Gemeente Almelo

Hoorzitting

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

Datum hoorzitting	maandag 27 juni 2022

Aanwezig:
Raadsgriffier: [redacted] (toehoorder)

Raadsleden:

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

Indieners zienswijzen:
Woordvoerder: [redacted]
Gemachtigde: [redacted]
En alle andere ondertekenaars van de zienswijze

Ambtelijke vertegenwoordiging en verslag: [redacted]

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

Verslag: [redacted]

19.05: Opening van de zitting door [redacted].
Voorstellen van raadsleden, uitleg procedure horen.

Voorzitter geeft gemachtigde van de zienswijze [redacted] het woord. Gemachtigde geeft aan dat [redacted] mede-ondertekenaar van de zienswijze namens alle indieners het woord voert.
De toelichting is op papier gezet en wordt uitgereikt zodat meegelezen kan worden tijdens het geven van de toelichting.

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

Parkeren:
Uit de voorgelezen toelichting door woordvoerder en de beantwoording van de vragen die worden gesteld door de hoorcommissie volgt dat er meerdere parkeerplaatsen zijn aangegeven die niet passen of te realiseren zijn. Zowel aan de voorzijde (straatkant) als tuinzijde. Men vraagt zich af of de maatvoering van de tekening betreffende het parkeren wel klopt ?
Het is allemaal erg smal en klein. Hierdoor moeten de mensen achterwaarts het terrein af omdat bij een aantal parkeerplaatsen niet gedraaid kan worden. Tevens is een parkeerplaats op de plek van een boom getekend. Men vraagt zich af of die boom weggaat.

Gemeente Almelo

Hoorzitting

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

Datum hoorzitting	maandag 27 juni 2022

De parkeerplaatsen aan voorzijde staan grotendeels op openbaar terrein en niet op eigen grond volgens de indieners. Hier wordt ook gebruik van gemaakt tijdens kerkdiensten, bakker bezoek en bistrobezoek.
Ook door de activiteiten in het park, zijn de parkeerplaatsen met enige regelmaat vol. Zo ook de parkeerplaatsen van de Bistro (28 stuks), waardoor bezoekers van de bistro niet kunnen parkeren.
Aangegeven wordt dat voor het parkeren op de TOPlocatie, de bistro de parkeerplaatsen heeft aangepast. Men vindt het bijzonder dat deze parkeerplaatsen nu ook voor deze ontwikkeling wordt gebruikt.
Het toppunt is heel druk vooral in de zomer. Bij de ontwikkeling van de appartementen bij de bistro zijn 6 appartementen met 6 parkeerplaatsen + een paar extra op eigen terrein gerealiseerd.

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

Borging bouwen voor eigen jeugd en prijs:
Men vraagt zich af wat de borging is dat wordt gebouwd voor eigen bewoners?
En of de kostprijs/ verkoopprijs gegarandeerd wordt wie houdt in de gaten dat het plan niet steeds duurder wordt.
Plan wordt gesubsidieerd door provincie. Moet het dan niet overal aan voldoen? Indieners zijn van menig dat de kavel te klein is voor 18 appartementen.

Veiligheid:
Uit de toelichting en vragen blijkt dat indieners de Bornsestraat als druk en gevaarlijk ervaren. Indieners geven aan dat uitstappen uit geparkeerde auto's aan de Bornsestraat lastig is. Tevens is er geen voetgangersoversteekplaats ter plaatse. Waardoor oversteken ook voor de inwoners met rollator te gevaarlijk is. Vanwege de drukte op de weg is ook fileparkeren gevaarlijk / niet mogelijk.
Gevraagd wordt naar de verkeersveiligheid van de geparkeerde auto's aan de voorzijde. Het lijkt alsof de auto's naast de fiets suggestiestrook staan. Dit wordt bevestigt; men stap uit op het fietspad, deur slaat open over het fietspad.

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

Afsluiting:
Voorzitter vraagt of indieners tot slot nog een laatste aanvulling hebben.
Indieners geven aan dat:
Als het plan door moet dan moeten er meer parkeerplaatsen in Bornerbroek komen of het aantal appartementen moet terug.
Tevens mag wel iets meer rekening met de buurt/ overburen worden gehouden door ontwikkelaar. In het bestaande pand woonde eerst 1 gezin straks 15 huishoudens die op de woningen uitkijken en dat is toch wat anders.

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

Toelichting zienswijze

Geacht college,

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

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

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

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

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

De volgende punten vallen hierin op:

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

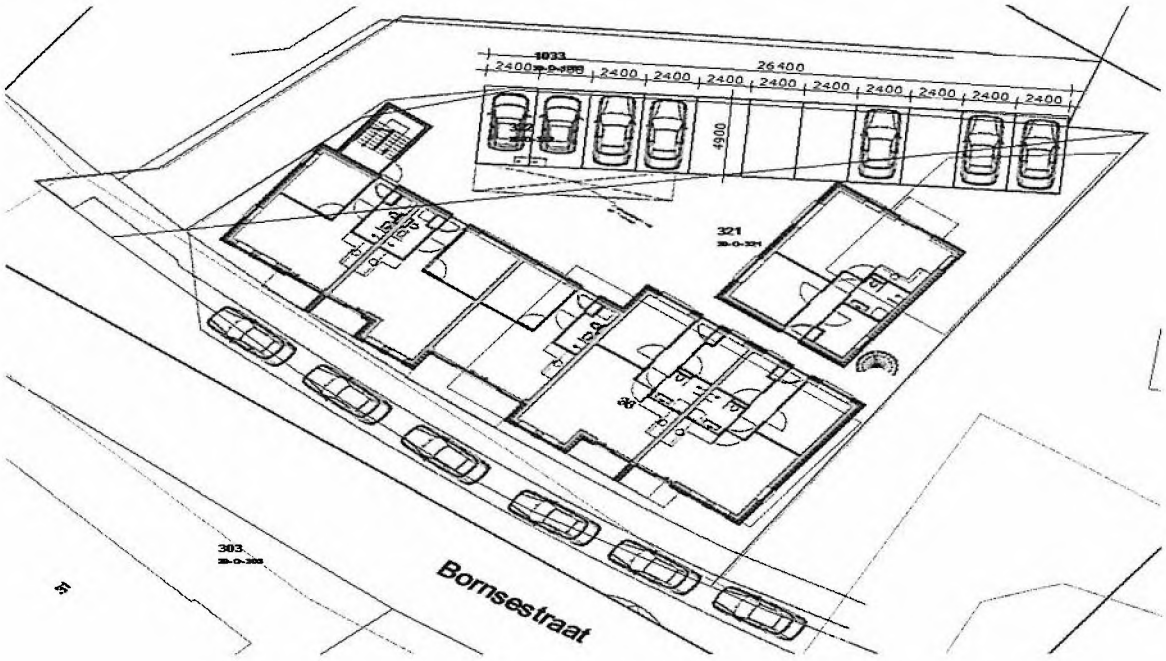
Kortom, er zouden volgens ons 27 parkeerplaatsen ontwikkeld dienen te worden op eigen terrein voor dit plan. Echter is in dit ontwerp bestemmingsplan rekening gehouden met 16 parkeerplaatsen waarvan een aantal parkeervakken in werkelijkheid niet eens mogelijk zijn.

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

Dit is de tweede parkeerplaatsen die dus afvalt.

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

Figuur 1 Situatie Bornsestraat 36 te Bornerbroek.



huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)

Parkeerkencijfers (per woning)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel oplaadpunten
	min	max	min	max	min	max.	min	max	
zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,3 - 0,5% per woning
sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	
matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	

Opmerking

Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning

koop, appartement, goedkoop

Parkeerkencijfers (per woning)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel oplaadpunten
	min	max	min	max	min	max.	min	max.	
zeer sterk stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	
sterk stedelijk	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0	
matig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	0,07 - 0,2% per woning
weinig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
niet stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	

Opmerking

Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning

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

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

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

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

3.1 Ontwikkeling

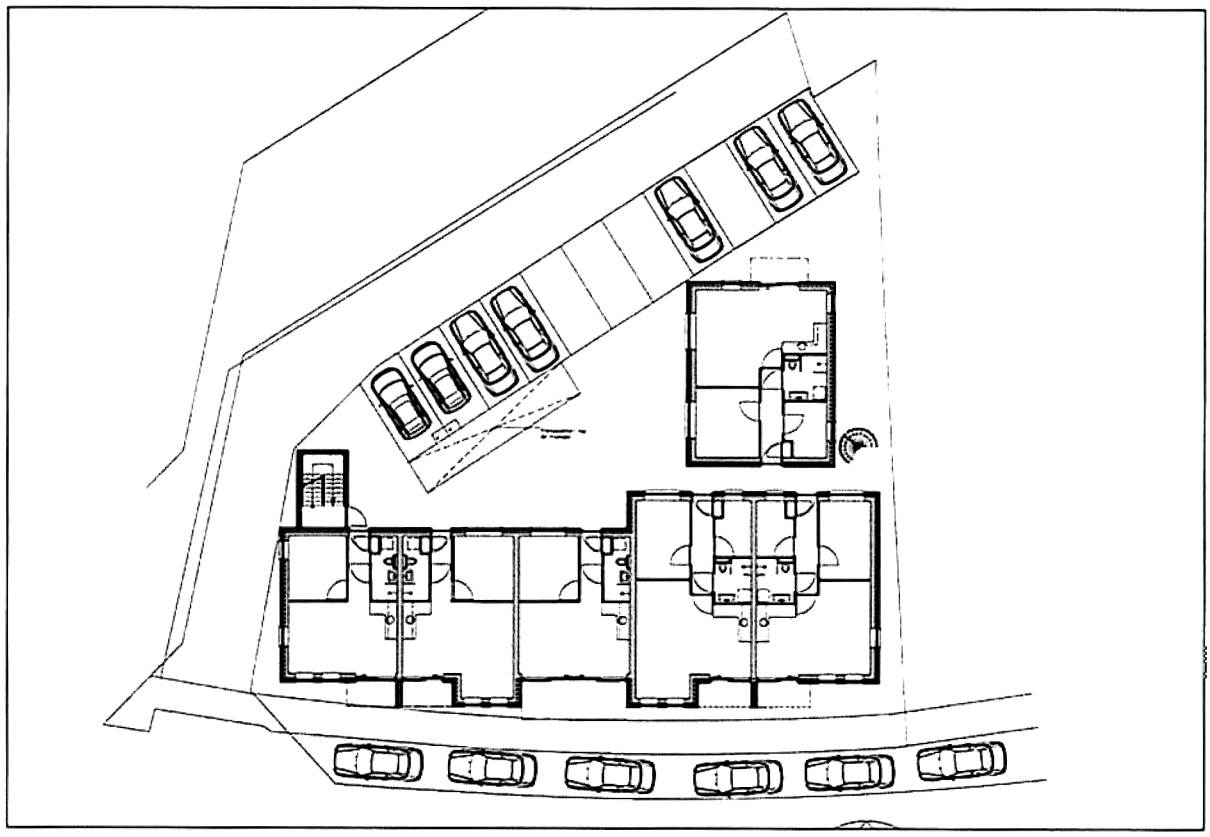
Zoals al aangegeven is initiatiefnemer voornemens de ter plaatse aanwezige bebouwing te slopen en ter vervanging twee appartementengebouwen te realiseren. De gebouwen bestaan uit drie lagen, waarbij er in het voorste gebouw 15 appartementen komen (vijf per laag) en in het achterste gebouw drie appartementen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

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

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

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

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



Afbeelding 3.1: Plattegrond nieuwe situatie (Bron: [redacted])



Afbeelding 3.2: Gevelschetsen nieuwe situatie (Bron: [redacted])

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Algemeen

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

Voor de voorgenomen ontwikkeling wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

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

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

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

gebruik, specifiek bestemd voor bewoners van dit appartementencomplex".

3.2.2 Parkeren

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

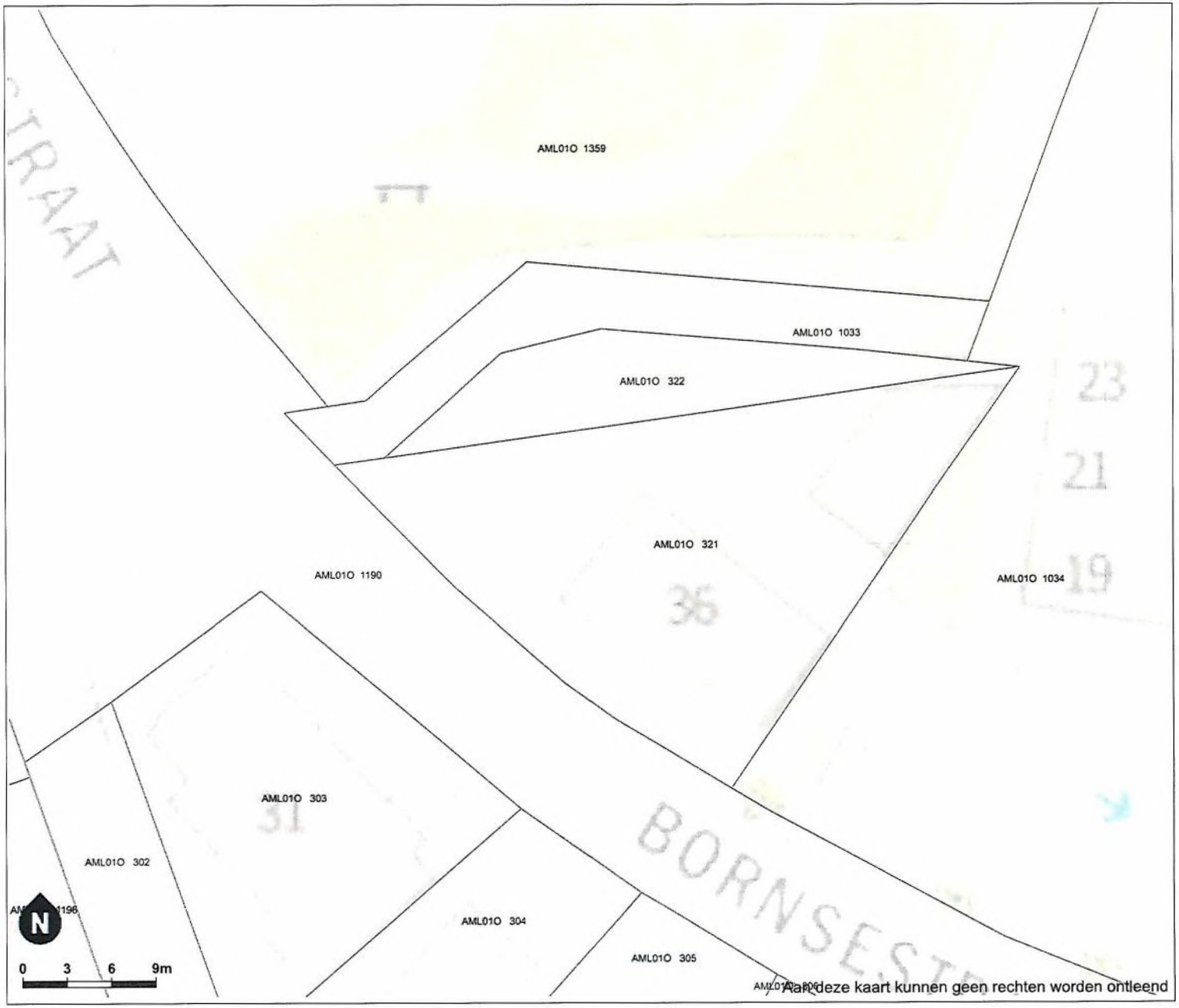
3.2.3 Verkeer

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

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

provincie Overijssel

Legenda



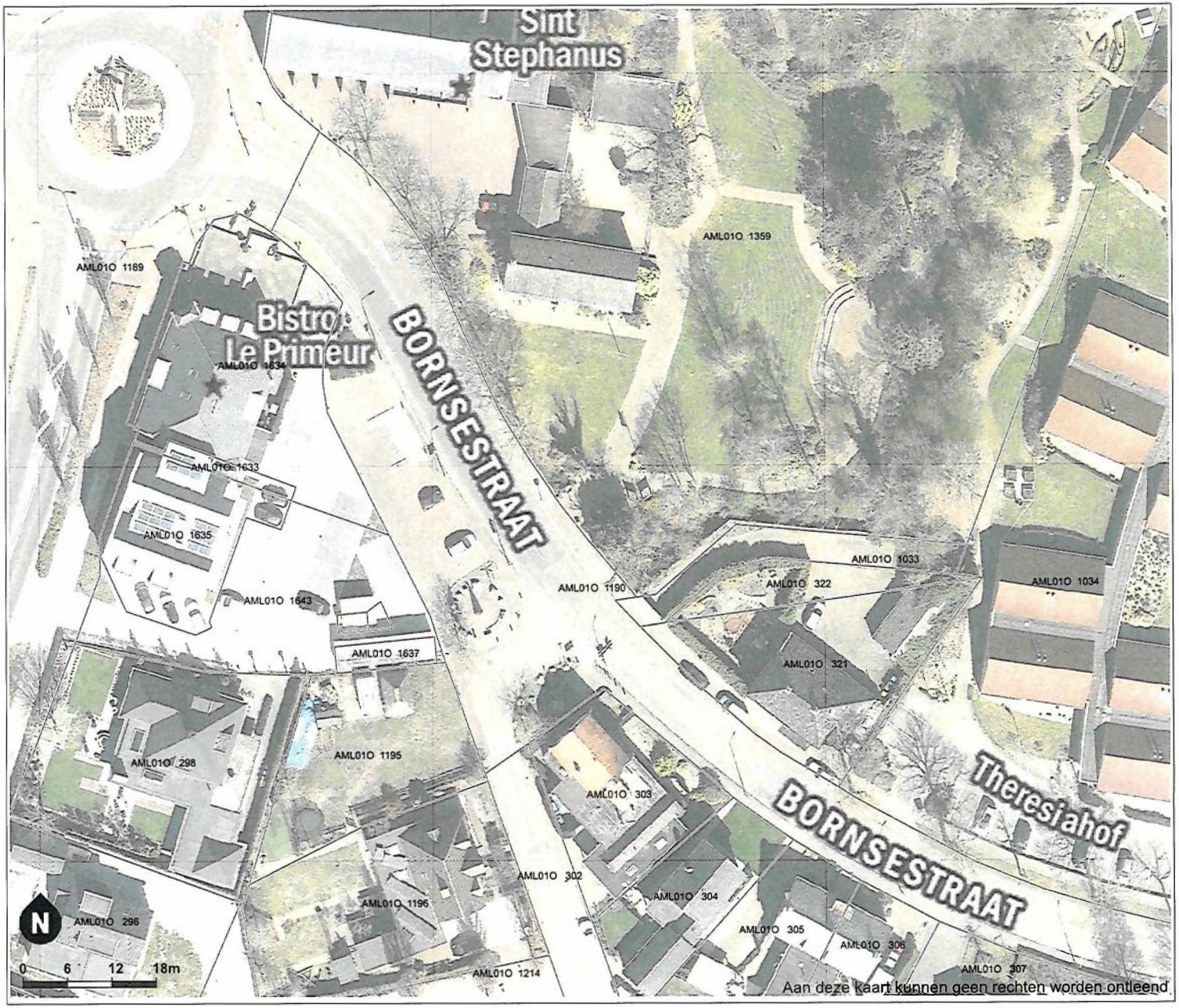
Datum: 03-04-2022

Provincie Overijssel © 2018-Team beleidsinformatie

Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend

provincie Overijssel

Legenda



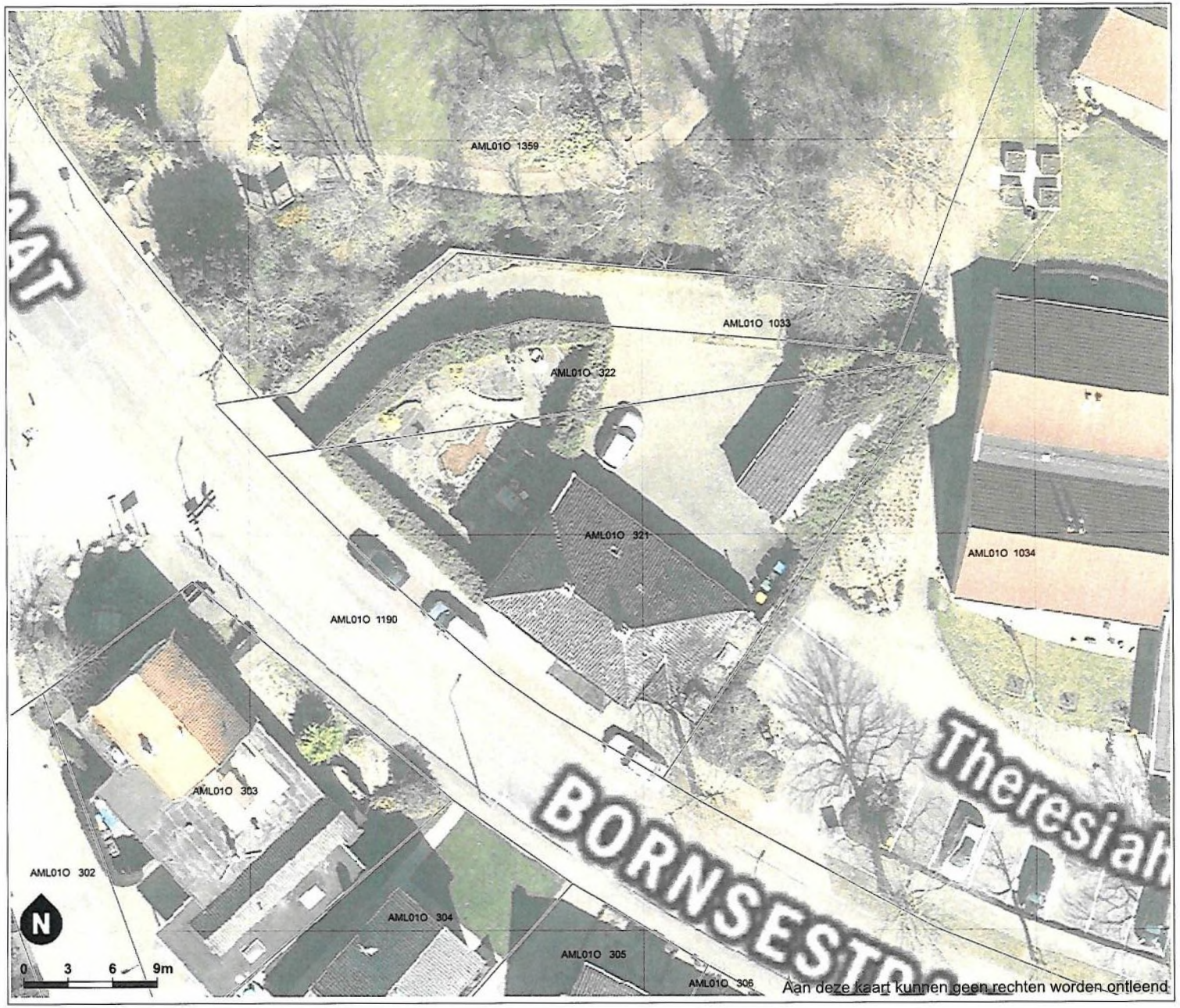
Datum: 03-04-2022

Provincie Overijssel © 2018-Team beleidsinformatie

Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend

provincie Overijssel

Legenda



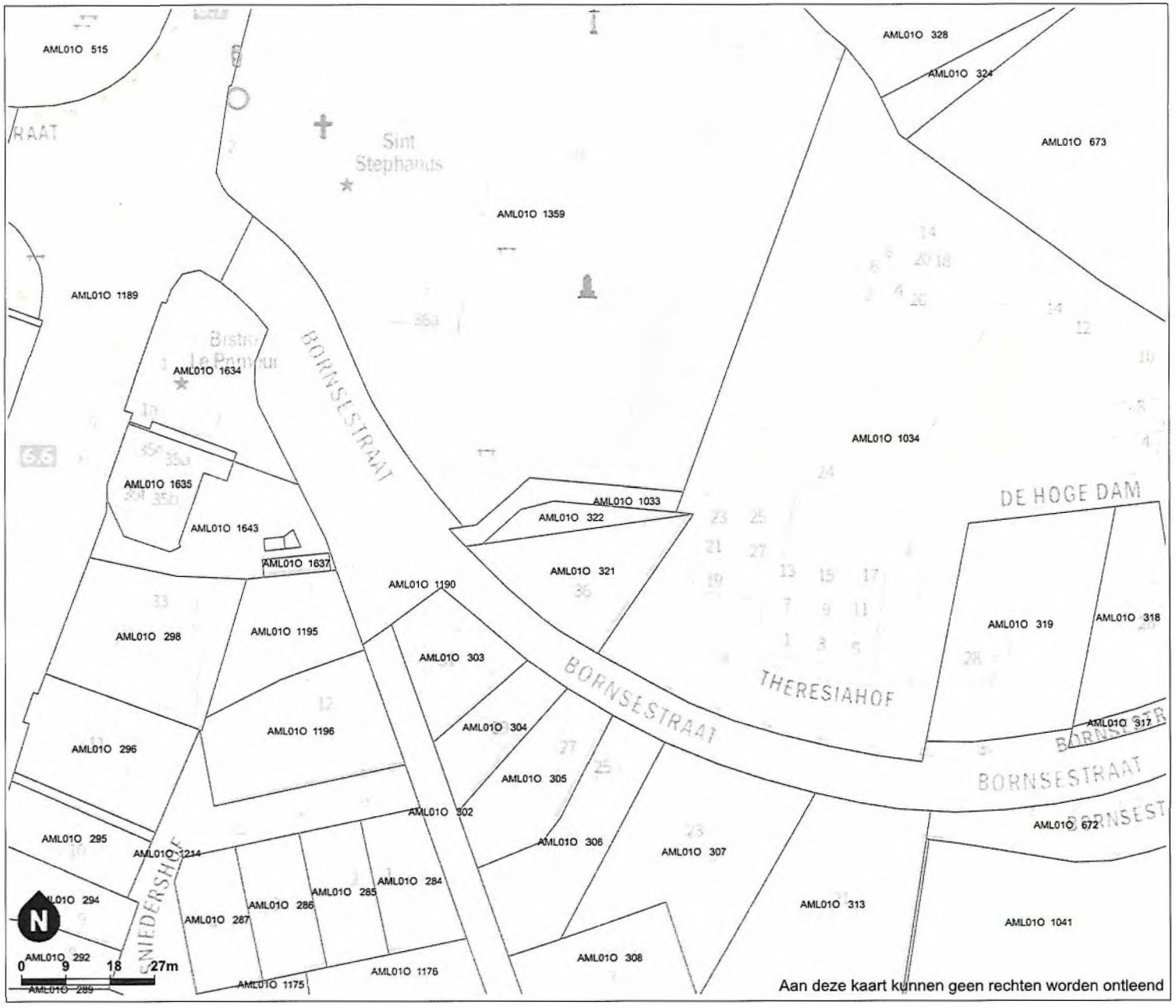
Datum: 03-04-2022

Provincie Overijssel © 2018-Team beleidsinformatie

Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend

provincie Overijssel

Legenda



Datum: 03-04-2022

Provincie Overijssel © 2018-Team beleidsinformatie

Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend