

ZIENSWIJZENREACTIENOTA

Bestemmingsplan 'Bornsestraat 36, Bornerbroek'

NL.IMRO.0141.00132-BP21



Inleiding

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

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

Behandeling zienswijzen

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

Hoorzitting

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

Zienswijze

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

Gemeentelijke reactie

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

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

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

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

Gemeentelijke reactie

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

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

Gemeentelijke reactie

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

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

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

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

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

Gemeentelijke reactie

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

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

Raadshoorzitting 27 juni 2022

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

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

Gemeentelijke reactie

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

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

Gemeentelijke reactie

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



3. Het is onduidelijk hoe een deelauto wordt afgedwongen.

Gemeentelijke reactie

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

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

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

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

- Toevoegen aan de bestemming Wonen- Gestapeld wonen:

5.4.3 Voorwaardelijke verplichting - deelauto

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

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

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

Artikel 10 Overige regels

10.1 Parkeren

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