op deze vervuilde bodem en over mogelijke gezondheidsproblemen voor nieuwe bewoners.	Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek (zie bijlage 6 bij de motivering van het wijzigingsplan) uitgevoerd, hieruit blijkt dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van deze wijziging van het omgevingsplan.

Conclusie
De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan. Aan de grote groene corridor is de functie ‘Natuur’ toegekend. Dit is gedaan om goed te borgen dat de groene corridor duurzaam in stand wordt gehouden.

Zienswijze 17, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat de ontsluiting van het woongebied met ongeveer 360 auto's (200 x 1,8 per huishouden), plus bedrijfsauto's, vrachtverkeer van het nabijgelegen gronddepot en (vracht)verkeer langs de Oosterstraat zeer beperkt en gevaarlijk is. Indiener geeft aan dat dit mede komt door de smalle spoorbrug en smalle toegangswegen direct langs het ecologisch gebied Hoge Boekel. Indiener geeft aan dat er vrijwel dagelijks ongevallen gebeuren op en bij de brug.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgen de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. Met betrekking tot het vrachtverkeer van en naar het gronddepot aan de Telgendijk geldt voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. De genoemde spoorbrug is meegenomen in het verkeersonderzoek. Er zijn geen concrete plannen om de Esmarkerbrug af te sluiten. De gemeente heeft het onderzoeksbureau gevraagd de verkeerseffecten inzichtelijk te maken bij het afsluiten van de spoorbrug. Het wel of niet afsluiten van spoorbrug is niet relevant voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Uit het onderzoek blijkt dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug.
<u>Punt 2 Milieu en ecologie</u> Indiener geeft aan dat het plangebied Telgendijk aan de noordkant direct grenst aan ecologisch gebied Hoge Boekel en in het zuiden en oosten aan een gebied met sterk verontreinigde grond. Indiener stelt dat voormalige kleigaten van steenfabriek Hulshof zijn gevuld met ernstig vervuilde stoffen, zoals PCB's en asbest! Indiener geeft aan dat in het plangebied verschillende (beschermde) diersoorten verblijven of passeren, waaronder de spitsmuis, wezel, bosuil, buizerd, egel, konijnen, hazen en reeën.	Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek (zie bijlage 6 bij de motivering van het wijzigingsplan) uitgevoerd, hieruit blijkt dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van deze wijziging van het omgevingsplan. Het ecologisch onderzoek (QuickScan natuurwaardenonderzoek) is uitgevoerd door Natuurbank Overijssel. Daarbij is, naast een veldbezoek door een ervaren ecoloog, gebruikgemaakt van alle relevante en beschikbare databronnen. Tijdens het veldbezoek is systematisch gekeken naar de aanwezige landschapselementen in en rondom het plangebied en naar potentieel geschikte habitats voor beschermde soorten die mogelijk verstoring kunnen ondervinden door de woningbouwontwikkeling. Op basis van deze bevindingen is een advies opgesteld waarin de kans op aanwezigheid of gebruik van het plangebied door beschermde soorten wordt beoordeeld. Bij deze beoordeling is rekening gehouden met de tijd van het jaar wanneer het veldbezoek plaatsvond, zodat een zorgvuldig oordeel kan worden gevormd. Uit het advies volgt niet dat de soortenbescherming de woningbouwontwikkeling onuitvoerbaar is.
<u>Punt 3 Hoogbouw</u> Indiener geeft aan dat hoog-stapelbouw niet past op deze locatie aan de stadsrand en dat de horizon van het landschappelijke uitzicht hierdoor ernstig wordt vervuild. Er	Het Kadaster geeft aan dat er sprake is van hoogbouw als de bebouwing bestaat uit meer dan 10 bouwlagen of een bouwhoogte heeft van tenminste 30-35 meter. Binnen het plangebied Telgendijk zijn appartementen voorzien waarvan de maximale bouwhoogte is bepaald zodat deze onder de hoogte van de volwassen bomen aan

Zienswijze	Beantwoording gemeente
was ooit een plan voor Boswonen op deze locatie. Daar is een aanvang meegemaakt met de realisatie van 2 woningen aan de Telgendijk en 2 aan de Klein Boekelerveldweg. Indiener adviseert om dit plan, na bodemsanering, door te zetten. Indiener maakt in ernstige mate bezwaar tegen de voorgestelde plannen voor dit kwetsbare gebied.	de randen van het plangebied blijft, dus maximaal 5 bouwlagen. Dit type bebouwing is goed in te passen in deze omgeving.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 18, [redacted] 2

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat zij zich grote zorgen maken over de verkeerssituatie in hun directe woonomgeving en dat zij zich zorgen maken over de kinderen in de wijk. Indiener geeft aan dat bij de overgang van de spoorwegbrug en de Noord Esmarkerrondweg vele incidenten plaatsvinden.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgen de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst /Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we eveneens het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden
<u>Punt 2 Natuur, ecologie en ecozone</u> Indiener geeft aan dat de natuur wederom aangetast gaat worden en dat dieren die nu vrij in het gebied spelen worden verbannen en van hun woongebied worden verjaagd. Indiener geeft aan dat eerdere bouwplannen zijn gesneuveld op basis van een ecozone rondom Enschede en vraagt of dit toen door de gemeente aangedragen	De huidige ecologische waarde van het gebied is beperkt, maar het voorgenomen woningbouwplan biedt juist kansen om deze waarde te versterken. Binnen het project wordt daarom een gebiedsperspectief opgesteld waarin wordt uitgewerkt hoe de ecologische structuur vorm krijgt en op welke manier deze duurzaam kan worden geborgd. Door de inrichting en maatregelen die hieruit voortkomen, zal de ecologische kwaliteit van het gebied aanzienlijk verbeteren. Ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan wordt het plan in die zin gewijzigd vastgesteld dat een functie ‘Natuur’ wordt gegeven. Dit om de duurzame

Zienswijze	Beantwoording gemeente
standpunt nu ineens niet meer relevant is. Indiener vraagt of alternatieven zijn onderzocht en stelt vragen over hoe eerlijk de 'conflicterende communicatie' rondom dit plan is.	instandhouding van de ecozone zo goed mogelijk te kunnen borgen. In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen. Bij raadsbesluit in maart 2013 zijn de plannen door hoge risico's, beperkte marktvraag en grote financiële onzekerheden voor deze wijk geannuleerd. Nu de situatie sindsdien veranderd is en er sprake is van een woningcrisis, is dit een logische plek om hier de woningbouwplannen weer te herzien. De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In januari 2025 is opnieuw uitleg gegeven over de voortgang van onderzoeken en het opstellen van schetsontwerpen, met de aankondiging dat er een inloopbijeenkomst zou volgen. In de maanden daarna zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft deze input aantoonbaar verwerkt in de plannen. Zo is onder andere het totale aantal woningen verlaagd naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen en zijn bouwhoogtes van enkele appartementengebouwen aangepast. Ook is de architectuur verder uitgewerkt en is veel aandacht besteed aan een groene en ecologische inrichting van de wijk. Alles bij elkaar laat dit proces zien dat de gemeente de participatievereisten, de zorgvuldigheidsnormen en de transparantieverplichtingen van de Omgevingswet volledig heeft toegepast en dat de omgeving daadwerkelijk invloed heeft gehad op de totstandkoming van het plan.
<u>Punt 3 Bodem</u> Indiener geeft aan dat in het plangebied fabrieken hebben gestaan en dat in kleigaten afval is gedumpt. Hoe zit het met saneren van deze grond?	Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek (zie bijlage 6 bij de motivering van het wijzigingsplan) uitgevoerd, hieruit blijkt dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van deze wijziging van het omgevingsplan. Sanering is derhalve niet aan de orde.
<u>Punt 4 Hoogbouw</u> Indiener geeft aan dat hoogbouw het mooie gebied ingrijpend en blijvend kapot zal maken en dat dit een grote impact zal hebben op de gehele wijk Park Stokhorst, een wijk waar mensen van oudsher met plezier wonen.	Het Kadaster geeft aan dat er sprake is van hoogbouw als de bebouwing bestaat uit meer dan 10 bouwlagen of een bouwhoogte heeft van tenminste 30-35 meter. Binnen het plangebied Telgendijk zijn appartementen voorzien waarvan de maximale bouwhoogte is bepaald zodat deze onder de hoogte van de volwassen bomen aan de randen van het plangebied blijft, dus maximaal 5 bouwlagen. Dit type bebouwing is goed in te passen in deze omgeving.

Conclusie
De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan. Aan de grote groene corridor is de functie ‘Natuur’ toegekend. Dit is gedaan om goed te borgen dat de groene corridor duurzaam in stand wordt gehouden.

Zienswijze 19, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Gewasbeschermingsmiddelen</u> Indiener geeft aan dat een waardevermindering ontstaat voor grond die zij in eigendom hebben door het opleggen van beperkingen voor de toepassing van gewasbeschermingsmiddelen. Ook stelt indiener dat deze beperkingen kunnen betekenen dat de gewas opbrengst minder wordt. Indiener wenst in overleg te gaan met de gemeente om hiervoor een oplossing te vinden.	De stad Enschede wordt vergroot door de beoogde ontwikkeling, waardoor gevoelige functies dichterbij nabijgelegen agrarische gronden mogelijk worden gemaakt. Het betreft o.m. gronden van de indiener. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 196 woningen in de stadsrand van Enschede. Met deze ontwikkeling wordt een substantiële bijdrage geleverd aan de woningbehoefte van zowel de Regio Twente als de gemeente Enschede. Aan het woonbelang wordt op deze locatie meer waarde gehecht dan het agrarisch belang. Dit plan onderscheid zich van bijvoorbeeld een Rood voor Rood-plan in het buitengebied, vanwege de hoeveelheid woningen die kunnen worden gerealiseerd en de locatie die gelegen is direct aansluitend aan stedelijk gebied. Het is mogelijk dat de financiële waarde van de grond van indiener verminderd. Indiener geeft niet aan dat hier onderzoek naar gedaan is. Het is voor indiener mogelijk om een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen bij de gemeente. Onder de Omgevingswet wordt de omgevingsvergunning aangemerkt als schadeveroorzakend besluit. Op het moment dat de gemeente kennis heeft gegeven van het besluit tot verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen van de woningen kan indiener een verzoek om nadeelcompensatie indienen.
<u>Punt 2 Verkeersafwikkeling</u> Indiener vraagt zich af hoe het zit met de verkeersafwikkeling en stelt graag de onderbouwing van de huidige en toekomstige verkeersafwikkeling rondom dit plan te ontvangen.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgende de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat het plan onuitvoerbaar is vanwege de verkeersafwikkeling. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst /Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer

	uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Bij bovengenoemd kruispunt is specifieke aandacht voor de oversteekbaarheid over de Noord Esmarkerrondweg door het aanleggen van geleiders zodat de rijbaan in twee keer overgestoken kan worden. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we eveneens het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden.

Zienswijze 20, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat zij bezwaar willen maken tegen de onveilige verkeerssituatie aan de Noord Esmarkerrondweg te Enschede door de nieuwbouwwijk Telgendijk. Indiener geeft aan dat de huidige verkeerssituatie al zeer onveilig is en dat er op de brug aan de Noord Esmarkerrondweg vele ongelukken gebeuren. Indiener geeft aan dat hun dringende verzoek is om de verkeersborden zo te draaien dat vanaf de Oosterstraat/Lippehorst richting Enschede een betere en veilige doorgang ontstaat.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgen de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst /Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Bij bovengenoemd kruispunt is specifieke aandacht voor de oversteekbaarheid over de Noord Esmarkerrondweg door het aanleggen van geleiders zodat de rijbaan in twee keer overgestoken kan worden. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we eveneens het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden.
<u>Punt 2 Opstoppingen</u> Indiener geeft aan dat er sprake is van een file op de Noord Esmarkerrondweg en vanaf de Lippehorst met tegemoetkomende fietsers vanaf de Hogeboekelerweg en dat	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
wanneer er een auto achter hen staat op de Lippehorst zij niet meer achteruit kunnen steken, waardoor zij in een onveilige situatie komen en ook nog half op een verkeersdrempel staan. Indiener geeft aan dat door de bocht vanaf de vijver alles onoverzichtelijk is voor zowel fietsers als tegemoetkomende auto's. Indiener geeft aan dat onlangs nog een jongen is aangereden op zijn fiets ter hoogte van de Lippehorst.	
<u>Punt 3 Verkeersregeling</u> Indiener geeft aan dat de filevorming vanaf de Oosterbegraafplaats meer overzicht en ruimte biedt om te wachten voor de brug en daardoor zorgt voor een veiligere verkeerssituatie voor fietsers en automobilisten. Indiener geeft aan dat vanaf de Lippehorst voorrang gegeven zou moeten worden om over de brug te rijden en vanaf de Oosterbegraafplaats gewacht zou moeten worden.	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 21, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeer</u> Indiener geeft aan dat zij aan de Kolthofhorst wonen met een tuin grenzend aan de Noord Esmarkerrondweg, wat nu al een drukke straat is en straks nog drukker en gevaarlijker zal worden. Indiener geeft aan dat het probleem met de brug naar hun inzicht nog steeds niet is opgelost en dat er te veel verkeer langs moet.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgen de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. De genoemde spoorbrug is meegenomen in het verkeersonderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter. Ook verschillen de ontsluitingsvarianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug.
<u>Punt 2 Hoogbouw</u> Indiener geeft aan dat zij niet begrijpt dat op een stuk dat destijds werd bestempeld als “boswonen” een complex van vijf hoog moet komen. Indiener geeft aan dat 16 meter hoog bouwen in een buitengebied zonde is en dat drie verdiepingen hoog genoeg zijn en ook veel woningen kunnen bieden.	In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen. Bij raadsbesluit in maart 2013 zijn de plannen door hoge risico’s, beperkte marktvraag en grote financiële onzekerheden voor deze wijk geannuleerd. Nu de situatie sindsdien veranderd is en er sprake is van een woningcrisis, is dit een logische plek om hier de woningbouwplannen weer te herzien. Het plan Boswonen Noord is vervangen voor het voorliggende plan voor de Telgendijk. Dit plan sluit aan op de omgeving ook ten aanzien van de bouwhoogte. In het navolgende wordt dit verduidelijkt. Het plan sluit op verschillende manieren aan op de bestaande omgeving. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen optimaal van het landschap genieten. Het Kadaster geeft aan dat er sprake is van hoogbouw als de bebouwing bestaat uit meer dan 10 bouwlagen of een bouwhoogte heeft van tenminste 30-35 meter. Voor de toegestane bouwhoogte wordt aangesloten bij de bestaande volwassen bomen nabij het plangebied. Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving en dus ruim lager is dan wat het Kadaster als hoogbouw

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	aanmerkt. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 22, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Beleidsregels</u> Indiener geeft aan dat in het document Motivering Wijzigingsbesluit '1.2 Geldende juridische regelingen' wordt verwezen naar 'Kwalitatief sturen op appartementen (30-09-2019)', terwijl deze regeling is verlopen en vervangen door een nieuwe regeling. Indiener geeft aan dat zij niet alle juiste informatie tot hun beschikking hebben, waarmee niet is voldaan aan zorgvuldige voorbereiding en kenbaarheid van besluitvorming. Tevens geeft indiener aan dat het plan ingaat tegen de beleidsregels 'Kwalitatief sturen op appartementen toelichtingskader b.3 Appartementen en/of woongebouwen in een suburbaan / groenstedelijk woonmilieu'. Dit onderscheid zich voornamelijk door een lage woningdichtheid: minder dan 30 woningen per hectare. Ook is er meer groen aanwezig dan in stedelijke woonmilieus. In de openbare ruimte, parken, landgoederen en in tuinen is de hoeveelheid verharding beperkt. Bodem hebben hier de ruimte om tot volle wasdom te komen. De hoogte van de geplande woningen aan de Telgendijk is niet conform de gestelde beleidsregels, maar veel hoger. Het ligt niet binnen de singels zoals de gemeente aan heeft gegeven en daarnaast is er een veel te grote concentratie van huizen op deze plek. Het overschrijd de norm van 30 woningen per hectare.	Indiener wijst er terecht op dat het bestemmingsplan Kwalitatief Sturen op Appartementen uit 2019 is vervangen door het bestemmingsplan Kwalitatief Sturen op Appartementen 2022. Echter in de toelichting van het laatstgenoemde plan staat dat ervoor gekozen is om het werkingsgebied van dat plan aan te passen voor locaties waar ontwikkelingen met appartementen zijn voorzien. Regels die in het bestemmingsplan Kwalitatief Sturen op Appartementen 2022 zijn opgenomen kunnen de realisatie van die ontwikkelingen doorkruisen doordat het toetsingskader voor appartementen zal wijzigen. Het bestemmingsplan Kwalitatief Sturen op Appartementen 2022 is dan ook niet van toepassing op het plangebied van het ontwikkelplan Telgendijk. In tegenstelling tot hetgeen indiener beweert is het oude bestemmingsplan uit 2019 nog van toepassing en maakt onderdeel uit van het omgevingsplan voor de locatie van het plangebied. Een oud plan kan vervangen worden voor een nieuw plan. De doorwerking van een oud plan is beperkt door de verouderde regels. Ook biedt de beleidsregel waar in artikel 5.2.4 als toetsingskader bij een afwijkingsprocedure, geen toetsingskader voor de ontwikkeling van Telgendijk gezien de regeling per 25 februari 2023 is vervallen. Overigens is de oppervlakte van het plangebied circa 8 hectare. Met de realisatiemogelijkheden van 196 woningen bedraagt de woningdichtheid 25 woningen per ha., ruim onder het door indiener aangehaalde omschrijving van suburbaan/groenstedelijk woonmilieu uit de beleidsregel. Op grond van artikel 4.2 Omgevingswet moet het (wijzigen van het) omgevingsplan voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De gemeente moet daarbij rekening houden met alle betrokken belangen. Verder gelden de beleidskaders en instructieregels. In de motivering van het wijzigingsplan is getoetst aan deze aspecten en is geconcludeerd dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
<u>Punt 2 Tegenstrijdig met eerdere besluiten</u> Indiener geeft aan dat in de motivering wordt verwezen naar het bestemmingsplan uit 1996 'De Eschmarke', maar dat dit nooit is vastgesteld en dat de bestemming in 2013 is gewijzigd naar agrarisch-stadsrandzone vanwege lage woningvraag. Indiener geeft aan dat de argumenten die destijds golden om het plan niet te ontwikkelen nog steeds actueel zijn. Dit betreft ernstige bodemsaneringsrisico's, het ontbreken van een financierbare ontsluitingsroute en beperkingen door de ecologische verbindingszone. Indiener verwijst hiervoor naar het Ontwikkelingsplan Eschmarke	In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen. Bij raadsbesluit in maart 2013 zijn de plannen door hoge risico's, beperkte marktvraag en grote financiële onzekerheden voor deze wijk geannuleerd. Nu de situatie sindsdien veranderd is en er sprake is van een woningcrisis, is dit een logische plek om hier de woningbouwplannen weer te herzien. Zo is op 25 juli 2025 de Omgevingsvisie vastgesteld. In deze visie is opgenomen op welke wijze de gemeente Enschede zich de komende jaren ruimtelijk wil ontwikkelen. In de motivering van het plan is getoetst aan deze geldende visie, waaruit blijkt dat de ontwikkeling passend is binnen de ruimtelijke kaders die de raad heeft vastgesteld.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
2012, waarin expliciet deze bezwaren zijn genoemd.	Indiener wijst erop dat de argumenten uit 2012 om geen medewerking te bieden aan woningbouw voor de locatie Telgendijk nog actueel zijn. Wij onderschrijven deze stelling van indiener niet. De belangrijkste reden destijds was dat onbekend was of er wel behoefte was aan woningen. Het risico op afname van de woningen werkte door in de grondexploitatie. Met de huidige behoefte aan woningen en de gemeentelijke ambitie om door te groeien naar een stad met 170.000 inwoners zijn die risico's slechts beperkt aanwezig. In het specifiek zijn in het Ontwikkelplan uit 2012 samengevat 4 overwegingen genoemd: 1. Grondverwervingen moeten nog plaatsvinden met mogelijk onteigeningsprocedures; 2. Verkeerskundige discussie waarbij meerdere opties spelen hoe om het plangebied moet worden ontsloten, waarbij een keuze gemaakt moet worden over de wegen Klein Boekelerveldweg of de Oosterstraat of een nieuwe ontsluitingsroute; 3. Mogelijke ernstige bodemsaneringsrisico's; 4. Beperking van een ecologische verbindingszone voor de woningbouwontwikkeling. Ad 1. In het voorliggend plan heeft de gemeente de gronden verworven. Ad 2. Verkeersonderzoek heeft uitgewezen op welke wijze het plangebied het beste kan worden ontsloten. Ad 3. Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek (zie bijlage 6 bij de motivering van het wijzigingsplan) uitgevoerd, hieruit blijkt dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van deze wijziging van het omgevingsplan. Ad 4. De huidige ecologische waarde van het gebied is beperkt, maar het voorgenomen woningbouwplan biedt juist kansen om deze waarde te versterken. Binnen het project wordt daarom een gebiedsperspectief opgesteld waarin wordt uitgewerkt hoe de ecologische structuur vorm krijgt en op welke manier deze duurzaam kan worden geborgd. Door de inrichting en maatregelen die hieruit voortkomen, zal de ecologische kwaliteit van het gebied aanzienlijk verbeteren. De overwegingen om geen doorgang te verlenen aan de woonwijk Boswonen Noord zijn derhalve niet meer van toepassing en gelden niet als een belemmering voor de uitvoering van de woonwijk aan de Telgendijk. De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet.
<u>Punt 3 Participatieproces</u> Indiener geeft aan dat het participatieverslag alleen betrekking heeft op het bouwplan en niet op de wijziging van het omgevingsplan. Indiener geeft aan dat de overstap van BOPA naar een wijziging	De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een

Zienswijze	Beantwoording gemeente
van het omgevingsplan later is gemaakt dan het participatieproces, waardoor geen overleg heeft plaatsgevonden over de impact hiervan voor hun percelen. Volgens indiener zijn ook andere grondeigenaren onvoldoende geïnformeerd. Indiener geeft aan dat de participatie zoals vereist in de Participatieverordening gemeente Enschede 2022 nog moet plaatsvinden en dat het bouwvlak van Telgendijk 110 onderdeel moet worden van dit plan.	onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In januari 2025 is opnieuw uitleg gegeven over de voortgang van onderzoeken en het opstellen van schetsontwerpen, met de aankondiging dat er een inloopbijeenkomst zou volgen. In de maanden daarna zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft deze input aantoonbaar verwerkt in de plannen. Zo is onder andere het totale aantal woningen verlaagd naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen en zijn bouwhoogtes van enkele appartementengebouwen aangepast. Ook is de architectuur verder uitgewerkt en is veel aandacht besteed aan een groene en ecologische inrichting van de wijk. Tijdens het proces is geconcludeerd dat een buitenplanse omgevingsplanactiviteit niet passend zou zijn voor de omvang en permanente aard van de ontwikkeling. Daarom is gekozen voor een omgevingsplanwijziging, waarmee de ruimtelijke kaders structureel worden vastgelegd en de gemeenteraad zijn besluitvormende rol kan vervullen. Omwonenden zijn hierover geïnformeerd. Vervolgens is het ontwerp-omgevingsplan gepubliceerd en heeft iedereen de gelegenheid gehad om zienswijzen in te dienen. Deze zienswijzen worden nu beoordeeld en verwerkt in een gewogen, definitieve versie van het omgevingsplan. Alles bij elkaar laat dit proces zien dat de gemeente de participatievereisten, de zorgvuldigheidsnormen en de transparantieverplichtingen van de Omgevingswet volledig heeft toegepast en dat de omgeving daadwerkelijk invloed heeft gehad op de totstandkoming van het plan.
<u>Punt 4 Instructieregels</u> Indiener geeft aan dat in de motivering zonder verwijzingen wordt gesteld dat de wijziging van het omgevingsplan voldoet aan de instructieregels van het Rijk. Indiener geeft aan dat dit niet onderbouwd is en nog aangetoond moet worden.	Indiener heeft niet inzichtelijk gemaakt waarom niet aan de instructieregels wordt voldaan. In de motivering van het plan staat dat de rijksinstructieregels niet relevant zijn voor de ontwikkeling van Telgendijk. Daar waar ze wel van belang zijn, dan zijn deze verwerkt in het specifieke omgevingsaspect. Voorbeeld hierbij is dat § 5.1.5 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) voorschrijf dat cultureel erfgoed beschermd dient te worden. In paragraaf 3.6.2 is opgenomen welke cultuurhistorische waarden aanwezig zijn en hoe deze worden beschermd.
<u>Punt 5 Ontwikkelingsperspectief</u> Indiener geeft aan dat het ontwikkelingsperspectief ‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’ zich richt op behoud en versterking van kleinschalige ruimtelijke structuren waarin wonen, werken en landschap verweven zijn. Indiener geeft aan dat het woningbouwplan Telgendijk met 196 woningen een stedelijke uitbreiding vormt en daarmee strijdig is met dit ontwikkelingsperspectief.	Indiener heeft niet inzichtelijk gemaakt waarom niet aan het ontwikkelingsperspectief wordt voldaan. Het ontwikkelingsperspectief 'Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap' richt zich op het in harmonie met elkaar ontwikkelen van de diverse functies in het buitengebied. De gemeente is van mening dat het ontwikkelplan met wonen in combinatie met voldoende ruimte voor groenvoorzieningen en zelfs een ecologische verbindingszone wordt voldaan aan ‘in harmonie ontwikkelen’. Bovendien sluit het bouwplan aan de oostzijde stedenbouwkundig aan op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
	De provincie heeft in het kader van vooroverleg ingestemd met het planvoornemen.
Punt 6 Overlast Indiener geeft aan dat in deelgebied 3 ('Het Buitenerf') de woningen in orthogonale structuur te dicht op hun perceel worden gebouwd, waardoor overlast tussen hun stallen (geluid en geur) en toekomstige bewoners wederzijds ontstaat. Indiener geeft aan dat hun stallen al meer dan 70 jaar bestaan en dat het plan geen rekening houdt met hinder en leefbaarheid. Indiener verzoekt deze rij woningen te verwijderen. Tevens geeft indiener aan dat een appartementencomplex op een boerenerf niet passend is en strijdig is met de uitstraling van het gebied.	De zienswijze van indiener kan niet gevolgd worden. Onbekend is welke geur- en geluidshinder indiener bedoelt. Als indiener ook aangeeft, er worden woningen gerealiseerd, geen (agrarische) bedrijven. In het beeldkwaliteitsplan is aangegeven dat de uitstraling/vorm van de woningen zo is dat deze aansluiten bij het landelijk wonen. Dit staat dus los van het gebruik. Het gebruik is wonen. Indiener van de zienswijze woont op Telgendijk, aangelegen aan het plangebied. Het perceel Telgendijk 110 heeft ook een woonfunctie. De gemeente is van mening dat de opzet van het erf samen met de functie Groen voldoende afstand biedt tussen het woonperceel van indiener tot het bouwvlak waar de woningen gebouwd mogen worden. De woningen die in de directe nabijheid van het perceel Telgendijk 110 worden gerealiseerd zijn grondgebonden woningen. De grondgebonden woningen doen geen afbreuk op de leefbaarheid en zijn zorgvuldig ingepast tussen diverse typen groen, van houtwallen tot kleinschalige bosstructuren en fruitboomgaarden. Het derde deelgebied is een moderne interpretatie op het boerenerf. Het appartementengebouw sluit hierin aan door mee te doen in de orthogonale structuur en kleurstelling, maar ook in de collectieve sfeer van het erf.
Punt 7 Strijdig met Omgevingsvisie Indiener geeft aan dat het plan Telgendijk niet is opgenomen in de ontwikkelgebieden van de op 24 juli 2025 vastgestelde Omgevingsvisie van Enschede. Volgens indiener behoort het gebied tot het buitengebied en tot de Groene Pijler, waar de ambities liggen in behoud, versterking en vernieuwing van natuur, landschap en cultuurhistorie. Indiener geeft aan dat water, bodem en lucht randvoorwaarden zijn en stilte en donker bij de beleving horen. Volgens indiener is het plan Telgendijk in strijd met deze ambitie.	Ten opzichte van het ontwerp-omgevingsplan is de onderbouwing van het plan aan de Omgevingsvisie in de motivering van het gewijzigd vast te stellen TAM-omgevingsplan versterkt. In de Omgevingsvisie is aan het plangebied de kenmerken 'veldontginning met een basiswaarde', 'bossen en landgoederen' en 'sponsstad' toegekend. Deze kenmerken maken de realisatie van dit woningbouwplan niet onmogelijk. In de Omgevingsvisie is het plangebied nog niet aangemerkt als een gebied met een suburbaan leefmilieu. Als een nieuwe Omgevingsvisie wordt vastgesteld voor de gemeente Enschede zal het plangebied ook aangemerkt moeten worden als een gebied met een suburbaan leefmilieu. Dit woningbouwplan heeft de kenmerken van een suburbaan leefmilieu, omdat het o.a. in de stadsrand ligt en diverse woning typologieën worden gerealiseerd. Vanwege vorenstaande acht de gemeente dit plan passend in de Omgevingsvisie.
Punt 8 locatiekeuze Indiener geeft aan dat het college voor een buitenstedelijke ontwikkeling kiest met als argument dat er 'geen andere keuze' is, maar dat dit niet gebaseerd is op stedenbouwkundige criteria voor woninguitbreiding. Volgens indiener wordt dit gebied gekozen vanwege de mogelijkheid om opvanglocaties voor ontheemden te realiseren en hiervoor subsidie te ontvangen. Indiener geeft aan	In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen. Bij raadsbesluit in maart 2013 zijn de plannen door hoge risico's, beperkte marktvraag en grote financiële onzekerheden voor deze wijk geannuleerd. Nu de situatie sindsdien veranderd is en er sprake is van een woningcrisis, is dit een logische plek om hier de woningbouwplannen weer te herzien. Het plan Boswonen Noord is vervangen voor het voorliggende plan voor de Telgendijk. Dit plan sluit aan op de omgeving ook ten aanzien van de bouwhoogte. In het navolgende wordt dit verduidelijkt.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
dat stedelijke ontwikkelingen altijd moeten worden voorgelegd aan de stadsbouwmeester en dat deze onderbouwing ontbreekt. Het is strijdig met de al aangemerkte gebieden in Enschede die in de woonvisie zijn aangemerkt als toekomstige stadsuitbreiding voor woningbouw.	Het plan sluit op verschillende manieren aan op de bestaande omgeving. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen optimaal van het landschap genieten. Voor de toegestane bouwhoogte wordt aangesloten bij de bestaande volwassen bomen nabij het plangebied. Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving en dus ruim lager is dan wat het Kadaster als hoogbouw aanmerkt. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen. Het plan is vanuit stedenbouwkundige principes met zorg ontworpen. De visie is hierboven nader toegelicht. Een stadsbouwmeester zal een rol hebben bij de beoordeling van de omgevingsvergunning voor bouwen. Het toetsingskader voor de stadsbouwmeester zal het beeldkwaliteitsplan zijn. Overigens heeft de stadsbouwmeester deelgenomen aan het proces en de stedenbouwkundige geadviseerd.
<u>Punt 9 Groene-blauwe raamwerk</u> Indiener geeft aan dat in de plannen ten onrechte wordt gesteld dat de situering van woningen het groene-blauwe raamwerk versterkt. Volgens indiener is sprake van compensatie voor bebouwing en parkeerstraten, niet van versterking. Indiener geeft aan dat dit niet voldoet aan de norm voor een suburbaan / groenstedelijk woonmilieu. Zij verwijzen naar Eschmarkerveld waar wel aan deze norm is voldaan (750 woningen op 33 hectare).	De huidige ecologische waarde van het gebied is beperkt, maar het voorgenomen woningbouwplan biedt juist kansen om deze waarde te versterken. Binnen het project wordt daarom een gebiedsperspectief opgesteld waarin wordt uitgewerkt hoe de ecologische structuur vorm krijgt en op welke manier deze duurzaam kan worden geborgd. Door de inrichting en maatregelen die hieruit voortkomen, zal de ecologische kwaliteit van het gebied aanzienlijk verbeteren. Met betrekking tot de woningdichtheid wordt verwezen naar de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 10 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de veiligheid voor diverse gebruikersgroepen en dat alleen naar gemotoriseerd verkeer is gekeken met data die niet meer actueel zijn. Indiener geeft aan dat in 2025 een vergunning is verleend voor een gronddepot aan de Telgendijk, waarbij vermeld wordt dat dit extra transportbewegingen van vrachtwagens zal opleveren. De Telgendijk is tevens onderdeel van de Twentse fietsknooppuntenroute en wordt dagelijks gebruikt door hardlopers, wandelaars en mensen met honden. Indiener geeft aan dat in het plan niets is beschreven om deze gebruikersgroepen en de situatie rond het gronddepot te waarborgen. Daarnaast zal het verkeer in de toekomst door de planning van bedrijven aan de fietsstraat F35 toenemen, waar in dit plan geen rekening mee is gehouden. De veiligheid voor diverse gebruikersgroepen is onvoldoende gewaarborgd. De plannen voor een nieuwe ontsluitingsweg dragen niet bij aan de oplossing van bovengeschetste problemen.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgen de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst /Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Bij bovengenoemd kruispunt is specifieke aandacht voor de oversteekbaarheid over de Noord Esmarkerrondweg door het aanleggen van geleiders zodat de rijbaan in twee keer overgestoken kan worden. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we eveneens het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden.
<u>Punt 11 Voorstel verkeersontsluiting</u> Indiener geeft aan dat het argument dat aansluiting op de Euregioweg niet kan vanwege een toekomstige tunnelbak kan worden opgelost door de aansluiting te verplaatsen tegenover de Midzomerweg of door te trekken naar de Klein Boekelerveldweg. Indiener geeft aan dat dit goed overzichtelijke kruisingen mogelijk	Op basis van de onder punt 10 beschreven verkeersmaatregelen kan de verkeersafwikkeling goed plaatsvinden. Zoals in het verkeersonderzoek aangegeven is de beschreven variant (variant 4) afgeraden omdat deze variant andere grootschalige plannen om de verkeersstructuur te verbeteren, doorkruist.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
maakt, terwijl de huidige kruising Telgendijk–Klein Boekelerveldweg onoverzichtelijk en gevaarlijk is. Indiener geeft aan dat door deze kruising af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers veilig gebruik kunnen blijven maken van de huidige straat en dat dit ook mogelijkheden biedt om het gronddepot veiliger te ontsluiten door de in- en uitrit naar de nieuwe verbindingsweg te verplaatsen. Op de afbeelding is in rood/oranje de nieuwe verbindingsweg aangegeven, groen is de afsluiting door middel van fietsplaatjes voor gemotoriseerd verkeer en geel ontsluiting gronddepot. 	
<u>Punt 12 Natuur</u> Indiener geeft aan dat het plan een zeer korte afstand kent tussen bebouwing en een bestaande houtsingel/wal en dat dit leidt tot verstoring van natuur. Indiener geeft aan dat langs de noordzijde op hun erfgrens waardevolle zomereiken staan van circa 15 meter hoog en dat het bouwen op acht meter afstand binnen de kwetsbare zone valt. Volgens indiener leidt bouwrijp maken tot wortelschade, omvallen van bomen en verlies van biodiversiteit. Zij pleiten voor minimaal 12 meter afstand en versterking van de kwetsbare zone met jonge aanplant. Indiener geeft aan dat zij reeds bezwaar hebben ingediend bij de provincie Overijssel en hun zorgen hebben besproken in het Groenberaad.	Er is een Boom Effect Analyse uitgevoerd om te beoordelen of de beoogde ontwikkeling in relatie tot de waardevolle bomen uitvoerbaar is. De Boom Effect Analyse is als bijlage 4 aan de planmotivering gehecht. Met de Boom Effect Analyse is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling niet onuitvoerbaar is vanwege de waardevolle bomen. De werkzaamheden zullen op basis van de randvoorwaarden, conclusies en aanbevelingen uit de Boom Effect Analyse worden uitgevoerd.
<u>Punt 13 Woningbouwprogramma</u> Indiener geeft aan dat het plan uitgaat van 75% sociale huur, terwijl Enschede al op 40% sociale huur zit en moet voldoen aan 30%. Volgens indiener is het plan niet essentieel voor ontwikkeling en biedt het geen gemêleerde wijk, omdat er geen vrijstaande huizen,	Het klopt dat Enschede relatief veel sociale huurwoningen heeft in de bestaande woningvoorraad ten aanzien van andere omliggende gemeenten. Het toevoegen van deze sociale huurwoningen biedt onder andere onderdak aan Oekraïners en aan nieuwe bewoners die op de wachtlijst staan van de sociale woningbouwcorporaties. Er worden ook koopwoningen gerealiseerd. Door verschillende woningtypologieën en voor diverse doelgroepen in verschillende huur- en koopsegmenten (totaal 196, waarvan 147 huurwoningen

Zienswijze	Beantwoording gemeente
twee-onder-één-kappers, middenhuur, seniorenwoningen of woningen voor één-persoonshuishoudens worden aangeboden. Indiener geeft aan dat alleen rijwoningen en appartementen worden gepland, ook in het boerenerf-deel. Zij geven aan dat dit de kans op toekomstige problematiek vergroot en dat buurtparticipatie nihil is, omdat weinig met informatie van omwonenden is gedaan.	om 49 koopwoningen) te bouwen, komt er een goede gemixte buurt waarbij we aansluiten bij de uitgangspunten van de vastgestelde Woonvisie. Hierin hebben we opgeschreven dat we 9.300 woningen toevoegen tot 2032 om aan woningbehoefte te voldoen. Hiervan vallen er 2.000 in het sociale huursegment. Met de realisatie van 196 woningen wordt er substantieel bijgedragen aan de ambitie om de woningvoorraad te vergroten. De strategie vanuit de Woonvisie is ingezet op de groeiambitie om door te groeien naar 170.000 inwoners. De gemeente onderkent dat participatie bij ruimtelijke ontwikkelingen zorgvuldig moet worden vormgegeven en dat het belangrijk is om helder te communiceren over de mate van invloed die belanghebbenden hebben. Daarbij wordt gewerkt met verschillende vormen van participatie, zoals ook verbeeld in de participatieladder, variërend van informeren tot meebeslissen. In dit geval is participatie ingericht op het niveau van raadplegen, waarbij omwonenden en belanghebbenden de mogelijkheid hebben gehad om aandachtspunten, zorgen en suggesties kenbaar te maken. Deze input is betrokken bij de nadere uitwerking en afweging van het plan. Zo zijn enkele ingebrachte punten op gebied van verkeer meegenomen in het ter vaststelling aangeboden plan. Zie het Participatieplan, bijlage 2 van de motivering. In bijlage 3 van dit Participatieplan is aangegeven wat de aanpassingen zijn als gevolg van de toegepaste participatie. De gemeente benadrukt dat participatie niet betekent dat alle aangedragen wensen één-op-één kunnen worden overgenomen. Er vindt altijd een integrale belangenafweging plaats, waarbij naast de belangen van omwonenden ook andere belangen, zoals woningbouwopgaven, beleidskaders en ruimtelijke kwaliteit, worden meegewogen. De gemeente is van oordeel dat het participatietraject in dit geval op een passende wijze is doorlopen en dat geen sprake is van dat er weinig met de informatie van omwonenden is gedaan

Conclusie

Het plan is mede vanwege deze zienswijze aangepast op de volgende onderdelen:

- De toets van het plan aan de Omgevingsvisie is versterkt.
- De toets van het plan aan de Woonvisie is versterkt.
- Er is een Boom Effect Analyse uitgevoerd.

Zienswijze 23, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat zijn grote zorg uitgaat naar intensievere verkeersbewegingen en veel meer auto's die over de brug bij de Noord Esmarkerrondweg moeten. Indiener geeft aan dat sinds er drempels op de brug liggen aan beide eindkanten er langere rijen auto's staan te wachten voor de brug, die bovendien onoverzichtelijk is en naar hun inzicht levensgevaarlijk. Indiener geeft aan dat ook de aanpassing bij het kruispunt Lippehorst meer gevaarlijke situaties oplevert.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgen de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst /Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Bij bovengenoemd kruispunt is specifieke aandacht voor de oversteekbaarheid over de Noord Esmarkerrondweg door het aanleggen van geleiders zodat de rijbaan in twee keer overgestoken kan worden. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we eveneens het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen te Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. Voor de lange termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met eerdergenoemde aanpassingen, binnen de huidige infrastructuur.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 2 Verkeersonderzoek</u> Indiener geeft aan dat er nieuw onderzoek moet worden gedaan en dat dit niet door “een uurtje bij de brug te gaan staan” moet worden uitgevoerd, maar door meerdere malen terug te komen zodat een goed beeld ontstaat van het verkeer dat hier dagelijks langs rijdt en stilstaat. Indiener geeft aan dat hun zorgen hierover groot zijn.	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 24, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Verkeersplan</u> Indiener geeft aan dat zij het woningtekort begrijpen en het bouwen van huizen op zich prima vinden, maar dat eerst aan basisvoorwaarden moet worden voldaan. Indiener geeft aan dat net zoals stroom, water en riolering moeten worden aangelegd, ook een verkeersplan vooraf moet worden aangelegd. Indiener geeft aan dat aan- en afvoerwegen tweebaans moeten worden om het extra verkeer te verwerken en dat kruisingen veiliger moeten worden, omdat 196 nieuwe huizen ook ongeveer 196 extra auto's betekent.	Het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 12 van de motivering) richt zich op de effecten van de planontwikkeling en de directe aansluitingen met dit plangebied. Wij volgen de aanbevelingen uit het verkeersonderzoek. Hieruit blijkt niet dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst /Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Bij bovengenoemd kruispunt is specifieke aandacht voor de oversteekbaarheid over de Noord Esmarkerrondweg door het aanleggen van geleiders zodat de rijbaan in twee keer overgestoken kan worden. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. In de verdere planuitwerking is variant West+Oost gekozen en de adviezen uit het verkeersonderzoek nemen wij over. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we eveneens het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is, zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. Voor de lange termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met eerdergenoemde aanpassingen, binnen de huidige infrastructuur.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 2 Verkeersveiligheid</u> Indiener geeft aan dat Goudappel heeft onderzocht dat de Noord Esmarkerrondweg het extra verkeer aan kan, maar dat de echte knelpunten zitten in de eenbaans spoorbrug, de smalle Telgendijk, de smalle Klein Boekelerveldweg en de smalle Hoge Boekelerweg. Indiener geeft aan dat deze wegen nu al niet veilig zijn voor fietsers en niet berekend zijn op veel verkeer. Indiener geeft aan dat de kruising Hoge Boekelerweg – Noord Esmarkerrondweg bij drukte onoverzichtelijk en gevaarlijk is voor fietsers die moeten oversteken en dat de kruising Lippehorst – Noord Esmarkerrondweg nu al gevaarlijk is en (bijna)aanrijdingen heeft opgeleverd.	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.
<u>Punt 3 Verkeerszorgen informatieavond</u> Indiener geeft aan dat Goudappel de knelpunten heeft benoemd, maar dat in het plan van de gemeente alleen aanpassingen aan de kruising Lippehorst – Noord Esmarkerrondweg en aan de Telgendijk zelf worden meegenomen. Indiener geeft aan dat tijdens de info avond van 6 januari de verkeersdeskundige niet inging op hun zorgen over de bottlenecks en alleen sprak over het aanpassen van kruispunten. Indiener geeft aan dat zij zich niet gehoord voelden.	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.
<u>Punt 4 Voorstel oplossingen</u> Indiener geeft aan dat volgens hen de volgende maatregelen noodzakelijk zijn om het plan Telgendijk op een correcte manier te bouwen: - een dubbele spoorbrug realiseren (omdat de gemeente destijds geen geld bijlegde om dit direct te doen, wat volgens indiener nu een gemiste kans is die moet worden rechtgezet); - zowel de kruising Lippehorst – Noord Esmarkerrondweg als de kruising Hoge Boekelerweg – Noord Esmarkerrondweg verbeteren en veilig maken, evenals de splitsing Hoge Boekelerweg – Klein Boekelerveldweg; - alle wegen breder en veiliger maken voor het extra verkeer, waaronder de Hoge Boekelerweg, Klein Boekelerveldweg en	Zie de gemeentelijke beantwoording onder punt 1.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
Telgendijk; - een nieuwe ontsluitingsweg aanleggen van de Telgendijk naar de Euregioweg (heroverwegen); - een deel van de subsidies mogelijk gebruiken voor het verkeersplan, omdat bij woningbouw ook de financiering van randvoorwaarden moet worden meegenomen.	

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Zienswijze 25, [redacted]

Samenvatting en beantwoording zienswijze:

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 1 Subsidie gedreven</u> Indiener geeft aan dat Plan Telgendijk losstaat van enig meerjarig woon- en verkeersbeleid van de gemeente Enschede en met voorrang is ontwikkeld om op tijd voor een subsidie van Oekraïense vluchtelingengelden in aanmerking te komen.	Het klopt dat de gemeente hoge prioriteit geeft aan dit woningbouwplan. Het ontvangen van subsidiegelden in het kader van de opvang van Oekraïense vluchtelingen is mede een reden om hoge prioriteit aan dit woningbouwplan te geven. Daarnaast is er sprake van een woningbouwcrisis, door dit plan samen met De Woonplaats vorm te geven kunnen we een deze twee op een positieve manier combineren.
<u>Punt 2 Onsamenhangende planvorming</u> Indiener geeft aan dat het bouwplan krap een jaar geleden met stoom en kokend water van de tekentafel is gekomen na een intensieve brainstorm van diverse disciplines en op 25-02-2025 is gepresenteerd. Indiener geeft aan dat op dezelfde datum de opdracht werd gegeven aan Bureau Goudappel voor een verkeerskundig en akoestisch onderzoek, wat volgens hen de onsamenhangendheid van de planvorming onderstreept. Tevens geeft indiener aan dat zij de visie van de stadsbouwmeester Jessica Hamarlund Bergmann missen.	De gemeente heeft voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk aan de Telgendijk een zorgvuldige en transparante procedure gevolgd, passend binnen de kaders van de Omgevingswet. Omwonenden zijn in september 2024 geïnformeerd over het besluit van het college om te onderzoeken of woningbouw op deze locatie mogelijk is, waarbij meteen duidelijk is gemaakt dat het om een onderzoeksfase ging en dat de plannen nog niet vaststonden. In januari 2025 is opnieuw uitleg gegeven over de voortgang van onderzoeken en het opstellen van schetsontwerpen, met de aankondiging dat er een inloopbijeenkomst zou volgen. In de maanden daarna zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarin omwonenden hun zorgen en wensen konden delen. Deze reacties gingen onder meer over verkeer, bouwhoogtes, woningtypeverdeling en de groene inrichting. De gemeente heeft deze input aantoonbaar verwerkt in de plannen. Zo is onder andere het totale aantal woningen verlaagd naar 196 om voldoende groene ruimte te garanderen en zijn bouwhoogtes van enkele appartementengebouwen aangepast. Ook is de architectuur verder uitgewerkt en is veel aandacht besteed aan een groene en ecologische inrichting van de wijk. De gemeente heeft bij het opstellen van het plan de verschillende deskundigenrapporten betrokken bij de belangenafweging. Geen van de rapporten geven aan dat de planontwikkeling niet uitvoerbaar is of juist ongewenst is. Alles bij elkaar laat dit proces zien dat de gemeente de participatievereisten, de zorgvuldigheidsnormen en de transparantieverplichtingen van de Omgevingswet volledig heeft toegepast en dat de omgeving daadwerkelijk invloed heeft gehad op de totstandkoming van het plan. Het plan is vanuit stedenbouwkundige principes met zorg ontworpen. Een stadsbouwmeester zal een rol hebben bij de beoordeling van de omgevingsvergunning voor bouwen. Het toetsingskader voor de stadsbouwmeester zal het beeldkwaliteitsplan zijn. Overigens heeft de stadsbouwmeester deelgenomen aan het proces en de stedenbouwkundige geadviseerd.

Zienswijze	Beantwoording gemeente
<u>Punt 3 Boswonen Noord</u> Indiener geeft aan dat Plan Telgendijk geen deel meer uitmaakt van de ontwikkeling van woonwijk De Eschmarke en dat in 2012 de bouw van ca. 200 vrijstaande woningen in het gebied Boswonen Noord werd geschrapt vanwege bodemvervuiling, verkeersproblematiek en hoge exploitatiekosten. Indiener geeft aan dat zonder argumentatie woningbouw nu 14 jaar later onverwacht terugkeert in dit gebied, wat volgens hen het risico geeft dat er elders langs de stadsrand postzegel-buurten als Plan Telgendijk ontstaan, los van meerjarig stedenbouwkundig beleid.	In het ontwikkelplan Eschmarke 2009 is het plangebied meegenomen voor de woningbouwontwikkeling Boswonen Noord. In dit plan werd voorzien in de realisatie van 200 tot 250 woningen. Bij raadsbesluit in maart 2013 zijn de plannen door hoge risico's, beperkte marktvraag en grote financiële onzekerheden voor deze wijk geannuleerd. Nu de situatie sindsdien veranderd is en er sprake is van een woningcrisis, is dit een logische plek om hier de woningbouwplannen weer te herzien. De belangrijkste reden destijds was dat onbekend was of er wel behoefte was aan woningen. Het risico op afname van de woningen werkte door in de grondexploitatie. Met de huidige behoefte aan woningen en de gemeentelijke ambitie om door te groeien naar een stad met 170.000 inwoners zijn die risico's slechts beperkt aanwezig. In het specifiek zijn in het Ontwikkelplan Eschmarke uit 2012 samengevat 4 overwegingen genoemd: 1. Grondverwervingen moeten nog plaatsvinden met mogelijk onteigeningsprocedures; 2. Verkeerskundige discussie waarbij meerdere opties spelen hoe om het plangebied moet worden ontsloten, waarbij een keuze gemaakt moet worden over de wegen Klein Boekelerveldweg of de Oosterstraat of een nieuwe ontsluitingsroute; 3. Mogelijke ernstige bodemsaneringsrisico's; 4. Beperking van een ecologische verbindingszone voor de woningbouwontwikkeling. Ad 1. In het voorliggend plan heeft de gemeente de gronden verworven. Ad 2. Verkeersonderzoek heeft uitgewezen op welke wijze het plangebied het beste kan worden ontsloten. Ad 3. Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek (zie bijlage 6 bij de motivering van het wijzigingsplan) uitgevoerd, hieruit blijkt dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van deze wijziging van het omgevingsplan. Ad 4. De huidige ecologische waarde van het gebied is beperkt, maar het voorgenomen woningbouwplan biedt juist kansen om deze waarde te versterken. Binnen het project wordt daarom een gebiedsperspectief opgesteld waarin wordt uitgewerkt hoe de ecologische structuur vorm krijgt en op welke manier deze duurzaam kan worden geborgd. Door de inrichting en maatregelen die hieruit voortkomen, zal de ecologische kwaliteit van het gebied aanzienlijk verbeteren. De overwegingen om geen doorgang te verlenen aan de woonwijk Boswonen Noord zijn derhalve niet meer van toepassing en gelden niet als een belemmering voor de uitvoering van de woonwijk aan de Telgendijk.
<u>Punt 4 Stedenbouw</u> Indiener geeft aan dat Plan Telgendijk stedenbouwkundig niet aansluit op Park Stokhorst, gezien de dichte bebouwing van 200 woningen op enkele hectares inclusief	Het plan sluit op verschillende manieren aan op de bestaande context. Deelgebied 1 sluit aan de westzijde qua massa en volume aan op Park Stokhorst. Tussen deelgebied 1 en 2 wordt een volwaardige ecozone gerealiseerd, waarin de hoogte geleidelijk oploopt door middel van zowel bebouwing als beplanting richting

Zienswijze	Beantwoording gemeente
gestapelde bouw tot vijf lagen. Volgens indiener contrasteert dit sterk met de groene stadsrand en met de visie tot 2012 om bewoners van Park Stokhorst kwalitatieve doorstroming te bieden, zoals bij de Vaarwerk- en Heerschapshorst.	deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt aan weerszijden omsloten door twee groene corridors. Deze corridors versterken het landschappelijke en ecologische raamwerk. Met de lange zichtlijnen en de diversiteit in het programma sluit deelgebied 2 aan op het omliggende landschap. De toevoeging van appartementen draagt hieraan bij. Op deze manier kunnen verschillende doelgroepen optimaal van het landschap genieten. Op basis van de volwassen bomen rondom het plangebied is bepaald dat de maximale bouwhoogte niet boven de boomtoppen mag uitsteken. Daarom is gekozen voor een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen, met een zorgvuldige opbouw in hoogte waarbij rekening wordt gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving. Aan de oostzijde wordt aangesloten op de bestaande boerenerftypologieën, zodat ook daar een passende overgang ontstaat. Voor de locatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de relatie tussen de ontwikkeling en het landschap, groen, ecologie, parkeren, water en het programma. In combinatie met opmerkingen uit de buurt over de dichtheid heeft dit geleid tot een evenwichtig ontwerp van 196 woningen. Met deze keuzes wordt op respectvolle wijze aangesloten op de context. Ter verduidelijking: de planlocatie valt niet onder “Park Stokhorst”, maar onder “’t Weldink”.
<u>Punt 5 Visie gemeente</u> Indiener geeft aan dat het stadsbestuur in 2015 de bouw van twee vrijstaande woningen aan de Telgendijk nog prees als passend bij de Woonvisie duurzame, energieneutrale woningen in een groen woonmilieu als niche in de markt. Indiener verwijst ook naar Wijziging 2 van het Bestemmingsplan Klein Boekelerveldweg 2013 waarin de milieuzone grondwaterbescherming werd geschrapt omdat grondwaterbescherming “niet langer noodzakelijk” zou zijn. Indiener vraagt hoe de gemeente deze wijziging rijmt met het huidige bouwplan Telgendijk.	Oudere visies kunnen hun relevantie verloren hebben door een veranderende maatschappelijk omstandigheden, woningbehoefte en ruimtelijke opgaven. De actuele planvorming is gebaseerd op geldend beleid en de huidige ruimtelijke en sociale vraagstukken. De gebiedsaanduiding "milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied" is in het bestemmingsplan Klein Boekelerveldweg 2013 opgenomen in verband met de bescherming en veiligstelling van de kwaliteit van het grondwater met het oog op drinkwatervoorziening. Met het wijzigingsplan uit 2015 is een wijziging doorgevoerd om deze aanduiding te verwijderen. In de toelichting van het wijzigingsplan is aangegeven dat het winnen van grondwater ten behoeve van de drinkwatervoorziening niet in of nabij de gronden die zijn gelegen binnen het gebied van bestemmingsplan "Klein Boekelerveldweg 2013" plaatsvinden. Deze wijziging ligt niet voor in het plan Telgendijk. De woningbouwontwikkeling is getoetst dat het aspect water geen belemmering voor de invulling van het plan. Paragraaf 3.6.6 van de motivering gaat daar op in.
<u>Punt 6 Verkeersontsluiting</u> Indiener geeft aan dat Plan Telgendijk een heldere visie mist op hoe een verantwoorde verkeersontsluiting in het noordoostelijk stadsdeel mogelijk is, zeker gezien de uitbreiding van De Eschmarke. Indiener	Het verkeersonderzoek geeft aan dat de woningbouwontwikkeling maar een zeer beperkt effect heeft op de Esmarkerbrug en dit effect maakt het al bestaande knelpunt niet noemenswaardig groter. Voor de Klein Boekelerveldweg volgen we het advies uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Klein Boekelerveldweg, tussen

Zienswijze	Beantwoording gemeente
geeft aan dat het opperen van afsluiting van de spoorbrug of vervanging ervan twaalf jaar na aanleg als onrealistisch overkomt. Volgens indiener is de gedeelde verkeersontsluiting voor fietsers en auto's problematisch voor zowel het nieuwe kruispunt tegenover de Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg als voor de Telgendijk/Klein Boekelerveldweg. Extra knelpunten zijn volgens hen de 125 meter verderop gelegen smalle Esmarkerbrug (een rijstrook) en het vrachtverkeer van het gronddepot bij de Telgendijk-hoek Oosterstraat (vrachtwagentransport).	de Telgendijk en de Euregioweg zal verbreed worden naar 5,80 meter. In verband met de aanrijroute van het bouwverkeer worden voorafgaand aan de bouw, passeerhavens aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze route. Voor het westelijke deel van de Klein Boekelerveldweg, tussen de Telgendijk en de Hoge Boekelerveldweg, geldt in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer. Daar waar het ruimtelijk inpasbaar is zal dit deel van de Klein Boekelerveldweg eveneens verbreed gaan worden. De Telgendijk gaat ook verbreed worden met daarbij aanpassing van de bochten van het kruispunt Klein Boekelerveldweg / Telgendijk. Aangezien beide erftoegangswegen zijn blijft het een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang dient te krijgen. De beoordeling van het schetsontwerp voor het kruispunt Lippehorst/Noord Esmarkerrondweg/Woningbouw Telgendijk is meegenomen in het verkeersonderzoek. In de rapportage wordt vastgesteld dat de voorgestelde vormgeving voldoet aan de geldende landelijke richtlijnen, met onder meer voldoende opstelruimte en een veilige, gefaseerde oversteek voor fietsers. Het kan daarom als verkeersveilig beschouwd worden. Net als in de huidige situatie moet het verkeer uit de Lippehorst voorrang verlenen aan het verkeer op de Noord Esmarkerrondweg. Als het drukker is betekent dat, dat men inderdaad iets langer moet wachten. Voor de langere termijn werken we aan een masterplan voor de bereikbaarheid van de stad. Dit staat los van de ontwikkeling aan de Telgendijk. Het plan Telgendijk past, met eerdergenoemde aanpassingen, binnen de bestaande infrastructuur.
<u>Punt 7 Enschede 700</u> Indiener geeft aan dat, teruggrijpend op Enschede 700, kunnen wij niet nalaten de geprezen lange termijn-visie van oud-burgemeester Bergsma aan te halen: de aanleg van 100 jaar geleden van de stadsingel en de daar langs gebouwde woningen. Wij hopen dat u ons inwoners een betere meer vertrouwenwekkende stadsuitbreiding biedt dan nu met dit Plan Telgendijk.	De ingebrachte beschouwing wordt ter kennisgeving aangenomen.
<u>Punt 8 Aanvullende opmerkingen</u> Indiener geeft aan dat Hoge Boekel een natuurgebied is. Dat de brug Noord Esmarkerrondweg gevaarlijk is. Ook wordt aangegeven dat een weiland vol met zonnepanelen milieuvervuilend is. En tot slot dat een weiland met huizen in Telgendijk een noodplan is.	De aanvullende opmerkingen van indiener zijn meegenomen en zijn behandeld bij de beantwoording van punt 3 (Boswonen Noord) en punt 6 (Verkeersontsluiting). De mededeling ten aanzien van zonnepanelen wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het omgevingsplan.

Bijlagen

1. Nota van Wijzigingen

Bijlage 1: Nota van wijzigingen

OVERZICHT VAN WIJZIGINGEN T.O.V. DE ONTWERP WIJZIGING OMGEVINGSPLAN 'TAM-OMGEVINGSPLAN H22T WONINGBOUWPLAN TELGENDIJK'

De omgevingsplanwijziging 'TAM-omgevingsplan H22T Woningbouwplan Telgendijk' heeft als ontwerp ter inzage gelegen van 18 december 2025 tot en met 28 januari 2026. Tijdens de terinzagetermijn zijn 25 zienswijzen ingediend. De zienswijzen geven aanleiding de gemeenteraad voor te stellen de omgevingsplanwijziging gewijzigd vast te stellen. Ook zijn enkele wijzigingen door de gemeente zelf gedaan. Hieronder zijn de wijzigingen opgesomd.

Aanpassingen planregels:

Artikel in vast te stellen plan	**Artikel in ontwerp plan**	**Aanpassing**
Preambule	Preambule	In dit TAM-omgevingsplan wordt verwezen naar artikelen uit het omgevingsplan van gemeente Enschede. In de periode tussen ontwerp en vaststelling is de omgevingsplanwijziging Stadsveld vastgesteld. Bij die wijziging zijn bouwregels en aanvraagvereisten uit de bruidsschat verplaatst. Voor de helderheid is tekst toegevoegd aan de Preambule.
Artikel 1	Artikel 1	Lid 2 gewijzigd naar: ' De regels in hoofdstuk 1 tot en met 5, met uitzondering van Artikelen 2.7 t/m 2.10, en de regels in afdeling 22.3 (milieubelastende activiteiten) van het omgevingsplan van gemeente Enschede, zijn niet van toepassing op de locatie, bedoeld in het derde lid, voor zover die regels in strijd zijn met regels in dit hoofdstuk (22T).'
Artikel 3 (3.21)	Niet van toepassing	Om de realisatie en duurzame instandhouding van de ecologische corridor goed te borgen is aan de ecologische corridor de functie 'Natuur' toegekend. Voor de ecologische corridor is hierbij, onder 3.21, de volgende begripsbepaling opgenomen: 'een verbinding tussen verschillende natuurgebieden, zodat de soorten die in zo'n natuurgebied leven, zich kunnen verplaatsen van het ene naar het andere gebied'.
Artikel 3 (3.37)	Niet van toepassing	Begripsbepaling opgenomen voor: middeldure huurwoning. De begripsbepaling is onder lid 3.37 als volgt geformuleerd: 'huurwoning als bedoeld in lid 1 onder c van artikel 5.161c van het Besluit kwaliteit leefomgeving, waarvan de jaarlijks te indexeren aanvangshuurprijs en maximale huurprijs zijn vastgesteld in de verordening 'Doelgroepenverordening sociale huur en middenhuur Enschede 2021' (of diens rechtsopvolger) en waarvan de instandhouding voor ten minste de in die verordening genoemde periode na de eerste ingebruikname is verzekerd '.
Artikel 3 (3.46)	Niet van toepassing	Begripsbepaling opgenomen voor: reguliere woning. De begripsbepaling is onder lid 3.46 als volgt geformuleerd: 'woning, niet zijnde een sociale of een

		middeldure huurwoning'.
Artikel 6	Artikel 6	Tekst gewijzigd naar: 'De aanvraagvereisten, bedoeld in paragraaf 1.5.2 en Artikel 2.2 van het omgevingsplan van gemeente Enschede, zijn van overeenkomstige toepassing op een omgevingsvergunning die is vereist op grond van dit hoofdstuk 22T.'
Artikel 10	Artikel 10	Tekst gewijzigd naar: a. De bouwregels in dit hoofdstuk (22T) gelden als beoordelingsregels als bedoeld in Artikel 2.11 van het omgevingsplan van gemeente Enschede voor de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken zoals opgenomen Artikel 2.1 van het omgevingsplan van gemeente Enschede. b. De bouwregels in dit hoofdstuk (22T) gelden in aanvulling op of (bij strijdigheid) in afwijking van de beoordelingsregels in hoofdstuk 1 tot en met 5 van het omgevingsplan van Enschede voor een omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken. c. De bouwregels in dit hoofdstuk (22T) gelden eveneens als ruimtelijke regels voor de vergunningvrije bouwactiviteiten als bedoeld in Artikel 2.5 het omgevingsplan van Enschede, waarop het omgevingsplan onverminderd van toepassing is.
Niet van toepassing	Artikel 15.3	In het ontwerp TAM-omgevingsplan is in lid 15.3 opgenomen dat enkele activiteiten verboden zijn zonder omgevingsvergunning. De betreffende activiteiten zijn echter nodig om het beoogde plan te kunnen realiseren en zijn derhalve komen te vervallen. In het ontwerp TAM-omgevingsplan stonden de beoordelingsregels omgevingsplanactiviteit bouwwerken opgenomen in lid 15.4. Dit lid is verplaatst naar 15.3.
Artikel 18.4a	Artikel 18.3a	Om goed te borgen dat woningen in gebruik blijven als sociale huurwoningen de regel gewijzigd van 'minimaal 30% van het totaal aantal woningen in het plangebied betreft sociale huurwoningen, met een minimum van 59 sociale huurwoningen' naar 'Minimaal 75% van het totaal aantal woningen in het plangebied betreft sociale huurwoningen'. Hierbij zijn de beoordelingsregels omgevingsplanactiviteiten bouwwerken verplaatst van artikel 18.4 naar artikel 18.3.
Artikel 18.5	Niet van toepassing	Met dit lid is geregeld dat op voorwaarde van een omgevingsvergunning sociale huurwoningen, na afloop van de in het tweede lid van artikel 184. bedoelde instandhoudingstermijn, kunnen worden omgezet naar een ander woningtype.
Artikel 18.6	Niet van	Met dit lid is geregeld dat de omgevingsvergunning als

	toepassing	bedoeld in artikel 18.5 enkel wordt verleend als ook wordt voldaan aan de overige geldende regels op de betreffende locatie, met uitdrukkelijke aandacht voor het voldoen aan de regels in artikel 22 (Parkeren).
Artikel 19 Natuur	Niet van toepassing	Om de realisatie en duurzame instandhouding van de ecologische corridor goed te borgen is aan de ecologische corridor de functie 'Natuur' toegekend. In artikel 19 zijn voor de functie 'Natuur' de regels neergelegd.
Artikel 23 Geluid	Niet van toepassing	Inhoudelijk in dit artikel het lid 'Gebruiksactiviteit geluid' toegevoegd, om de maximaal toelaatbare geluidsbelasting vast te leggen. Specifiek in dit lid het navolgende opgenomen: 'Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hogere geluidswaarde' is het gezamenlijk geluid, zoals bedoeld in Besluit bouwwerken leefomgeving, voor zover deze meer bedraagt dan 53 dB, de waarde als is aangegeven in de tabel in bijlage 5 behorende bij het in bijlage 1 van dit plan opgenomen onderzoek verkeer en geluid (kenmerk 021869.20251103.R1.11, d.d. 17 april 2026 opgesteld door Goudappel)'.
Bijlage 1; Invulling ecologische corridor	Niet van toepassing	In artikel 19 van de planregels is een lid gewijd aan de ecologische corridor. Een uitsnede uit het beeldkwaliteitsplan 'Telgendijk 2026' is hierom als bijlage bij de planregels gevoegd.
Bijlage 2; Onderzoek verkeer en geluid	Niet van toepassing	In artikel 23 van de planregels wordt verwezen naar het onderzoek verkeer en geluid. Dit onderzoek is hierom als bijlage bij de planregels gevoegd.

Aanpassingen planverbeelding:

1. Vanwege de resultaten uit het onderzoek verkeer en geluid is een aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – hogere geluidswaarde' opgenomen op de planverbeelding.
2. Aan de ecologische corridor is de functie 'Natuur' toegekend i.p.v. de functie 'Groen'.
3. De planverbeelding is afgestemd op het aangepaste ontwerp. De exacte locaties voor de functies 'Groen' en 'Verkeer' zijn hierom deels gewijzigd. Ook zijn de bouwvlakken voor de 2 appartementencomplexen in deelgebied 2 met 2 meter naar het zuiden verplaatst.

Aanpassingen planmotivering:

Onderdeel	**Aanpassing**
Ecologische corridor	In de begripsbepaling is de term ecologische corridor opgenomen. Door de hele planmotivering is de term ecozone gewijzigd naar ecologische corridor.
Paragraaf 1.3 De beoogde ontwikkeling	Ten opzichte van het ontwerp dat onderdeel uitmaakte van de planmotivering van het ontwerp TAM-omgevingsplan zijn aanpassingen doorgevoerd. Er is een kopje gewijd aan de aanpassingen die zijn gemaakt

	in het ontwerp.
Paragraaf 1.3 De Beoogde ontwikkeling (figuur 3)	Het gewijzigde ontwerp is als figuur 3 opgenomen in de planmotivering.
Paragraaf 1.3 Beleidsregels beeldkwaliteit	Tekst toegevoegd/aangepast over de vindplaats van de beleidsregels beeldkwaliteit 'Telgendijk 2026'. Deze worden na vaststelling gepubliceerd op https://lokaleregelgeving.overheid.nl/.
Paragraaf 2.2 Procedure	Onder het kopje 'zienswijzen en vaststelling' is de tekst aangepast/aangevuld vanwege de ingekomen zienswijzen.
Paragraaf 3.4; kopje 'De Omgevingsvisie en deze wijziging van het Omgevingsplan'.	Tekst aangepast. Plan concreet getoetst aan de kenmerken die aan het plangebied zijn toegekend in de Omgevingsvisie. Aanvullend hieraan ingegaan op de kenmerken van een suburbaan leefmilieu.
Paragraaf 3.5: kopje 'De Woonvisie en deze wijziging van het Omgevingsplan'.	De toets van het plan aan de Woonvisie tekstueel versterkt.
Paragraaf 3.6.1 Welstand en beeldkwaliteit	De motivering in deze paragraaf is gewijzigd en aangevuld vanwege een geactualiseerde versie van het beeldkwaliteitsplan en de uitvoering van een Boom Effect Analyse.
Paragraaf 3.6.8 Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Als bijlage 1 bij de planregels is de invulling van de ecologische corridor gehecht. In deze paragraaf is hierop de tekst gewijzigd.
Paragraaf 3.6.9 Beschermde planten- en diersoorten	Er is een QS natuurwaardenonderzoek uitgevoerd op locaties aan de Klein Boekelerveldweg waar verkeersmaatregelen beoogd zijn. Deze paragraaf is aangevuld met uitkomsten van dit rapport.
Paragraaf 3.6.12 Geluidhinder	Ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan is een nieuwe definitieve versie van het onderzoek verkeer en geluid aan de motivering van het plan gehecht. Deze paragraaf is voorzien van nieuwe afbeeldingen uit dit definitieve onderzoek verkeer en geluid en ook tekstueel aangepast op basis van dit definitieve onderzoek verkeer en geluid.
Paragraaf 3.6.13 Verkeer	Ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan is een nieuwe versie (versie april 2026) van het onderzoek verkeer en geluid gehecht aan de planmotivering. Deze paragraaf is op basis van dit geactualiseerde onderzoek gewijzigd.
Paragraaf 3.6.13 Verkeer	Ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan is de motivering gericht op parkeren aangescherpt. Er is gemotiveerd dat 221 parkeerplaatsen benodigd zijn voor dit woningbouwplan en dat binnen de functie 'Verkeer' ruim voldoende ruimte aanwezig is om de parkeervraag op te kunnen vangen.

Bijlage 1 Het ontwerp	Het gewijzigde ontwerp is als bijlage 1 gehecht aan de planmotivering.
Bijlage 3 Beeldkwaliteitsplan Telgendijk 2026	De beleidsregels beeldkwaliteit 'Telgendijk 2026' worden na vaststelling gepubliceerd op https://lokaleregelgeving.overheid.nl/. Ze zijn niet meer als bijlage bij de planmotivering gevoegd. Dis is nu beschreven bij bijlage 2. Overal in de tekst is verder de wijziging doorgevoerd dat verwezen wordt naar de geactualiseerde versie van het beeldkwaliteitsplan 'Telgendijk 2026'.
Bijlage 4 Boom Effect Analyse	Vanwege de werkzaamheden die nabij waardevolle bomen worden uitgevoerd is een Boom Effect Analyse uitgevoerd.
Bijlage 9 Quickscan Natuurwaardenonderzoek Klein Boekelerveldweg	Vanwege beoogde verkeersmaatregelen aan de Klein Boekelerveldweg is deze QuickScan uitgevoerd.
Bijlage 12 Onderzoek verkeer en geluid	De definitieve versie (versie 17 april 2026) is als bijlage aan de toelichting gehecht en vervangt de versie van oktober 2025.
Bijlage 15 Notitie t.b.v. MER-beoordeling	De notitie t.b.v. MER-beoordeling is gewijzigd o.b.v. de wijzigingen die zich in de planmotivering t.o.v. het ontwerp TAM-omgevingsplan hebben voorgedaan.