

Bestemmingsplan “Walhofstraat-Drienerweg”

Nota Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Geanonimiseerde versie (geschikt voor publicatie)

NOTA SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN BESTEMMINGSPLAN

Bestemmingsplan: Walhofstraat-Drienerweg
Dossiernummer: NL.IMRO.0153.BP00200-0003

Het bestemmingsplan "Walhofstraat-Drienerweg" voorziet in 9 extra woningen . Het huidige plan staat al 14 woningen toe. De ontwikkelaars zijn Van Dijk en de Woonplaats.
Dit plan voorziet in 23 woningen, waarvan 6 appartementen. Het nieuwe plan omvat een maximale bouwhoogte van 13 meter voor een gebouw op de hoek Walhofstraat/Drienerweg en een maximale bouwhoogte van 11 meter voor de woningen met tuin.

Het ontwerpbestemmingsplan met de daarbij behorende stukken heeft voor een ieder van 2 juni 2022 tot en met 13 juli 2022 ter visie gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan kon ook worden ingezien tijdens een inloopbijeenkomst, die op donderdag 9 juni van 17.00 tot 19.00 uur is gehouden in kunstatelier "De Zessprong aan de Roombeek". Tijdens de inloopbijeenkomst was er gelegenheid tot het stellen van vragen.

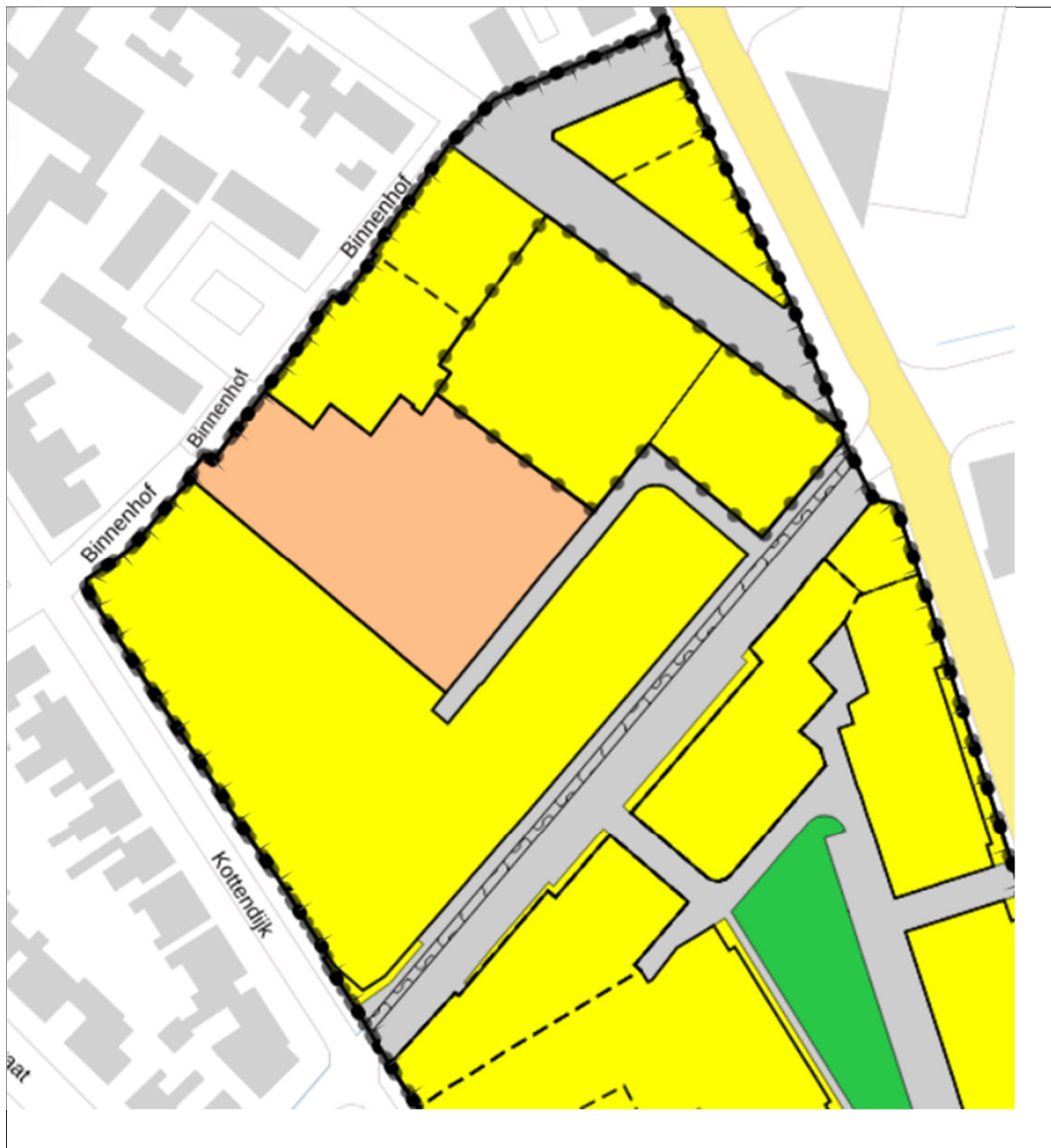
Gedurende de termijn van tervisielegging zijn 7 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn op tijd ingediend en ontvankelijk. De zienwijzen worden in deze nota weergegeven en beantwoord. Overzicht indieners zienswijzen:

1. Bewoners Kottendijk
2. Bewoners Kottendijk
3. Bewoner Walhofstraat
4. Bewoner Walhofstraat
5. Bewoner Walhofstraat
6. Bewoner Walhofstraat
7. Bewoners Walhofstraat

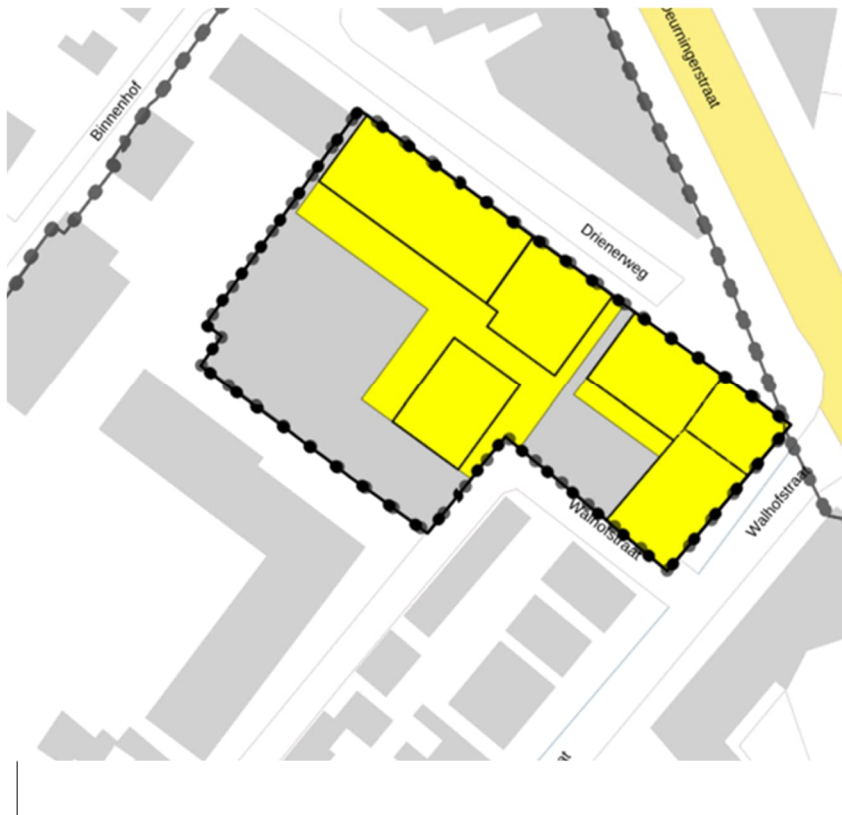
Alle bovengenoemde indieners hebben op tijd de zienswijzen ingediend en zijn ontvankelijk. Onderstaand kaartje geeft inzicht waar de indieners wonen. Het rode kruisje geeft het te ontwikkelen plangebied aan.



Onderstaande afbeelding is **het bestaande bestemmingsplan "Deurningerstraat"**. In dit plan is de bouw van 14 woningen mogelijk. Het nieuwe bestemmingsplan "Walhofstraat-Drienerweg" is met een bolletjeslijn aangegeven. De gele kleur betekent dat deze gronden de bestemming "Wonen" hebben. De toegestane maximale hoogtes zijn 13 en 10 meter. Grijs is de bestemming "Weg".



Onderstaande afbeelding is het **bestemmingsplan "Walhofstraat–Drienerweg"**. Verschil met het vorige bestemmingsplan is 9 extra woningen. Woningen zijn vastgelegd door bebouwingscontouren op te nemen. In vergelijking met het vorige bestemmingsplan is het gedetailleerder. Het is duidelijker waar de parkeerplekken komen door dit aan te geven met de bestemming "weg". De maximaal toegestane bouwhoogtes zijn 10, 11 en 13 meter.



Samenvatting beantwoording zienswijzen en wat wordt er aangepast?

De meeste ingediende zienswijzen gaan niet direct over het nieuwe bestemmingsplan. Volgens de indieners wordt door de nieuwe woningen de ontsluitingsweg onveilig. Deze weg was ook al in het huidige bestemmingsplan "Deurningerstraat" de ontsluitingsweg voor 14 nog te bouwen woningen. In het nieuwe bestemmingsplan "Walhofstraat–Drienerweg" zijn er 9 extra woningen. De realisatie van 23 nieuwe woningen leidt niet tot een gevaarlijke verkeerssituatie.

Gekozen is voor 23 woningen, omdat dit aansluit bij ons ambitieniveau om op deze plek een stedelijk niveau te behalen en afronding van de wijk Het Roombeek. Het plan voldoet wel aan ons beleid. Tevens is het belangrijk om nieuwe woningen te realiseren.

De bouwhoogtes zijn niet hoger dan in het bestaande bestemmingsplan. De bouwhoogtes in het geldende plan zijn 10 en 13 meter. In het nieuwe plan zijn de maximale bouwhoogtes 10, 11 en 13 meter. Het nieuwe plan staat dus geen hogere gebouwen dan 13 meter toe, die in het huidige plan ook al mogelijk zijn.

De bewoners ervaren het nieuwe plan als ingrijpend en met name de verkeersveiligheid. Wij delen hun mening niet. Omdat er veel emotie was tijdens de informatiezitting is er niet voor gekozen om de ingediende zienswijzen samen te vatten.

De meeste zienswijzen hebben betrekking op de bestaande openbare ruimte. De verzoeken tot aanpassingen zijn doorgesproken met de deskundigen. Er zullen aanpassingen komen van o.a. verlichting en het plaatsen van extra roosters bij de oversteek van de beek.

De woningcorporatie De Woonplaats en de ontwikkelaar Van Dijk zijn bereid om het keren op de weg naar de nieuwe parkeerplaats toe te staan. Er komen geen slagbomen. Ook zal een deel van het trottoir verlaagd worden aangelegd.

De zienswijzen geven ons geen aanleiding om het nieuwe bestemmingsplan te wijzigen.

Weergave en beantwoording zienwijzen

Onderstaande zienwijze zijn ook ingediend door Indiener (s) 1, 2, 3, 4 en 6

1a Zienswijze inloopbijeenkomst

Op 9 juni 2022 is het bestemmingsplan ingezien tijdens een inloopbijeenkomst in kunstatelier "De Zessprong aan de Roombeek". Tijdens deze bijeenkomst hebben de buurtbewoners zich niet gehoord gevoeld bij het stellen van vragen en/of gemaakte opmerkingen over het bestemmingsplan. De aanwezige partijen (Gemeente Enschede, De Woonplaats, en Van Dijk Bouwgroep) zouden meerdere keren vanuit persoonlijke meningen gereageerd hebben op vragen en/of opmerkingen van de buurtbewoners. Tijdens deze gesprekken was er geen sprake van samenwerking en vertrouwen, aldus de bewoners. Op 5 juli 2022 zijn de verkeersdeskundige, de stedenbouwkundige en de juridisch adviseur ter plekke van het bestemmingsplan geweest om de situatie ter plekke te bekijken. Volgens de indiener was er nu wel sprake van hoor en wederhoor.

Antwoord 1a:

Wij hebben gelezen dat u en de buurtbewoners een onprettig gevoel hebben gekregen van de inloopbijeenkomst op 9 juni 2022. Dat vinden wij jammer en dat was zeker niet de bedoeling van de inloopbijeenkomst. De bedoeling was informatie te geven over het nieuwe bestemmingsplan, zodat omwonenden een goed beeld konden vormen van het nieuwe bestemmingsplan. Wij hebben de sfeer als zeer prettig ervaren en ook was de plek van de inloopbijeenkomst zeer geslaagd. Omdat het een inloopbijeenkomst was konden de medewerkers van de gemeente niet direct weggaan van de voorlichtingsruimte. Toen het iets rustiger was kon een deel van ons gezelschap via het raam van een atelier en de tuin vrij snel naar de omstreden ontsluitingsweg. Verschillende omwonenden hebben gevraagd naar een oordeel van de verkeersdeskundige. Deze was inderdaad niet aanwezig, omdat aan de weg in principe niets verandert. Deze bestemming was al geregeld in het bestemmingsplan "Deurningerstraat" en zal niet veranderen. Wij hebben toegezegd om met de verkeersdeskundige nogmaals te komen kijken naar de situatie. Dit is inderdaad op 5 juli 2022 geweest. Fijn om te lezen dat op 5 juli wel meer het gevoel is geweest van hoor en wederhoor.

1b Zienswijze verkeersveiligheid.

Bestemmingsweg wordt nu al als onveilig ervaren. Volgens het bestemmingsplan zullen de toekomstige bewoners ook gebruik maken van deze bestemmingsweg. Hierdoor zou de veiligheid nog meer in het geding komen. Bovendien wordt de weg volgens het bestemmingsplan niet gelijkwaardig doorgetrokken om bij de ontworpen parkeerplaats te komen. Ook dit leidt volgens de indiener niet tot veilige verkeerssituaties. De breedte van de weg is alleen goed voor gebruik van één woning blijkt uit ervaring van de indiener van de zienswijze. De weg is volgens de omwonende niet gemaakt voor twee passerende auto's, laat staan dat dit in de tegengestelde richting moet gebeuren. Dit leidt naast de onveilige verkeerssituatie, ook tot een drukke weg. De in het bestemmingsplan opgenomen garages en de hoekwoning belemmeren vanuit de bestemmingsweg het zicht op de Walhofstraat en passerende voetgangers, fietsers en auto's. Ook wordt daardoor het zicht belemmerd, als ik de bestemmingsweg moet oprijden. Bovendien is het ook voor de eigenaren van deze garages niet veilig volgens de indieners, zodra zij de deur openen. In het bestemmingsplan stappen zij dan direct de bestemmingsweg op, wat tot gevaarlijke situaties zal gaan leiden.

Antwoord 1b:

Uit onder andere de bijeenkomst hebben we begrepen dat de bestemmingsweg als onveilig wordt ervaren en dat als risico wordt gezien dat er door de woningbouw meer aan deze weg geparkeerd gaat worden. Onder andere de wegbreedte wordt hierin aangekaart als problematisch, plus de extra verkeersbewegingen die de woningbouw met zich meebrengt. In de tekeningen is de wegbreedte 5m. Een 5 meter brede weg is toereikend voor het kunnen passeren van 2 motorvoertuigen in 2 richtingen. In Enschede hanteren we een minimale maat van 4,5m, waaraan dit plan voldoet. Afhankelijk van de functie van de straat wordt soms gekozen voor een smallere, of bredere rijbaan. Een belangrijk aspect binnen dit plan en de breedte van de weg is dat het een toegangsweg betreft waarin zich enkel bestemmingsverkeer bevindt, oftewel voornamelijk gebruikt wordt door verkeersdeelnemers die bekend zijn met de situatie. Verkeersdeelnemers dienen zich altijd aan te passen aan de situatie zoals die zich voordoet. Hierin ligt de verantwoording bij de weggebruiker. Het versmallen en verdichten van de omgeving nodigt op zichzelf niet uit tot hard rijden of verkeersonveilige situaties. Dat het krap is bij het passeren van een tegenligger is niet verkeersonveilig, maar zorgt juist voor lagere snelheden die de veiligheid

Ook de bergingen aan de straat worden als risicogevoelig gezien. De bergingen staan weliswaar aan de bestemmingsweg, maar op voldoende afstand verwijderd van de aansluiting met de Walhofstraat. Aangekaart werd dat uitslaande deuren gevaarlijk zijn. Dat klopt, echter gaan de deur binnenuit open. Het zicht op het voetpad is uiteraard niet als in de huidige situatie, maar in het plan wordt rekening gehouden met het zicht middels het plaatselijk verbreden van de stoep met ruim 1m. Bij rustig aanrijden is het zicht op het trottoir goed en vergelijkbaar met het zicht rechts voorlangs Walhofstraat 22 in de bestaande situatie.

1c Zienswijze insteek.

Gezien de parkeerproblematiek heeft de gemeente destijds gestimuleerd om op eigen terrein te parkeren. Dit wordt volgens de indieners van de zienswijze bijna onmogelijke gemaakt.

Plaatselijk is de situatie bekeken en ook besproken met o.a. de eigenaar van de aanhangwagen. Samen hebben we zijn huidige manoeuvre tot het achterwaarts kunnen bereiken van zijn perceel met een combinatie auto en aanhanger besproken. Conclusie is dat de rechter 'insteek' in de huidige situatie nodig is voor het kunnen doen van zijn manoeuvre. Deze insteek valt niet binnen de bestemming "Weg" en is dus niet opgenomen in het plan van de ontwikkelaar. Daardoor wordt het in de toekomstige situatie inderdaad niet makkelijker om dezelfde manoeuvre te maken en is het begrijpelijk hierin een belemmering te zien.

1d Zienswijzen parkeergelegenheid

Volgens het bestemmingsplan zijn er twee locaties waar parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Tijdens de inloopbijeenkomst is mondeling genoemd dat deze parkeerplaatsen voorzien zullen worden van slagbomen. Het is echter onduidelijk waar deze slagbomen precies geplaatst worden.

In de huidige situatie ervaren zowel de buurbewoners als de indieners van deze zienswijze de momenteel beschikbare parkeerplaatsen als gering. Aan de straat wordt veel en langdurig geparkeerd door onbekenden die vanuit de wijk richting het centrum lopen. De geringe beschikbaarheid blijkt ook uit het feit dat bezoekers van buurbewoners hun auto vaak niet kunnen parkeren en dat regelmatig op de bestemmingsweg wordt geparkeerd.

De bovenstaande huidige problemen omtrent de parkeergelegenheid en bijkomende overlast in de straat en bestemmingsweg zullen naar verwachting aanzienlijk verergeren (volgens de indieners) in de beoogde nieuwe situatie, waarbij de daadwerkelijke locatie van de beoogde slagbomen nog van invloed zou kunnen zijn.

De slagbomen zouden immers ook bij het ingaan van de bestemmingsweg kunnen komen, waarbij zowel de huidige als de toekomstige bewoners hiervan gebruik zouden moeten maken.

Antwoord 1d:

Bij ons antwoord 1c heeft u kunnen lezen dat er geen slagbomen worden geplaatst. Over parkeren kunnen wij u het volgende zeggen. Nieuwbouwplannen en herontwikkelingen dienen te voorzien in parkeerbehoefte op eigen terrein, dan wel in het plangebied en mogen niet leiden tot extra parkeerdruk in de omgeving voor de bestaande omwonenden. Dat uitgangspunt is opgenomen in de Parkeernormennota Enschede 2017. Dit plan voorziet in de parkeerbehoefte van de nieuwbouwwoningen binnen het plangebied, inclusief het bezoekersparkeren. Daarmee voldoet het plan aan het uitgangspunt en de opgestelde parkeernormen van de parkeernormennota Enschede 2017. En de verwachting is dat het plan geen invloed heeft op de toename van problemen. In de nieuwe situatie is er minder ruimte om op de rijbaan te kunnen parkeren, zonder dat daar een ander mee belemmerd wordt. Parkeren is immers verboden wanneer dit een ander belemmert met uitrijden, bijvoorbeeld voor de bestaande garages aan de bestemmingsstraat. Dat wil zeggen dat er niet op de bestemmingsweg geparkeerd mag worden wanneer dit het uitrijden van de garages aan de bestemmingsweg onmogelijk maakt. Mocht dit probleem zich in de toekomst toch voordoen, dan kan de instelling van een parkeerverbodszone op de bestemmingsweg (parkeren op rijbaan verboden enkel in aangewezen vakken) een oplossing zijn.

1e Mogelijke oplossingen

De weg aan de Drienerweg loopt nu niet door. De indieners van de zienswijzen zien graag dat de parkeerplaatsen op het bestemmingsplan aan de kant van de Drienerweg komt en ook aan die kant een weg gemaakt wordt naar bestemming. Op deze manier blijft aan de Walhofstraat het verkeer rustiger en blijft het veiliger.

Antwoord 1e:

De architect van Roombeek, Pi de Bruijn, heeft bepaald dat de nieuwe bebouwing op de vijfhoek "significant" moet zijn. De situering van het bouwvolume in twee L-vormige massa's is stedenbouwkundig helder en overtuigend. Door aansluiting te zoeken met de bestaande bebouwing en de blokken door te zetten ontstaat er een continuïteit en een rustig beeld. Een toegangsweg tussen het bestaande blok en het nieuwe blok zou het straatbeeld te veel opknippen en een versnipperd beeld geven. Dit is niet wenselijk. Daarom is er voor gekozen om de toegangsweg nog steeds aan de zijde van de Walhofstraat te maken. Waar het mogelijk is aan te sluiten op de aanwezige 'achter' straat, die breed genoeg is.

1f Daarnaast is het praktischer om de hoekwoning en de garages aan de kant van de Walhofstraat verder weg van de weg te bouwen, zodat de huidige bewoners aan deze kant meer zicht krijgen bij in- en uitrijden op de Walhofstraat. Ook is dit de oplossing voor de verkeersveiligheid. Het stuk grond welke vrij zou komen, kan gebruikt worden om de weg te verbreden of een stop te maken voor de veiligheid.

Antwoord 1f

Het huidige bestemmingsplan staat op deze plek al reeds woningbouw toe. Het zicht op het voetpad is uiteraard niet als in huidige situatie (onbebouwd), maar in het plan wordt rekening gehouden met het zicht middels het terugleggen van de voorgevel en het creëren van een kleine voortuin en het plaatselijk verbreden van de stoep met ruim 1,3m. Bij rustig aanrijden en het tijd nemen voor het oprijden en halen van zicht is de aanwezige open ruimte tot het trottoir voldoende en vergelijkbaar met het zicht rechts voorlangs Walhofstraat 22 in bestaande situatie. Zie blauw vlak. Bij rustig aanrijden is het zicht op het trottoir goed en vergelijkbaar met het zicht rechts voorlangs Walhofstraat 22 in de bestaande situatie.

Za Toevoeging dat de bewoners van Kottendijk 84 niet via een brief zijn uitgenodigd. Dit hebben ze als een slechte zaak ervaren.

Aan de bewoners van Kottendijk 84 is door de juridisch adviseur tijdens de inloopbijeenkomst al haar excuses aangeboden. Zij heeft de brieven bezorgd en had niet door dat enkele bewoners aan de Kottendijk een diepe tuin hadden met een garage en gebruik maken van de toegangsweg. De uitnodiging voor de bijeenkomst is ook gepubliceerd in het Huis aan Huis blad.

Antwoord 2b:

Indiener 3

Antwoord 3a : Nogmaals is het spijtig om te lezen dat u zich niet gehoord voelde. Bij ons was de indruk anders. Zowel de medewerkers van Van Dijk als De Woonplaats hebben het als een waardevolle inloopbijeenkomst ervaren. De meeste emoties van de omwonenden hebben wij ervaren over de verkeersveiligheid van de toegangsweg. Deze weg was echter ook al geregeld in het huidige bestemmingsplan. Het doel van de informatiebijeenkomst was om feitelijke informatie over het nieuwe bestemmingsplan te verstrekken.

Tussen het eventuele bouwterrein en de woning aan de Walhofstraat 22 loopt een weg waar de overige buurtbewoners gebruik van moeten maken om met de auto bij hun woning te komen. Het aantal geringe auto's in

de huidige situatie zorgt al voor onveilige situaties. Fietzers die niet zichtbaar zijn voor autobestuurders en andersom en ook spelende kinderen die niet zichtbaar zijn voor fietsers en autobestuurders. Meerdere keren heeft dit bijna geleid tot ongelukken. Volgens het bestemmingsplan zullen de bewoners ook gebruik moeten maken van deze weg. Hierdoor komt de veiligheid nog meer in geding. Niet alleen van de huidige bewoners, maar ook van eventuele nieuwe bewoners. Bovendien wordt de weg volgens het bestemmingsplan niet gelijkwaardig doorgetrokken om bij de ontworpen parkeerplaats te komen. Ook dit leidt niet tot veilige verkeerssituaties. De buurtbewoners zijn immers verplicht om bij hun eigen parkeergelegenheid te komen en zij moeten dus gebruik maken van deze weg.

De breedte van de weg is alleen goed voor gebruik van één auto blijkt uit ervaring. Dit is niet gemaakt voor twee passerende auto's, laat staan dat dit in de tegengestelde richting moet gebeuren. Dit leidt, naast onveilige verkeerssituatie, ook tot een drukke weg waar de indiener direct op komt te staan, zodra de indiener het huis verlaat. Hiermee komt ook de veiligheid van de indiener van de zienswijze in gevaar.

Aanvulling met betrekking tot de verkeersveiligheid dat de indiener graag in de toekomst in een veilige omgeving kinderen wil grootbrengen. Doordat de bewegingsverkeer toeneemt, wordt geen veiligheid gegarandeerd voor zowel de bestaande bewoners als straks de nieuwe bewoners. De ontworpen garages en de hoekwoning belemmeren het zicht op de Walhofstraat en passerende voetgangers, fietsers en auto's. Ook wordt daardoor het zicht belemmerd bij het oprijden van de bestemmingsweg. Bovendien is het ook voor de eigenaren van deze garages niet veilig, zodra zij de deur openen. De toekomstige verkeerssituatie leidt ook tot geluidsoverlast door draaiende motoren en optrekkende auto's wanneer er gestopt moet worden om voorrang te verlenen. Tot slot wordt de "insteek" weggehaald volgens het bestemmingsplan. Deze insteek is nodig om te kunnen keren en achteruit te kunnen rijden.

Antwoord 3b:

Zie ons uitgebreide antwoord bij 1B, C, en F.

3c Zienswijze parkeergelegenheid.

Volgens het bestemmingsplan zijn er twee locaties waar parkeerplaatsen voor de toekomstige bewoners worden gerealiseerd. Tijdens de inloopbijeenkomst is mondeling genoemd dat deze parkeerplaatsen voorzien zullen worden van slagbomen.

In de huidige situatie ervaren zowel de buurbewoners als de indieners van deze zienswijzen de momenteel beschikbare parkeerplaatsen als gering. Aan de straat wordt veel en langdurig geparkeerd door onbekenden die vanuit de wijk richting het centrum lopen. De geringe beschikbaarheid blijkt ook uit het feit dat bezoekers van buurbewoners hun auto vaak niet kunnen parkeren en dat regelmatig op de bestemmingsweg wordt geparkeerd (vooral naast nr. 22).

De bovenstaande huidige problemen omtrent de parkeergelegenheid en bijkomende overlast in de straat en bestemmingsweg zullen naar verwachting geen verbetering laten zien (volgens de indiener), maar worden zowel de huidige als de toekomstige buurtbewoners nog meer belemmerd.

Antwoord 3c:

Zie ons antwoord bij 1D

3d Zienswijze bouw woningen.

Volgens het bestemmingsplan worden aan de Walhofstraat drie huurwoningen en een appartement gebouwd met dakterras. Achter de eventuele hoekwoning komen nog eens vier garages. Door het dakterras wordt hiermee de privacy geschonden van de bewoners aan de Walhofstraat 22 en 24. Wanneer gebruik gemaakt zal worden van het dakterras hebben die bewoners zicht op de tuinen van de huidige twee bewoners. Bovendien heeft de woning Walhofstraat 22 in de huidige situatie meer lichtinval en ook dit zal minder worden door de garages en de hoogbouw daarnaast. Er zit immers volgens de indiener maar ongeveer 4 meter tussen.

Antwoord 3d:

Het huidige bestemmingsplan staat nu ook al woningbouw toe op deze hoek. Het huidige bestemmingsplan laat een hoogte van 13 meter toe. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit vlak opgedeeld in 3 blokken, waarbij slechts een kleine deel hoogte van 13 meter toe staat. Het blok grenzend aan de achterstraat en het dichtst op de Walhofstraat 22 heeft in het nieuwe bestemmingplan een maximale hoogte van 10 meter. Daarnaast wordt er in het nieuwe bouwplan rekening gehouden met de lichtinval door de dichtstbijzijnde hoek terug te laten springen. De toegangsweg tussen de Walhofstraat 22 en de nieuwe woningen zal zorgen voor voldoende lucht, ruimte en afstand. Hierdoor zal de privacy en lichtinval niet onevenredig worden aangetast.

3 e Mogelijke oplossingen

De weg aan de Drienerweg loopt niet door. Zowel de buurtbewoners als de indiener zien graag dat de parkeerplaatsen op het bestemmingsplan aan de kant van de Drienerweg komt en ook aan die kant een weg gemaakt wordt naar de bestemming. Op deze manier blijft aan de kant van de Walhofstraat het verkeer rustiger en blijft het veiliger. Daarnaast is het praktischer om de hoekwoning en de garages aan de kant van de Walhofstraat verder weg van de weg/woning Walhofstraat 22 te bouwen, zodat de huidige bewoners aan deze kant meer zicht krijgen bij in- en uitrijden op de Walhofstraat. Bovendien is dit ook direct de oplossing voor de privacy en lichtinval bij de bewoners van de Walhofstraat 22 en 24. Ook is dit de oplossing voor de verkeersveiligheid. Om meer lichtinval te creëren is ook de oplossing om de koopwoningen met tuin aan de kant van de Walhofstraat te bouwen.

Antwoord 3 e

Zie ons antwoord 1E en 3D. Een doorsteek naar de Drienerweg betekent zeker niet dat de ontsluitingweg naar de Walhofstraat rustiger blijft. De automobilisten vanuit de Deurningerstraat zullen deze doorsteek gaan gebruiken om twee verkeerslichten te omzeilen richting de meubelboulevard. Een doorsteek vinden wij dus geen goed idee.

Indiener 4

4 Indiener heeft dezelfde zienswijze als 1 ingediend met een aanvulling. Aanvulling dat fietsers niet zichtbaar zijn voor autobestuurders en andersom. Ook zijn spelende kinderen niet zichtbaar voor fietsers en autobestuurders.

Antwoord 4.

Wij begrijpen dat het nieuwbouwplan voor veranderingen in de directe omgeving zorgt en dat dit als risico wordt gezien voor de veiligheid en bereikbaarheid van de weg. Er kan niet worden ontkend dat er geen toename zal zijn van verkeer op de bestemmingsweg. Echter zal dit naar verwachting wegens de 23 nieuwbouwwoningen gering zijn, maximaal zo'n 8 extra motorvoertuigen op het drukste uur van de dag. De breedte van de weg (ca. 5m) is hierin toereikend en voldoet aan de standaardmaat voor erftoegangswegen in Enschede. Daarbij komt dat enkel bestemmingsverkeer gebruik zal maken van de weg. Er is geen doorgaande route. Bestemmingsverkeer kent de situatie en wordt verwacht zich te gedragen naar behoren, zoals de situatie zich voordoet. Zoals eerder benoemd en beantwoord in de antwoorden 1b,c en d. Wanneer het plaatsen van een spiegel een verbetering is van subjectieve veiligheid kan hierover worden nagedacht. Echter plaatsen we vanuit de gemeente geen verkeersspiegels en raden we dit af aangezien deze schijnveiligheid kan geven. Het is lastig om 'op een spiegel' te rijden en o.a. snelheden in te schatten. Ook lokt het tot het kijken in de verkeerde richting waarop de aandacht zal moeten liggen en kan er een foute aanname worden gedaan die juist tot ongevallen leidt.

Indiener 5

5a Bij de inloopbijeenkomst van 9 juni hebben zij de plannen voor het lege terrein ingezien. Los van het feit dat zij verheugd zijn dat hier eindelijk wat wordt ontwikkeld, hebben zij nog wat punten voor de zienswijze.

Zienswijze aantal woningen

Het huidige bestemmingsplan biedt plek voor veertien woningen. In het nieuwe plan worden dit 23 woningen. Bij de informatieavond konden zij geen uitleg krijgen waarom deze verdubbeling van woningen noodzakelijk is, behalve lucratiever voor de ontwikkelaar. Met minder woningen is er meer buitenruimte, beplanting voor klimaatadaptatie en ruimte voor verkeersveiligheid.

Antwoord 5a :

De architect van Roombeek, Pi de Bruijn, heeft bepaald dat de nieuwe bebouwing op de vijfhoek "significant" moet zijn. De situering van het bouwvolume in twee L-vormige massa's is stedenbouwkundig helder en overtuigend. Door aansluiting te zoeken met de bestaande bebouwing en de blokken door te zetten ontstaat er een continuering en een rustig beeld. Dit is de verklaring waarom we in het nieuwe ontwerp naar 23 woningen gaan. Daarnaast zal het plan mee helpen in het oplossen van de vraag naar woningen, ook al is het slechts een klein aantal extra woningen wat er bij komt. Het plan voldoet aan ons beleid.

5b Zienswijze ontsluiting

De ontsluiting van al deze woningen gaat via de inrit aan de Walhofstraat. Als de indiener van de zienswijze de parkeerplaatsen telt, dan zullen er tussen de 36 en 40 voertuigen gebruik maken van deze in- uitrit. Op de tekening lijkt er een inpandige parkeergelegenheid ingetekend. Voor hoeveel auto's deze inpandige parkeergelegenheid is, is onduidelijk.

De in- uitrit aan de Walhofstraat is momenteel niet ingericht om deze aantallen in- en uitrijdend verkeer fatsoenlijk aan te kunnen. De weg is smal en heeft krappe bochten. Daarbij komen, volgens de gepresenteerde tekeningen, de bergingen van de appartementen rechtstreeks zonder stoep uit op deze in- uitrit dan wel rijbaan. Dit is volgens de indiener van de zienswijze geen wenselijke situatie voor mensen die hun berging verlaten, dan wel voertuigen die daar rijden.

De prachtige brede stoep in de Walhofstraat wordt veel gebruik door jong en oud. Van mensen die boodschappen gaan doen bij het Roombeekplein, tot mensen die op weg zijn naar het Van Heekpark. Kinderen op stepjes en fietsjes, cliënten van het Roessingh, mensen die aan het joggen zijn of de hond uitlaten. Maar ook helaas (bezorg)brommers die het verkeer (wat zich wel probeert aan de 30 km zone te houden) proberen te omzeilen door volgas over de stoep te scheuren om eerder bij het volgende kruispunt te zijn.

Antwoord 5b:

Dat er 34 parkeerplaatsen zijn betekent niet dat er 34 motorvoertuigbewegingen plaats vinden per etmaal. Een ruime berekening van de extra verkeersbewegingen komt uit op +8 motorvoertuigen op het drukste uur van de dag, vanwege de toe te voegen woningen (23). Dit is verwaarloosbaar met de kennis dat de Walhofstraat zo'n 1500 motorvoertuigen verwerkt op een etmaal. Korte doodlopende straatjes (<100m) hoeven niet te worden voorzien van een trottoir (uit ons beleid TOR Enschede, afgeleide van landelijke richtlijn) en is verder voldoende breed voor het verwerken van deze aantallen. Een weg van 4,5 m. is de minimale standaard voor een woonstraat in 2 richtingen. Dit gezien er enkel bestemmingsverkeer komt en de straat een gedeelde functie kent. Zowel autoverkeer, fietsverkeer en voetgangers maken gebruik van dezelfde rijbaan en de snelheden liggen laag. Van de gebruiker wordt verwacht de snelheid te minderen naar de situatie, zoals die zich voordoet. Het gewenste gedrag van de weggebruiker moet voortvloeien uit de inrichting van de weg, waaraan de bestemmingsstraat in dit plan in voldoende mate zal voorzien. Fietsen en rijden van bezorgbrommers op het trottoir is verboden. Het gedrag van deze verkeersdeelnemers kunnen wij niet regelen in het bestemmingsplan.

5c Door de nieuwe woningen aan de Walhofstraat, is het zicht op de in- uitrit minimaal geworden. Een wat grotere auto moet de neus van de auto ongeveer op de stoep rijden om te kijken of er niks aan komt. Volgens de indiener ontstaat er een gevaarlijke situatie.

Ontsluiting via de Drienerweg zou een veiliger optie zijn. Dit zou waarschijnlijk wel betekenen dat hier één woning minder zou kunnen komen. Maar dat zijn dan uiteindelijk nog altijd veel meer woningen dan in het oorspronkelijke bestemmingsplan mogelijk was.

Antwoord 5c:

Zie ons antwoord 1f.

Indiener 6

zienswijze 6a

De indiener voelde zich ook niet gehoord tijdens de inloopbijeenkomst. De meeste vragen van de indiener gingen over de verkeersveiligheid. Hiervoor was geen deskundige aanwezig. De indiener van de zienswijze heeft de aanwezige partijen (gemeente Enschede, De Woonplaats en Van Dijk Bouwgroep) diverse keren gevraagd om ter plekke te komen kijken, zodat men zelf het ziet en de opmerkingen van de bewoners konden meenemen in het geheel. Dit is de indiener niet gelukt. Gelukkig hebben 2 andere buurtbewoners dit later wel voor elkaar gekregen dat er een aantal van de aanwezigen partijen is komen kijken. Indiener van de zienswijze vond het jammer dat men meerdere keren vanuit persoonlijke meningen reageerde op vragen en/of opmerkingen van mij en van de overige buurtbewoners. Terwijl wij als bewoners niet afwijzend zijn tegen het realiseren van woningen op dit gebied, maar wel onze terechte opmerkingen en vragen graag serieus in behandeling hadden genomen zien worden door de partijen.

Antwoord 6a:

Wij hebben gelezen dat u en de buurtbewoners een onprettig gevoel hebben gekregen van de inloopbijeenkomst op 9 juni. Dat vinden wij jammer en was zeker niet de bedoeling van de inloopbijeenkomst. De bedoeling was informatie te geven over het nieuwe bestemmingsplan, zodat omwonenden een goed beeld konden vormen van het nieuwe bestemmingsplan. Wij hebben de sfeer als zeer prettig ervaren en ook was de plek van de inloopbijeenkomst zeer geslaagd. Omdat het een inloopbijeenkomst was konden de medewerkers van de

gemeente niet direct weggaan van de voorlichtingsruimte. Toen het iets rustiger was zijn we alsnog met een deel van ons gezelschap gaan kijken naar de omstreden ontsluitingsweg. Verschillende omwonenden hebben gevraagd naar een oordeel van de verkeersdeskundige. Deze was inderdaad niet aanwezig, omdat aan de weg in principe niets verandert. Deze bestemming was al geregeld in het bestemmingsplan "Deurningerstraat" en zal niet veranderen. Wij hebben toegezegd om met de verkeersdeskundige nogmaals te komen kijken naar de situatie. Dit is inderdaad op 5 juli geweest. Fijn om te lezen dat op 5 juli wel meer het gevoel is geweest van hoor en wederhoor.

6b Zienswijze verkeersveiligheid.

Er was geen verkeersdeskundige aanwezig bij de informatiebijeenkomst. Er is niet vooraf met de bewoners overlegd over de verkeerssituatie ter plekke. Men was niet eens van veel details op de hoogte, het leek goedgekeurd vanaf een heel ver afstaand bureau.

De te realiseren woningen gaan gebruik maken van de bestemmingsweg van de huidige bewoners. De bewoners zijn genooddaakt om gebruik van deze weg te maken aangezien zij een verplichting hebben gekregen van de gemeente Enschede om minstens 1 parkeerplaats op eigen terrein te realiseren. Op dit moment wordt deze weg gebruikt door ongeveer 13 woningen. Ondanks de geringe aantal auto's op deze weg, doen zich regelmatig onveilige situaties voor, doordat de weg te smal is en een bocht heeft waardoor je tegemoet komend verkeer niet kunt zien. Tevens kunnen de bewoners aan de Kottendijk niet keren bij hun perceel en hierdoor moet men achterwaarts rijdend hun perceel bereiken of achterwaarts rijdend hun perceel verlaten. Door deze situatie ontstaat er bij de blinde bocht een zeer onveilige situatie vooral voor fietsers, voetgangers en spelende kinderen.

Antwoord 6b:

U heeft gelijk. Wegen zijn nooit veilig. U schrijft heel helder. U schrijft letterlijk: "Ondanks de geringe auto's op de weg doen zich regelmatig onveilige situaties voor". Wegen zijn niet voor honderd procent veilig te maken. Dan zouden wij alleen maar rechte wegen hebben met gescheiden banen voor auto's, fietsers, de snelle fietskoeriers, brommers, de voetgangers en de spelende kinderen.

Een verkeersdeskundige kijkt en ervaart de verkeerssituatie heel anders dan een bewoner. Deze weg is veilig en wordt alleen onveilig door ondoordacht gebruik.

De ontsluitingsweg die u omschrijft als "onze weg" is een openbare weg en zal dus ook gebruikt worden voor de nieuwe bewoners.

De breedte van de weg is 5 meter en dat is voldoende.

6c Er zijn zeer veel argumenten, dat deze weg niet te gebruiken is in 2 richtingen voor de bestaande bewoners aangevuld met de te realiseren 23 woningen, 36 auto's (aantal parkeerplaatsen op het nieuw te bouwen plan).

- Ingang is te smal, kan maar 1 auto over het bruggetje met de beek.
- Ingang en straat is te smal om daar 2 auto's elkaar te laten passeren. Hierdoor blijft de automobilist op de Walhofstraat wachten totdat degene die in het straatje staat, de Walhofstraat kan inrijden.
- Door het geringe aantal auto's kunnen de bewoners op dit moment rekening met elkaar houden.
- Geen stoep aanwezig.
- Bij meer verkeer, stappen de bewoners van woning 22 zo vanuit de woning op een drukke weg en de nieuwe bewoners van de te realiseren bergingen, schuren straks ook.
- Bij het uitrijden van de straat zijn kinderen lopend, op de fiets, step enz. moeilijk te zien als zij komen vanuit de richting park/singel. Als de nieuwe woningen gerealiseerd zijn, zal het ook lastig worden als de voetgangers komen vanaf de Deurningerstraat.
- De ontworpen garages en de hoekwoning belemmeren het zicht op de Walhofstaat en de passerende voetgangers, fietsers en auto's. Ook wordt daardoor het zicht belemmerd als de indiener de bestemmingsstraat moet oprijden.
- Doordat er door onbekenden in het begin van de bestemmingstraat (naast woning 22) wordt geparkeerd (te weinig parkeergelegenheid aan de Walhofstraat) is er nog minder plek om elkaar te passeren.
- Zeer gevaarlijke bocht in de weg, tegemoetkomend verkeer is niet te zien, of te laat.
- De insteek, die bewust is gemaakt om te kunnen draaien, zodat je niet achterwaarts de Walhofstraat hoeft op te rijden, wil de gemeente gewoon doen verdwijnen.
- Zeer veel geluidsoverlast bij meer verkeer.
- Gigantische verkeersstroom op deze bestemmingsstraat. Nu 13 woningen met parkeerplaats (waarvan een aantal de auto niet of bijna niet gebruikt). Op dit moment 15 auto's. Naar straks 36 woningen en totaal minimaal 51 auto's (15 + 36 parkeerplaatsen).
- In het plan is een Verkeersgeneratie opgenomen waarin het bouwen van nieuwe woningen kan leiden tot extra verkeer in een woonwijk. Hierin wordt de verkeersgeneratie ingeschat op 120 motorvoertuigen per etmaal (24 uur). Een vuistregel in de verkeerskunde is dat hiervan 10 procent zich in het drukste uur

van de spits verplaatst. Dat komt neer op een extra 12 motorvoertuigbewegingen. Ervan uitgaande dat deze bewegingen zich verspreiden per verschillende richtingen, is de verwachte verkeersgeneratie van dit woningbouwplan verwaarloosbaar voor de woonwijk. De indiener deelt deze conclusie niet. De indiener heeft dit vertaald naar hun bestemmingsstraat. Dit zijn 13 woningen, iets meer dan de helft van de te realiseren woningen, rekening houdend dat er op dit moment een aantal bewoners op leeftijd woont die niet of weinig rijdt. De indiener houdt de ingeschatte verkeersgeneratie aan van maximaal 60 motorvoertuigen per etmaal (gezien aantal bewoners op leeftijd die niet of weinig rijden). Dit zou betekenen dat op het drukste moment (de spits) 6 motorvoertuigbewegingen zijn (Dit klopt beslist niet, in het echt zijn dit 2 tot 3 auto's). Straks na de bouw, zou een toename van 12 motorvoertuigen, een gigantische toename zijn.

Antwoord 6c: De verkeersgeneratie is een berekening met als uitkomst een inschatting van de hoeveelheid toenemende motorvoertuigbewegingen. Deze berekening nemen we altijd ruim, aangezien het beter mee kan vallen dan tegen. In de praktijk is het dus ook zo dat de realiteit vaak lager ligt dan de uitkomst van de berekening. U heeft het model toegepast op de bestaande 13 woningen aan de Walhofstraat en trekt de conclusie dat de op het drukste moment er slechts 2 tot 3 auto's gebruik maken, lager dan uit een verkeersgeneratieberekening. Dat is een mooi voorbeeld van dat de verwachte verkeersgeneratie in realiteit vaak nog minder is dan vooraf ingeschat. Voor de rest van de beantwoording zie antwoorden 1B, 1C, 1D en 1F.

6d Oplossingen aangedragen door de indiener:

- Oprit verbreden en de straat verbreden
- Stoep maken
- Geen gebruik maken van de bocht, de weg rechtdoor trekken
- De weg doortrekken en zodanig dat deze uitkomt op de Drienerweg. De weg loopt toch dood, hierdoor zal er geen sluipverkeer plaatsvinden.
- Als het niet anders kan en er moet gebruik gemaakt worden van de bocht, deze op een goede manier verbreden, waardoor er geen blinde bocht meer is.
- Alle knelpunten van hierboven oplossen.

Antwoord 6d :

De inrichting van de bestemmingsstraat voldoet aan onze inrichtingseisen. Voornamelijk de breedte hierin is belangrijk. Zie eerdere antwoorden onder 1B, C, D en F. Het verbreden van wegen en creëren van overzicht samen met langere rechtstanden, leiden tot hogere snelheden onder de weggebruiker wat kan leiden tot gevaarlijkere situaties. Het gewenste gedrag van de weggebruiker moet voortvloeien uit de inrichting van de weg. Wanneer we de straat verbreden en in rechte lijnen gaan aanleggen worden er hoge snelheden uitgelokt. De toegangsweg heeft een uitstraling van een woonerf, waarbij ook voetgangers op de rijbaan verkeren, met enkel bestemmingsverkeer. Dit gedeeld gebruik moet zorgen voor lage snelheden waarbij mogelijke conflicten altijd op lage snelheid plaats vinden. De weg doortrekken en openstellen tot de Drienerweg heeft geen verkeerskundige meerwaarde. Dit leidt tot sluipverkeer en dus meer bewegingen op de bestemmingsstraat. Vanwege de lage snelheden en weinige verkeersbewegingen zien we geen risico qua verkeersveiligheid in de aanwezige bocht.

6 e Zienswijze parkeergelegenheid

Volgens het bestemmingsplan zijn er twee parkeerplaatsen voor de toekomstige bewoners.

Tijdens de inloopbijeenkomst is mondeling genoemd dat deze parkeerplaatsen zullen worden voorzien van slagbomen. In de huidige situatie ervaren zowel de buurtbewoners als de indiener van de zienswijze dat de parkeergelegenheid gering is:

- Aan de straat wordt veel en langdurig geparkeerd door onbekenden die vanuit de wijk richting het centrum lopen;
- Bezoekers van buurtbewoners die de auto moeten parkeren, maar hun auto vaak niet kunnen parkeren;
- Regelmatig wordt op de weg naast de woning van nummer 22 geparkeerd door onbekenden die hun auto niet aan de straat kunnen parkeren.

In de toekomstige situatie zullen de slagbomen volgens de indiener geen verbetering laten zien, maar worden zowel de huidige als de toekomstige buurtbewoners nog meer belemmerd.

Antwoord 6 e:

Zie antwoord 1D, parkeren wegens nieuwbouw is op eigen terrein opgelost.

Het ervaren van te weinig parkeerplekken is een bekend fenomeen. Parkeerdruk noemen wij dat. In de binnenstad is op veel plekken betaald parkeren ingevoerd. Dit heeft tot gevolg dat de "onbekende" parkeerders steeds meer naar de wijken gaan waar het nog gratis is. De bewoners waar betaald parkeren is ingevoerd zijn enthousiast over het effect. Nadeel van betaald parkeren is dat de bewoners met een eigen parkeerplek geen vergunning krijgen en alleen een vergunning voor het bezoek. Op dit moment wordt betaald parkeren alleen

ingevoerd middels een enquête. Betaald parkeren is dus een zeer effectief middel, echter moeten de meerderheid van de bewoners daar wel gezamenlijk een voorstander van zijn. Het bestemmingsplan regelt geen slagbomen. De Woonplaats kan alleen een slagboom plaatsen op haar eigen terrein. De Woonplaats heeft naar aanleiding van de zienswijze nagedacht over het plaatsen van slagbomen en ziet ervan af.

6f Het parkeeronderzoek dat gemaakt is door de gemeente Enschede is niet op het juiste moment afgenomen. Men heeft parkeeronderzoek gedaan op 28-9-2021 en 30-09-2021 om 10.30, 15.00, 19.30 en 23.30 uur. Dit moment is niet handig gekozen. In september is het weer nog prettig. Hierdoor gaan er meer mensen op de fiets waardoor er minder wordt geparkeerd. Tevens was dit in corona tijd, het advies was, je mag naar kantoor maar als het niet nodig is, zoveel mogelijk thuis. Wel vreemd dat 2 dagen in dezelfde week, de parkeerdruk in een straat kunnen weergeven voor een heel jaar.

Antwoord 6f:

Een parkeeronderzoek is nodig als de ontwikkelaar onvoldoende parkeerplekken kan vinden op zijn terrein. Bij een eerder ontwerp waren er twee parkeerplekken te weinig en is gekeken of de ruimte rond het plan deze 2 extra plekken op zou kunnen vangen aan de Drienerweg. Scherp opgemerkt dat bij het houden van het verkeersonderzoek het coronatijd was. Wij hadden eerder een onderzoek willen doen, maar toen was er sprake van een lockdown en dat is ook geen goede periode om te onderzoeken. Na aanpassingen in het ontwerp zijn er alsnog extra parkeerplekken gecreëerd op het eigen terrein van de ontwikkeling en heeft de ontwikkeling voldaan aan de parkeernormen. Vanwege deze reden is het parkeeronderzoek eigenlijk overbodig geweest, omdat de parkeervraag op eigen terrein wordt opgelost en geen druk uitoefent op omliggende straten.

6g Door de geringe parkeermogelijkheden aan de Walhofstraat en de slagboom bij de parkeerplaats van de te bouwen woningen is het te verwachten dat de bezoekers zich geen raad weten waar te parkeren in de bestemmingsstraat. Aangezien veel automobilisten niet weten dat dit een bestemmingsstraat is. Het gevolg, straatje wordt nog smaller en gevaarlijker. Tevens kunnen de bestaande bewoners geen gebruik maken van de parkeerplaats die op eigen terrein gerealiseerd moest worden. Je kunt niet meer in- of uitrijden.

Antwoord 6g:

Zie ons antwoord 1D.

6h Zienswijze bouw woningen

Volgens het bestemmingsplan wordt aan de Walhofstraat drie huurwoningen en een appartement gebouwd met een dakterras. Achter de eventuele hoekwoningen komen nog eens vier garages volgens de indiener van de zienswijze. Door het dakterras wordt de privacy geschonden van de bewoners aan de Walhofstraat 22 en 24. Wanneer gebruik gemaakt zal worden van het dakterras hebben die bewoners zicht op de tuinen van de huidige twee bewoners.

Door zo kort op de straat te bouwen, aan de grens van het perceel, blijft er een zeer kleine ruimte tussen de woningen 22 en 24. Is er gekeken naar de lichtinval? De lichtinval zal volgens de indieners drastisch minder zijn, aangezien er alleen een straat tussen zit die de 5 meter niet haalt.

De indiener vraagt zich af waarom de woningen met tuin naar een bouwhoogte van 11 meter moeten, terwijl in het huidige bestemmingsplan maximaal 10 meter staat.

Is er door een deskundige aangegeven welke invloed dit kan hebben op de woningen Walhofstraat 22 en of 24 betreffende lichtinval?

Antwoord 6h:

De tegenwoordig geldende hogere verdiepingshoogtes hebben ertoe geleid dat er is gekozen voor een hogere maximale bouwhoogte. Dus 11 meter in plaats van 10 meter. Daarnaast past de nieuw gekozen bouwhoogte bij de reeds aanwezige bebouwing, die door de samenstelling van oud en nieuw verspringt. Om deze informele sfeer te behouden, maar toch een eenheid te creëren is er binnen het plangebied gekozen voor 3 verschillende maximale bouwhoogtes. Deze hoogtes zijn niet hoger dan het geldende bestemmingsplan "Deurningerstraat". In het bestemmingsplan zijn twee maximale bouwhoogtes opgenomen (namelijk 10 en 13 meter). In het bestemmingsplan "Walhofstraat-Drienerweg" zijn drie maximale bouwhoogtes opgenomen (namelijk 10, 11 en 13 meter).

6 i : Mogelijke oplossingen volgens de indiener.

Aangezien de weg aan de Drienerweg dood loopt, zou de indiener graag zien dat er vanaf de Drienerweg een weg gemaakt wordt die gebruikt kan worden door de toekomstige bewoners van de te realiseren woningen Walhofstraat/Drienerweg. Hiermee blijkt het verkeer aan de kant van de Walhofstraat ongewijzigd. Veiligheid boven alles.

De woningen hoekwoning en garages aan de kant van de Walhofstraat, grenzend aan onze bestemmingsstraat, zouden niet op de kavelgrens gebouwd moeten worden, maar een heel stuk vanaf. Deze ruimte zou gebruikt moeten worden om een stoep te maken en ons straatje te verbreden. Hierdoor ontstaat er meer zicht bij het in- en uitrijden op de Walhofstraat. Een pluspunt zou kunnen zijn dat hierdoor de bewoners van de Walhofstraat 22 en 24 meer privacy krijgen en de woning 22 meer lichtinval.

Garanties dat er bij de hoekwoning, garages en dakterras die gebouwd worden aan de Walhofstraat grenzend aan het bestemmingsstraatje (naast Walhofstraat 22), blinde muren komen aan de kant van woning Walhofstraat 22, zodat Walhofstraat 22 en 24 hun privacy kunnen behouden.

Antwoord 6i:

Wij denken dat uw privacy niet onevenredig wordt aangetast. De afstand blijft minimaal 5 meter. Dit betekent dat volgens het huidige recht ramen en een dakterras mogelijk zijn. Het bestemmingsplan regelt niet waar ramen of een blinde muur geplaatst mogen worden. Daarnaast zie onze beantwoording bij punt 3D.

6j De indiener heeft foto's met uitleg ingediend. Deze zijn opgenomen in de bijlagen originele zienswijzen. De indiener maakt nog een opmerking over de getoonde impressie van de Woonplaats en Van Dijk. Men laat een speelplek zien, deze is onmogelijk en ondoordacht, een veel te drukke kruispunt in de buurt.

Antwoord 6j :

U heeft helemaal gelijk over de speelplek. Op deze plek zou de gemeente nooit een speelplek voor jonge kinderen inrichten. De sfeerimpressie heeft echter geen status. Dit gedeelte van de sfeerimpressie maakt geen deel uit van het nieuwe bestemmingsplan. De gemeente heeft geen plannen om dit gedeelte van het openbare terrein opnieuw in te richten.

6k De bewoner aan de Walhofstraat 22 (hoekwoning) kan niet veilig in – en uitparkeren in verband met de parkeerplaats die is getekend.

Antwoord 6k :

De rijbaan van de parkeerplaats zal in de linker- of binnenspiegel zichtbaar zijn waarmee het ook te vernemen is of er andere verkeersdeelnemers zijn. De rijbaan is breed genoeg voor het maken van de draai voorwaarts richting de Walhofstraat.

6 l De indiener vraagt zich af hoe het zit met het in- en uitrijden van de parkeergarage en carport van woning nr. 24.

Antwoord 6 l:

De manoeuvre die in de huidige situatie gemaakt moet worden zal hetzelfde zijn in de nieuwe situatie.

6 m: Bij de ontvangstbevestiging van de zienswijze geeft de indiener aan dat hij nog iets vergeten heeft. Dit heeft hij wel en andere medebewoners aangegeven op de informatiezitting.

De indiener vraagt zich af of er geen lantaarnpaal ontbreekt bij het bestemmingsstraatje. Er zijn er twee geplaatst en achter nr. 22 en 24 is het nogal donker, terwijl dit juist de bocht is. Kan er geen lantaarnpaal bij worden geplaatst?

Antwoord 6 m: Wij hebben het ontbreken van een lantaarnpaal doorgegeven. Als er destijds een fout is gemaakt in de aanleg dan wordt deze hersteld. Uw opmerking over de lantaarnpaal heeft geen directe betrekking op het nieuwe bestemmingsplan, maar op de bestaande openbare ruimte.

Indiener 7

7a De indiener maakt zich zorgen om de verkeersveiligheid en voorziet overlast op de bestemmingsweg, die gebruikt zal worden door zowel de huidige als de toekomstige bewoners. De indiener heeft een garage behorende bij Walhofstraat 28.

Zienswijze verkeersveiligheid

Tussen het beoogde bouwterrein en de woning aan de Walhofstraat 22 loopt een bestemmingsweg waar de huidige buurtbewoners gebruik van moeten maken om met de auto bij hun woonperceel en/of garage te komen. Ondanks het geringe aantal auto's in de huidige situatie is er al vaak sprake van onveilige situaties, met name rond de bocht in de bestemmingsweg. Fietzers die niet zichtbaar zijn voor de autobestuurders en andersom en ook spelende kinderen die niet zichtbaar zijn voor fietsers en autobestuurders. Dit heeft meerdere keren bijna tot ongelukken geleid.

Volgens het bestemmingsplan zullen de toekomstige bewoners ook gebruik moeten maken van deze bestemmingsweg, inclusief de onoverzichtelijke bocht in deze weg. Hierdoor komt de veiligheid nog meer in het geding. De bestemmingsweg is bovendien smal, en elkaar tegemoetkomende auto's kunnen elkaar met moeite of helemaal niet passeren (afhankelijk van de grootte van de betreffende auto's). Dit leidt geregeld tot lastige situaties. Dit zal verder verslechteren als de omvang van het bewegingsverkeer toeneemt in de nieuwe situatie.

Antwoord 7a :

Weggebruikers dienen zich aan te passen aan een passelijke snelheid bij de omgeving en inrichting. De bocht is niet gevaarlijk bij lage snelheden en het halen van zicht bij rustige toenadering. In het ontwerp is gericht ontworpen op lage snelheden. Vandaar dat het terrein niet recht tegenover de toegangsweg zit, aangezien dit hoge snelheden kan uitlokken. Daarnaast maakt enkel bestemmingsverkeer gebruik van deze bestemmingsweg. Deze gebruikers kennen de situatie goed en kunnen rekening houden met alle type gebruikers op dit wegvak. Zie ook beantwoording 1B, D en F.

7b De in de inrichtingstekening (die de indiener bestempelt als bestemmingsplan) opgenomen garages en hoekwoning (hoek Walhofstraat en bestemmingsweg) belemmeren vanuit de bestemmingsweg gezien het zich op de Walhofstraat en passerende voetgangers, fietsers en auto's. Ook de huidige en toekomstige bewoners die vanaf de Walhofstraat de bestemmingsweg oprijden zullen beperkt zicht hebben op het verkeer op de bestemmingsweg. Bovendien zullen de toekomstige eigenaren van de in het bestemmingsplan opgenomen garages niet veilig hun garagedeur kunnen openen. In het bestemmingsplan stappen zij bij het verlaten van hun garage direct de bestemmingsweg op, wat tot gevaarlijke situaties zal gaan leiden.

Ten slotte wordt de insteek weggehaald volgens het bestemmingsplan. Deze insteek is volgens de indiener noodzakelijk om met een auto te kunnen keren en achteruit te rijden op de bestemmingsweg richting de woonpercelen en garages indien dit nodig is.

Antwoord 7b:

Zie eerdere antwoorden 1B, C, D, en F.

7c: Zienswijze parkeergelegenheid

Volgens het bestemmingsplan zijn er twee locaties waar parkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden voor de toekomstige bewoners. Tijdens de inloopbijeenkomst is mondeling genoemd dat deze locaties zullen worden voorzien van slagbomen. Het is echter onduidelijk waar deze slagbomen precies geplaatst zullen gaan worden. In de huidige situatie ervaren zowel de indieners als de andere bewoners dat de momenteel beschikbare parkeergelegenheden beperkt zijn:

- Aan de Walhofstraat wordt veel en langdurig geparkeerd door onbekenden die vanuit de wijk richting het centrum lopen;
- Bezoekers van buurtbewoners die de auto moeten parkeren kunnen vaak geen plek voor hun auto vinden;
- Op de bestemmingsweg wordt momenteel al geregeld achter de garages van de huidige bewoners geparkeerd door onbekenden. Hierdoor kunnen de huidige bewoners hun garage regelmatig niet met de auto verlaten.

De bovenstaande huidige problemen omtrent de parkeergelegenheid en bijkomende overlast in de Walhofstraat en de bestemmingsweg zullen naar verwachting aanzienlijk verergeren in de nieuwe situatie, waarbij de daadwerkelijke locatie van de beoogde slagbomen nog van invloed kan zijn.

Antwoord 7c:

Zie eerdere antwoorden 1 D. De Woonplaats heeft aangegeven geen slagbomen te plaatsen.

7d Mogelijke oplossingen

- De bestemmingsweg is erg smal en de bocht in de bestemmingsweg is onoverzichtelijk, wat leidt in de huidige situatie al geregeld tot gevaarlijke situaties. Laat staan in de nieuwe situatie met toegenomen verkeer. Een verbreding van deze bestemmingsweg (deels tot en met de bocht), of idealiter volledig), en het verbeteren van het zicht in de bocht (bijvoorbeeld een verkeersspiegel) zou deze situatie verbeteren;

Antwoord 7d :

De door u voorgestelde verbreding van de bestemmingsweg zal niet leiden tot een verbetering. Het verbreden van wegen leidt inderdaad tot het makkelijker kunnen passeren van twee auto's, waardoor het ook makkelijker is hogere snelheden te halen. Verbreding van de weg is dus gevaarlijker. Over het algemeen leidt een smallere weg tot lagere snelheden en objectief veiligere situaties. De toename in motorvoertuigen per etmaal is gering, ingeschat op het drukste uur 8 motorvoertuigen per uur, 2 motorvoertuigen per kwartier. Vanuit de gemeente plaatsen we geen verkeersspiegels meer en raden we dit af aangezien deze schijnveiligheid kan geven. Het is

lastig om 'op een spiegel' te rijden en o.a. snelheden in te schatten. Ook lokt het tot het kijken in de verkeerde richting waarop de aandacht zal moeten liggen en kan er een foute aanname worden gedaan die juist tot ongevallen leidt.

7 e: Het zou de verkeersveiligheid ten goed komen als de in het bestemmingsplan opgenomen garages en hoekwoning op enige afstand van de bestemmingsweg worden gebouwd, zodat het beperkte gezichtsveld wordt verbeterd voor alle (toekomstige) verkeersdeelnemers die vanaf de Walhofstraat de bestemmingsweg inslaan of omgekeerd. Op het stuk grond dat vrij zou komen zou een stoep gemaakt kunnen worden om de veiligheid te vergroten;

Antwoord 7 e:

Zie ons antwoord 1 F

- 7f Om extra verkeersbewegingen en – overlast in de Walhofstraat en de bestemmingsweg te voorkomen zouden parkeerplaatsen voor de toekomstige bewoners op een andere locatie gerealiseerd kunnen worden, bijvoorbeeld aan de kant van de Drienerweg;

Antwoord 7f:

Zie ook ons antwoord 1 E. Wij gaan de Drienerweg niet opnieuw inrichten. Het beleid is dat er voldoende parkeerplekken op de ontwikkellocatie gerealiseerd moeten worden en dat er daarna pas bekeken kan worden of er nog voldoende parkeerplekken in de nabije omgeving zijn of die daar gerealiseerd kunnen worden. Aan de Drienerweg zijn op dit moment voldoende parkeerplekken en is er restcapaciteit. Het is niet uit te sluiten dat toekomstige bewoners hun auto hier gaan parkeren. Het realiseren van plekken betekent namelijk geen verplichting van gebruik. Enkele bewoners van de Walhofstraat hebben ook aangegeven dat ze ook gebruik maken van de openbare parkeerplekken, ondanks de verplichte gerealiseerde plek.

- 7 g: Een slagboom aan het begin van de bestemmingsweg zou deels kunnen voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat op de bestemmingsweg. Hierbij is wel van belang dat de toegang via de slagboom voldoende ruim is voor het onderling passeren van voertuigen in tegengestelde richting, en dat fietsers de bestemmingsweg kunnen oprijden zonder van de slagboom gebruik te moeten maken.

Antwoord 7g:

Een originele oplossing, echter in onze ogen niet haalbaar. Een slagboom op een openbare weg gaan wij zeker niet plaatsen. Het is namelijk een zeer dure oplossing en storingsgevoelig. In het nieuwe bestemmingsplan wordt voldaan aan de parkeernormen. Voor zowel de nieuwe bewoners als bezoekers worden er voldoende parkeerplaatsen gecreëerd. Er is dus geen extra aanleiding voor foutparkeren. Voor zowel bewoners en bezoekers zijn parkeerplaatsen gecreëerd waardoor het parkeren met betrekking tot het nieuwe bestemmingsplan is opgelost. Uw angst voor parkeeroverlast is derhalve voorbarig. Wanneer dit uiteindelijk toch problematisch is, is het instellen van een parkeerverbod een meer logische maatregel en simpel te realiseren.