

**NOTA BEHANDELING ZIENSWIJZEN  
ONTWERPBESTEMMINGSPLAN 't ROT**

**Hengelo mei 2013**

## **INLEIDING**

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 't Rot, van **21 december 2011 tot en met 31 januari 2012**, zijn er twee zienswijzen ingediend bij de gemeenteraad van Hengelo door:

### **1. De heer F.A. Juninck Landmansweg 211 7557 ZA HENGELO**

*De zienswijze betreft samengevat de volgende onderdelen:*

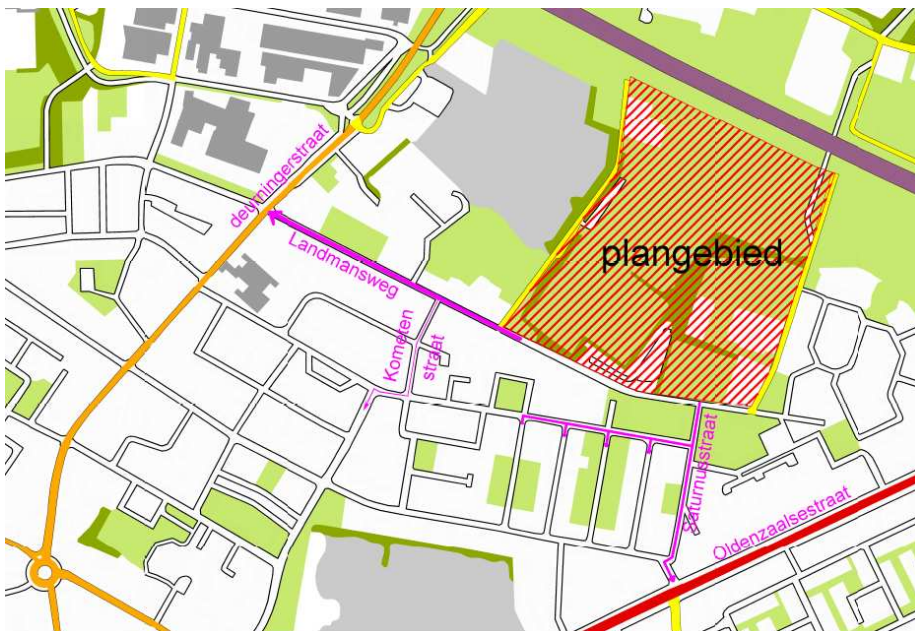
- a. De verkeersoplossing voor het plan is niet goed. Ook in de huidige situatie verloopt de verkeersafwikkeling al niet goed.
- b. Appellant wil graag zijn zienswijze mondeling toelichten.

#### *Reactie*

Ad a.

Ter plekke van de huidige voetbalvelden van Tubantia aan de Landmansweg / Verlengde Polluxweg is woningbouw gepland. Dit wordt vastgelegd in het bestemmingsplan Het Rot. Appellant maakt zich zorgen. Hij vreest voor een slechtere ontsluiting van de wijk. Nu al ervaart hij problemen. Problemen die worden gesignaleerd zijn: het vanuit de Saturnusstraat oprijden van de Castorweg is moeilijk en de Landmansweg is veel te smal voor een veilige afwikkeling van het verkeer. De te bouwen woningen verergeren de verkeerssituatie. Onderzocht is of de "nieuwe woonwijk" ontsloten kan worden zonder dat de kwaliteit van de huidige ontsluiting van de buurt wordt aangetast.

Ontsluitingsmogelijkheden van het plan Het Rot.



Ontsluiting van het plangebied zal plaatsvinden via de Landmansweg, Saturnusstraat en Kometenstraat. Men mag er van uitgaan dat het verkeer zich over deze drie wegen zal verdelen. Het aantal verkeersbewegingen dat deze nieuwe wijk in de spits genereert bedraagt ongeveer 125. (aanname: 125 woningen \* 1,5 (hoge schatting gemiddeld autobezit per woning) \* 2/3 (aandeel auto in woon- werkverkeer) = 125 ritten in de ochtendspits.).

Op basis van tellingen en observaties kan geconcludeerd worden dat de extra ritten door deze wegen opgevangen kunnen worden. Weliswaar zijn zowel de Saturnusstraat als de Landmansweg smalle (erftoegangs-) wegen, woonstraten, maar aanpassingen aan deze wegen zijn niet noodzakelijk. Bovendien bestaat dan het gevaar dat meer verkeer wordt aangetrokken en er harder wordt gereden waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt. De verkeerslichten staan optimaal afgesteld.

### **Saturnusstraat**

#### Geschiedenis

Appellant wijst er op dat in het verleden bij de ontwikkeling van "t Rot 1", Steve Bikostraat en omgeving, ontsluiting van het plan via de Landmansweg niet mogelijk was. Hier hebben echter geen verkeerskundige motieven aan ten grondslag gelegen. Tijdens de planvoorbereiding zou dit plan ook via de Landmansweg, Saturnusstraat worden ontsloten. Dit omdat een ontsluiting via de Hasselerbaan vanwege bodemverontreinigingen in eerste instantie niet haalbaar bleek. Na opmerkingen, bezwaren van omwonenden is opnieuw onderzoek gedaan naar de bodemverontreiniging en mogelijkheden voor een ontsluiting op de Hasselerbaan. Na uitbreiding van het aantal te realiseren woningen werd een ontsluiting via de Hasselerbaan haalbaar. Hiermee werd tegemoet gekomen aan bezwaren van omwonenden. Verkeerskundige motieven hebben geen rol gespeeld.

#### Verkeerssituatie

Ook daarna kwamen er vanuit de buurt veel signalen dat het verkeer komend uit de Saturnusstraat moeilijk de Castorweg op kan rijden en dat daarom maatregelen getroffen moesten worden. Uit meerdere observaties tijdens de ochtendspits is gebleken (en ook tijdens de observatie ter plekke samen met appellant – zie antwoord onder Ad b) dat de verkeerslichten op de kruising Castorweg – Oldenzaalsestraat zoals ze nu zijn afgesteld goed in staat zijn de rij wachtende auto's op de Castorweg in een groenfase te verwerken. Er ontstaan geen wachtrijen. In een zeer uitzonderlijk geval moest men een cyclus wachten. De wachttijd is ook dan nog gering. Verkeer komend uit de Saturnusstraat kon in vrijwel alle gevallen meteen of in de eerst volgende groenfase de Oldenzaalsestraat oprijden. De groenfase bleek vaak lang genoeg om ook dit verkeer wat vaak achteraan sloot te kunnen verwerken. Een enkele keer werd aan verkeer uit de Saturnusstraat voorrang verleend door verkeer op de Castorweg. Het aantal auto's uit de Saturnusstraat bleef beperkt tot een gering aantal auto's per cyclus. Ook kwam het voor dat er in een cyclus geen aanbod was vanuit de Saturnusstraat. Uit tellingen blijkt dat er meer verkeer de Saturnusstraat inrijdt (ca. 1000 per werkdag per etmaal) dan dat er uit rijdt (circa 650 per werkdag per etmaal). Dit wijst er wel op dat een deel van het verkeer vanuit de wijk richting Oldenzaalsestraat de Saturnusstraat mijdt. Er zijn dan ook voldoende alternatieven.

Een intensiteit van zo'n 1650 (650 uit, 1000 in) op de Saturnusstraat is niet uitzonderlijk hoog. De gemiddelde gereden snelheid op de Saturnusstraat, een 30 km/uur weg, lag rond de 30 km/uur. Ondanks een wegbreedte van 4,5 meter is geen sprake van een verkeersonveilige situatie. Er zijn tussen 2007 en 2009 in totaal 9 ongevallen geregistreerd. Dit betrof ongevallen met uitsluitend materiele schade (UMS ongevallen). Dit is niet verontrustend in relatie tot andere kruispunten in Hengelo. Een problematische verkeerssituatie is niet geconstateerd.

#### Conclusie

De extra verkeersbewegingen op de Saturnusstraat als gevolg het plan kunnen verwerkt worden. Extra maatregelen zijn niet nodig.

### **Landmansweg**

Het in- en uitrijden van de Landmansweg vanaf de Deurningerstraat is lastig, vooral bij linksaf bewegingen. Geparkeerde auto's beperken verder de aantrekkelijkheid van de Landmansweg als verbindingweg tussen Oldenzaalsestraat en Deurningerstraat. Ook wordt de snelheid er door beperkt. De Landmansweg heeft een breedte van 5 meter. In het kader van "Duurzaam veilig" is op de aansluiting met de Deurningerstraat een plateau aangelegd en is op het eerste deel ook aan de zuidzijde een parkeerverbod ingesteld. Maar het in- en uitrijden van de Landmansweg ter hoogte van de Deurningerstraat blijft lastig. In 2007 is er een ongeval geregistreerd in 2008 en 2009 geen. De verkeersintensiteiten zijn laag; iets boven de 900 motorvoertuigen per etmaal. In de ochtendspits rijden er tussen 7 – 9 uur circa 70 auto's over de Landmansweg tussen Kometenstraat en Deurningerstraat. In het weekend liggen de intensiteiten nog lager. Dit ondanks de

verkeersaantrekkende werking van de voetbalvereniging Tubantia. De gemiddelde snelheid op dit wegvak lag iets boven de 30 km/uur.

Conclusie

Ook de Landmansweg kan de beperkte toename van verkeer vanwege het nieuwbouwplan verwerken.

### **Kometenstraat**

Het lijkt een beetje "kruip door sluip door" door woonstraten maar de Kometenstraat, Neptunusstraat en Herinckhavestraat maar deze straten hebben een breder profiel dan de Landmansweg en Saturnusstraat. De zeer beperkte verkeerstoename kan zonder problemen worden werkt. Via de Herinckhavestraat kan men gemakkelijk naar de Deurningerstraat, Sloetsweg of Castorweg. Het is vaak niet de meest directe verbinding maar wel een comfortabele. In de Kometenstraat is niet geteld.

Ad. b.

Appellant is in de gelegenheid gesteld zijn zienswijze mondeling toe te lichten. Deze mondelinge toelichting heeft ertoe geleid dat een medewerker van het team verkeer samen met appellant ter plekke de verkeerssituatie in ogenschouw heeft genomen. De onder Ad a staande conclusies, getrokken uit eerdere onderzoeken, bleken ook tijdens deze observatie te kloppen.

*Voorstel:*

*De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen*

## **2. De heer R.M.A. Smit IJsbaanweg 39 7557 XZ HENGLO**

*De zienswijze betreft samengevat de volgende onderdelen:*

- a. Appellant merkt op dat de geplande huizen aan de IJsbaanweg te kort op zijn woning komen. Alle vrijheid wordt hierdoor teniet gedaan.
- b. Op de tekening is het aantal woningen niet vastgelegd. Hierdoor is onduidelijk hoeveel woningen er worden gebouwd.
- c. De goot- en nokhoogte voor de huizen aan de IJsbaanweg is vastgesteld op 6 en 11 meter. Dat is minstens één bouwlaag te hoog. Aan appellant is meegedeeld dat de woningen in het karakter en stijl overeen zullen komen met de landelijke omgeving.
- d. In het plan is niet aangegeven waar de parkeerplaatsen komen op de toch al smalle IJsbaanweg.

*Reactie*

Ad a.

Appellant is uitgenodigd om zijn zienswijze mondeling toe te lichten. De toelichting heeft ertoe geleid dat de situatie rond zijn woning nog eens nader is beoordeeld. Dat heeft ertoe geleid dat besloten is het bouwvlak van de woonbestemming aan de noordzijde van het perceel van appellant wat op te schuiven. Hierdoor wordt de afstand tussen de nieuw te bouwen woningen en het perceel van appellant ten opzichte van het ontwerpplan vergroot. Appellant heeft mondeling aangegeven te kunnen instemmen met deze aanpassing.

Ad. b.

Het aantal woningen is niet vastgelegd in het plan. Wel is geregeld welk type woningen er gebouwd kunnen worden. Gelet op het type woningen kunnen er in het bouwvlak ten noorden van appellant maximaal 4-5 vrijstaande/geschakelde woningen worden gebouwd. Er is in het plan gekozen voor een grote mate van flexibiliteit. Daar past niet bij om het aantal woningen op voorhand vast te leggen.

Ad. c.

Voor het perceel aan de noordzijde van appellant zijn dat vrijstaande, halfvrijstaande en/of geschakelde woningen. De maximale bouw- en goothoogte blijven respectievelijk 11 en 6 meter.

Ad. d.

Uitgangspunt is dat bij de nieuw te bouwen woningen (gesitueerd aan de IJsbaanweg) parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein. Bij de uiteindelijke (her)inrichting van de IJsbaanweg zal worden bekeken of in het openbaar gebied nog openbare parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd.

*Voorstel:*

*De zienswijze onder Ad a geeft aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. De overige punten van de zienswijze geven geen aanleiding tot wijziging van het plan.*