

# **Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Marskant - Walhoflocatie**

## **I INLEIDING**

Na voorafgaande publicatie in het Hengelo's Weekblad en de Staatscourant heeft het ontwerp bestemmingsplan Marskant - Walhoflocatie van 23 juni t/m 3 augustus 2021 ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn 2 schriftelijke zienswijzen ingediend door:

- 1. Indiener 1;**
- 2. Indiener 2;**

## **II SAMENVATTING VAN EN REACTIE OP DE ZIENSWIJZEN**

- 1. Indiener 1;**

### **Zienswijze**

- Indiener geeft aan dat hij groen een belangrijk onderdeel vindt. Indiener vraagt een garantie te geven dat de bestaande bomen blijven behouden. Het zou eeuwig zonde zijn als dit niet kan worden verwezenlijkt.
- Indiener geeft aan gezien te hebben dat de bouwhoogte 15 meter wordt. Dit zijn volgens indiener 5 bouwlagen terwijl er een bouwplan wordt gepresenteerd van 6 bouwlagen. Indiener vraagt zich af hoe dit zit. Daarnaast geeft indiener aan het niet eens te zijn met deze bouwhoogte, een gebouw met 3 of 4 bouwlagen past beter op deze plek. Het bouwplan dat eind 2019 werd gepresenteerd bestond uit een gebouw met 3 bouwlagen en een kap als vierde bouwlaag. Dit past volgens indiener beter gezien de bestaande bebouwing in de omgeving en gelet op de andere nieuwbouwontwikkelingen in de omgeving.
- Indiener vraagt zich af of het wel wenselijk is dat de gehele locatie bijna helemaal wordt volgebouwd. Indiener vraagt zich af waarom er nog twee twee-onder één kap woningen moeten worden gebouwd?  
Indiener geeft aan te begrijpen dat er een gemeenschappelijke ruimte moet komen voor het Brokant gedeelte maar vraagt zich af waarom dit niet anders kan worden opgelost zonder dat het extra bouwoppervlak kost. Indiener geeft aan dat voor hem als bewoner aan de Brugstraat de bebouwing wel heel dicht op zijn woning komt en dat geeft hem nu al een benauwd gevoel. Zeker ook door de hoogte en de massa versterkt dit zijn gevoel ook nog eens volgens indiener.
- Indiener geeft aan zich grote zorgen te maken over het parkeren en is van mening dat de toegepaste norm niet juist is. Indiener is ervan overtuigd dat de doelgroep van Brokant een eigen auto bezit en vraagt zich af hoe dit dan moet. Indiener geeft aan dat dit tijdens de informatieavond niet werd ontkend. Volgens indiener werd aangegeven dat bewoners dan maar een parkeerplaats moeten huren bij de parkeergarage De Brink. Daarmee wordt volgens indiener indirect aangegeven dat de toegepaste norm voor het Brokant gedeelte niet klopt en hij vraagt zich af hoe de gemeenteraad hier tegenaan kijkt. Indiener is van mening dat deelauto's zich in de praktijk nog moeten bewijzen en is van mening dat de bewoners van het Brokant huis niet de beoogde doelgroep is die dit wil adopteren. Indiener is dan ook van mening dat een norm van 0,2 per woning pertinent niet juist is.
- Indiener geeft aan dat de eigen parkeerbehoefte voor de huur- en koopwoningen alleen op eigen terrein wordt opgelost. Medewerkers en bezoekers moeten elders een plek zoeken. Als eigenaren of huurders meerdere auto's hebben is parkeren op eigen terrein ook niet mogelijk.
- Indiener vindt het vreemd dat er t.a.v. parkeren nog wordt verwezen naar beleidsstukken en nota's van erg lang geleden. Indiener vraagt zich af of het niet wenselijk is om een nieuwe actuele visie te ontwikkelen voor parkeren en op basis daarvan de toetsing te laten plaatsvinden. Indiener is van mening dat het concept zoals deelauto's zich in de praktijk nog moet bewijzen en we dit niet zomaar als waarheid kunnen aannemen.
- Indiener vraagt zich af of het wel goed komt met al het autoverkeer dat de Marskant op moet en vraagt zich af of dit geen probleem wordt en of hier al naar is gekeken. Er spelen momenteel veel nieuwbouwplannen in de directe omgeving (postkantoor, voormalige Willemschool, de locaties waar eerder de brandweerkazerne en het politiebureau hebben

gestaan). Indiener schat in dat door al die nieuwe woningen gezamenlijk er een vrij grote druk op de ontsluitingsopties komt en vraagt zich af of er een overall visie is gemaakt en hoe deze er dan uit komt te zien.

8. Indiener vraagt zich af, gezien de verdichting van de locatie, wat er gebeurt als er forse en langdurige regenbuien e.d. vallen (mede gelet op de recente problemen in Limburg). Indiener vraagt zich dan ook af of hier nu al een voorziening voor wordt meegenomen in het plan? Hoeveel regenwater moet er dan op eigen terrein kunnen worden opgevangen, en klopt dat dan ook wel? En wat gebeurt er als er onverhoopt toch veel meer valt? Waar blijft dat regenwater dan? Gegarandeerd naar de beek? Of krijgt bijvoorbeeld de Brugstraat het dan te verduren?
9. Indiener vraagt zich af wat er met de bestrating en riolering in de Brugstraat gebeurt? Wordt dat nu allemaal vernieuwd?

### **Reactie**

1. De betreffende bomen (Berken) zijn geen bomen die beschermd zijn en hebben geen toekomstwaarde op deze plek. Daarbij zullen ze ook last krijgen van de bouwwerkzaamheden (graven, depot, grondwaterveranderingen e.d.). Berken zijn geen duurzame soort, de bomen drukken de verharding omhoog en één berk groeit met de stamvoet in het hekwerk. Het is altijd het streven om goede gezonde bomen met toekomstwaarde in te passen. Echter, gezien het feit dat de toekomstwaarde van deze bomen gering is wordt hier aangeraden nieuwe bomen aan te planten op een betere plek. Om deze redenen zal er, zoals indiener vraagt, geen garantie komen dat de bomen blijven staan. Voor de bomen die gekapt worden geldt een herplantplicht. Deze bomen zullen komen op een plek met een betere toekomstwaarde. Voor de ontwikkeling is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Hierbij is ook gekeken naar de kap van de bomen en het rooien van de beplanting. Uit deze quickscan is gebleken dat er met de voorziene werkzaamheden geen verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden, mits buiten de voortplantingsperiode gewerkt wordt, of er een broedvogelscan uitgevoerd wordt om de aanwezigheid van een bezet vogelnest uit te kunnen sluiten.
2. Indiener merkt op dat er 6 bouwlagen in het ontwerp zitten. De maximale bouwhoogte is 15,5 meter, waar volgens indiener 5 bouwlagen in passen. Dit klopt, er worden 5 bouwlagen gerealiseerd. Dit is ook zo aangegeven in de getoonde ontwerpen. Wel is er extra ruimte voor de technische installaties op het dak van het gebouw. Het huidige gebouw past in een reeks van bouwhoogten die vanuit het stationsgebied richting de Deldenerstraat aflopen in bouwhoogte. De ligging aan de centrumring is ook van belang. Langs de centrumring willen we wandvorming, zodat het verkeerslawaaï van de verderop gelegen woongebieden wordt afgeschermd. Bovendien draagt deze wandvorming bij aan de stedenbouwkundige begeleiding van de centrumring. In de nieuwe plannen van de Marskant zullen hogere bebouwingshoogten worden gerealiseerd. Ook in het plan aan de Beekstraat-Brugstraat en de nieuwe bebouwing aan de Marskant zullen 4 bouwlagen worden toegestaan en ook hier zal de techniekruimte nog worden toegevoegd. Het bouwplan van de Walhoflocatie past met 5 bouwlagen in deze reeks en wijkt niet bijzonder af van de overige plannen aan de Marskant. Aan de zijde van de Dorpsmatenstraat is de bebouwingshoogte juist afgestemd op de historisch aanwezige bebouwing. Het plan kent juist hier een open verschijning die de bebouwing aan de Brugstraat meer tegemoet komt en aansluit bij de bebouwingshoogte van de Dichtersbuurt. Het behoud van de historische bebouwing in dit plan vraagt om meer bebouwingshoogte aan de zijde van de Marskant. Om het gebouw zo goed mogelijk te laten aansluiten op de omgeving zijn onder andere de bovenste twee bouwlagen naar achteren geplaatst. Deze zogenaamde "set back" maakt dat de bovenste bouwlagen terug liggen en zodoende de bouwhoogte minder massaal doen ogen. Ook zullen de technische ruimten niet over de volledige oppervlakte komen te liggen. Bovendien kennen deze bovenste twee lagen een andere detaillering en vormgeving waardoor ze onderscheidend van de onderste 3 bouwlagen worden ervaren. Dit maakt dat de 5 bouwlagen als geheel tot een acceptabele bouwhoogte wordt gezien op deze plek. Indiener verwijst nog naar de bouwplannen uit 2019. In dit voorgaande plan uit 2019 is een andere indeling toegepast, waarbij het parkeren ondergronds was opgelost. Hierdoor kon er bovengronds een andere indeling worden aangehouden en het gebouw minder hoog worden uitgevoerd. Dit bleek bij nadere uitwerking geen haalbaar plan op te leveren voor de ontwikkelaar. In de versie die hierop volgde is het parkeren grotendeels op de begane grond in het gebouw opgelost, waardoor het gebouw hoger is geworden. Deze verandering in bouwhoogte was aanleiding om ook de constructie van het dak en de vormgeving van de binnentuin anders op te lossen. Het plan uit 2019 heeft niet tot een uitvoerbaar plan geleid.

3. De oppervlakte van het bouwvlak blijft nagenoeg gelijk aan de huidige oppervlakte van het bouwvlak uit het bestemmingsplan Centrum 2013. Ook wordt er nu een deel van het perceel ingericht als tuin terwijl het perceel nu grotendeels is verhard.
- Aan de zijde van de woning van indiener ligt het bouwvlak een heel stuk naar achteren ten opzichte van het bouwvlak uit het bestemmingsplan Centrum 2013. De bebouwingsgrens komt dus verder van de woning van indiener af.
- Indiener merkt op dat er nog een twee- onder één kap woningen 'moeten' worden gebouwd. Deze twee woningen worden niet gebouwd maar de voormalige bierbrouwerij wordt getransformeerd in deze twee woningen. Dit is een mooie vorm van hergebruik van bestaand historisch vastgoed. Er zal dus geen bebouwing worden toegevoegd voor de realisatie van de twee-onder één kapwoning.
- De opmerking van indiener dat de bebouwing nu een stuk dichter op zijn woning komt klopt niet. De afstand van de bestaande bebouwing blijft gelijk tegenover de woning van indiener. De bouwhoogte wordt wel vergroot van 9 meter naar 15,5 meter, echter is dit niet op het gedeelte tegenover de woning van indiener.
- Aan de zijde van de Dorpsmatenstraat is de bebouwingshoogte juist afgestemd op de historisch aanwezige bebouwing. Het plan kent juist hier een open verschijning die de bebouwing aan de Brugstraat meer tegemoet komt en aansluit bij de bebouwingshoogte van de Dichtersbuurt. Het behoud van de historische bebouwing in dit plan vraagt om meer bebouwingshoogte aan de zijde van de Marskant. Al met al reden om de bebouwingshoogte van 5 bouwlagen hier toe te staan. Om het gebouw zo goed mogelijk te laten aansluiten op de omgeving zijn onder andere de bovenste twee bouwlagen naar achteren geplaatst. Deze zogenaamde "set back" maakt dat de bovenste bouwlagen terug liggen en zodoende de bouwhoogte minder massaal doet ogen. De mening van indiener wordt dan ook niet gedeeld.
4. De parkeerbehoefte voor het woongebouw op de Walhoflocatie is berekend op basis van parkeernormen voor meerdere functies. Op de Walhoflocatie wordt een woongebouw ontwikkeld met 2 woningen, 12 appartementen en een Brokanthuis met 29 aanleunwoningen. Omdat de 2 woningen en 12 appartementen volledig zelfstandige wooneenheden betreffen, geldt voor deze functies een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning, exclusief bezoek. Deze norm is overeenkomstig met de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Autoparkeren Hengelo voor de functie wonen op deze locatie.
- Voor de woningen in het Brokanthuis is een lagere parkeernorm aangehouden, omdat Brokant zich in haar concept richt op senioren, voor wie gemeenschappelijk en toch zelfstandig wonen een ideale manier van ouder worden is. Het Brokanthuis is geen locatie waar verpleeghuiszorg wordt gegeven. Er zullen bewoners zijn die enige vorm van zorg nodig hebben door één van de thuiszorgorganisaties. Er is geen team van zorgverleners in het gebouw. Wel is er 24 uur per dag een medewerker van Brokant om gezelligheid te bieden, voor eenvoudige hand- en spandiensten, de algemene ruimtes opgeruimd te houden en dergelijke. Naast het delen van de gemeenschappelijke ruimten zijn er meer elementen van een deeleconomie. Hierdoor hebben bewoners daar ook geen zorg en kosten meer voor. Zo zijn er gezamenlijke wasmachines en drogers zodat niet iedereen een eigen wasmachine en droger hoeft te hebben. In de gezamenlijke woonkeuken komt een grote keuken waar bewoners gebruik van kunnen maken om samen te koken. De doelgroep heeft een laag autobezit, maakt veelal geen grote ritten meer, maar kan als het nodig is gebruik maken van een auto. Hiervoor zullen minimaal 2 elektrische deelauto's beschikbaar zijn. De basiskosten hiervan zijn opgenomen in de servicekosten. Veel ouderen rijden nog maar weinig en/of zijn voor vervoer aangewezen op anderen. Op een eenvoudige wijze kunnen zij gebruik maken van een deelauto en als het nodig is levert Brokant daar ook een chauffeur bij. Voor enkele bewoners die reden hebben om toch een eigen auto te houden zijn er 4 plekken beschikbaar die aanvullend kunnen worden gehuurd in de parkeervoorziening van het Brokanthuis. Indien er onverwacht meer plekken nodig zijn zal Brokant zorgen dat voor bewoners aanvullende plekken beschikbaar zijn in de nabijgelegen parkeergarage De Brink. Brokant zal deze plekken reserveren en betalen. De kosten worden doorberekend aan de betreffende bewoners. Doordat parkeergarage De Brink een ruime overcapaciteit kent, kunnen hier gegarandeerd parkeerplaatsen worden afgenomen. Gezien de doelgroep is het echter de verwachting dat er genoeg plekken beschikbaar zijn in de parkeervoorziening van het Brokanthuis.
- De functiebeschrijving van het Brokanthuis sluit het beste aan bij de CROW-parkeernormen voor een aanleunwoning. In de Nota Autoparkeren Hengelo is voor deze functie een parkeernorm opgenomen van 0,5 parkeerplaats per aanleunwoning waarvan 0,3 parkeerplaats het bezoekersaandeel betreft. Voor bewoners wordt hierdoor gerekend met 0,2 parkeerplaats per woning. De parkeerbehoefte voor bewoners wordt overeenkomstig de normen uit de Nota Autoparkeren Hengelo volledig op eigen terrein opgelost. Bij het bepalen

van de parkeerbehoefte is geen reductiefactor toegepast voor de inzet van deelauto's. Zoals indiener zelf al aangeeft is het exacte effect hiervan op deze doelgroep niet goed in te schatten. Wel kan in zijn algemeenheid gesteld worden dat de aanwezigheid van deelauto's zal leiden tot een lager autobezit onder de bewoners van het Brokanthuis.

Tot slot komen bewoners die bij een appartementencomplex beschikken over parkeren op eigen terrein niet in aanmerking voor een 1<sup>e</sup> bewonersonthefing in de blauwe zone, waardoor een toename van de openbare parkeerdruk door bewoners van de Walhoflocatie niet aannemelijk is.

5. De medewerker wordt verzocht om zo veel mogelijk gebruik te maken van andere vervoerswijzen dan de auto. Door aanwezigheid van de nabijgelegen fietssnelweg F35, bushalte en het treinstation zijn er volop mogelijkheden voor andere vervoerswijzen dan de auto. In geval de medewerker toch afhankelijk is van de auto, kan de medewerker parkeren in parkeergarage De Brink. De medewerker krijgt geen toegang tot de parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze zijn exclusief beschikbaar voor bewoners. In de toegepaste parkeernormering is geen bezoekersaandeel opgenomen. Bij ontwikkelingen in gebieden met parkeerregulering in en nabij de binnenstad kunnen bezoekers gebruik maken van de parkeervoorzieningen die voor bezoekers van de binnenstad reeds aanwezig zijn. Volgens de dynamische parkeerbilans van de binnenstad beschikt de binnenstad over meer dan voldoende parkeercapaciteit. Bijvoorbeeld in de nabijgelegen parkeergarage De Brink. Bezoek kan hier eenvoudig en op korte afstand van het woongebouw parkeren. Dit geldt ook voor het bezoek van de twee logeerkamers die onderdeel uitmaken van het Brokanthuis. Op eigen terrein is een kort parkeren plek gepland zodat bewoners en/of bezoekers die slecht ter been zijn dichtbij de ingang kunnen worden afgezet waarna elders kan worden geparkeerd. Deze aanvullende plaats zal bijdragen aan voorkomen van parkeerdruk in de Brugstraat.
6. De Nota Autoparkeren is geactualiseerd voor een tweetal gebieden. Dit zijn de Binnenstad en Hart van Zuid ten noorden van het Esrein. Deze parkeernormennota is door de raad vastgesteld op 29 september 2021. De parkeernormennota Binnenstad en Hart van Zuid kent nieuwe parkeernormen en meer differentiatie van woningtypen. De nieuwe normen sluiten aan bij de centrale ligging van de prioritaire ontwikkelingsgebieden en sluiten aan bij de parkeerbehoefte van de beoogde doelgroepen. De Walhoflocatie valt echter niet binnen een van deze twee gebieden, waardoor voor de Walhoflocatie de bestaande parkeernormen gelden. De bestaande parkeernormen bieden geen mogelijkheid tot reducties. Het eventuele effect van deelauto's is daarom in de berekening van de parkeerbehoefte niet meegenomen.
7. De bestaande verkeersintensiteiten op de Willemstraat en verkeersgeneratie van de ontwikkelingen in de nabije omgeving zijn dusdanig laag dat deze goed en veilig via de Willemstraat op de Marskant kunnen worden ontsloten. Door aanwezigheid van verkeersregelinstallaties op de centrumring ontstaan voldoende hiaten in de verkeersstroom om veilig de Marskant op te kunnen rijden. Een overall visie of verkeerssimulatie is niet uitgevoerd omdat er in Hengelo meerdere vergelijkbare kruispunten zijn die goed functioneren. Bovendien voorziet de reconstructie van de Marskant in een veilig kruispunt van de Willemstraat met de Marskant. De Willemstraat wordt voorzien van een uitwegconstructie en op de Marskant worden middengeleiders aangelegd waardoor verkeer gefaseerd de Marskant kan oversteken. Bovendien worden 6 extra openbare parkeerplaatsen toegevoegd in de Willemstraat.
8. Het bebouwde oppervlakte van het plangebied zal niet toenemen maar eerder afnemen. Waar nu grotendeels asfalt ligt ten behoeve van het parkeren zal straks een tuin/buitenruimte komen met een groene invulling. De verdichting zal dus niet toenemen op de locatie. In paragraaf 4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan staat beschreven hoe wordt omgegaan met de waterhuishouding. Hierin staat ook omschreven dat moet worden voldaan aan de bergingseis van het Waterschap Vechtstromen van 30mm. Regenwater wordt vertraagd afgevoerd naar de Berflobeek. Mede gelet op het feit dat de verharding niet toeneemt wordt de zorg van indiener niet gedeeld.
9. De Brugstraat valt niet binnen het plangebied. Er zijn geen plannen om de Brugstraat en de riolering te vernieuwen.

## 2. Indiener 2;

### **Zienswijze**

1. Indiener geeft aan dat in de Staatscourant wordt vermeld dat door Brokant 29 wooneenheden worden afgenomen om levensloopbestendige appartementen te realiseren. Echter in het ontwerpbestemmingsplan op zich wordt gesteld dat een groot deel van de te bouwen appartementen (het deel onder de noemer Brokanthuis) de aanduiding serviceflat c.q. aanleunwoning zal krijgen, waarvoor een parkeernorm, exclusief bezoekers, zal gaan gelden van 0,2 parkeerplaats per appartement.  
Indiener geeft aan dat bij een serviceflat en bij een aanleunwoning het veelal gaat om bewoners, die aanspraak kunnen maken op verzorging aan huis en veelal niet meer veel buiten het terrein van de zorginstelling zullen verblijven. Levensloopbestendige appartementen zijn ook voor senioren die nog geen enkele beperking hebben, maar willen anticiperen op mogelijke veranderingen in de (nabije) toekomst. Volgens indiener zullen in het Brokanthuis mensen komen te wonen met een grote mate van zelfstandigheid. Mensen die graag zelf de regie over hun leven in eigen handen houden. Mensen die niet zomaar hun eigen, reeds bezittende, mobiliteit zullen willen opgeven. Mensen met een eigen auto, die ze zo dichtbij mogelijk zullen willen parkeren. Een Brokanthuis is volgens indiener een soort exclusieve seniorenwoning (voor mensen met veel geld) in een kleinschalig complex met mogelijkheid tot het inroepen van hulp, indien gewenst, op elk gewenst moment. Maar dit betekent dus niet dat de senioren, die hier hun toevlucht zoeken, op moment van inhuizen al beperkt zijn. Derhalve zullen zij de vrijheden, die ze reeds bezitten, willen blijven koesteren.
2. Daarnaast merkt indiener op dat er volgens de organisatie van het Brokanthuis constant een aantal personeelsleden aanwezig zullen zijn, ook voor deze personen is geen parkeergelegenheid gereserveerd, er wordt gesteld dat deze de mogelijk ongebruikte parkeerplaatsen van de al veel te krappe norm kunnen gebruiken. Uitgaande van 1 deelauto zullen er voor de 29 appartementen met een parkeernorm van 0,2 dus slechts 5 van de 6 parkeerplaatsen voor bewoners en personeel beschikbaar zijn.
3. Ook de in het bestemmingsplan genoemde aanvullende mindervalidenparkeerplaats, zal volgens de ontwikkelaar, H. Kloosterman, enkel een in- en uitstapplek zijn, dus geen extra parkeerplaats, zoals dus ten onrechte wordt vermeld.
4. Indiener voorziet door het hiervoor genoemde veel parkeerproblemen in de directe omgeving van hun woning. Ondanks de vaak getrokken conclusie dat er voldoende parkeerplaatsen in de omgeving zijn, zal dit volgens indiener in de nabije toekomst een probleem gaan vormen, mede gezien de nog op stapel staande extra aanwas van woningen en appartementen in dit gebied.
5. Voor een zorgcomplex is de parkeernorm, exclusief bezoekersdeel, 0,5 parkeerplaats per appartement en indiener vindt dat ook hier beter gepast.
6. De aangehouden norm van 0,2 parkeerplaats per appartement wordt gehaald uit de parkeernota van de Gemeente Hengelo 2008 - 2012. Indiener geeft aan dat deze nota zal worden vernieuwd, waarschijnlijk in najaar 2021 en uiterlijk voorjaar 2022. De bouw van het complex aan de Dorpsmatenstraat zal eerst in voorjaar 2022 aanvangen en, volgens de folder, zal bewoning pas vanaf 2023 geschieden. Hiervan uitgaand stelt indiener dat het meer gepast is de parkeernorm uit de vernieuwde nota te hanteren, ervanuit gaande dat het gebied waarbinnen wordt gebouwd zich in de schil en niet in de binnenstad bevindt. Indiener verzoekt dan ook het aantal parkeerplaatsen in dit bestemmingsplan aan te passen.
7. Indiener wil een kanttekening maken bij de oude berkenboom die aan de kant van de Brugstraat staat. Hierover hebben al meerdere gesprekken met de ontwikkelaar plaatsgevonden. Hij heeft weliswaar toegezegd te zullen proberen deze bomen te sparen, maar aangezien de summiere toezegging van zijn kant en de grootte van het mogelijk in te zetten materieel, is indiener hier niet gerust op. De berkenbomen leven in goede symbiose met de Vliegenschwam (*Amanita muscaria*). Door het weghalen van de gastheren zullen volgens indiener ook deze symbionten verdwijnen. Een meervoudige verarming van de fauna in een gebied en een project dat, gezien het voornemen om zonnepanelen aan te brengen, juist duurzaamheid en groen wil uitstralen. Groen in de stad verbetert het milieu, zorgt voor een rijke biodiversiteit, vermindert luchtvervuiling, vermindert stress, stimuleert ontmoetingen tussen mensen en verkoelt in warme periodes. Tevens is groen ook essentieel

voor een klimaatbestendige en duurzame omgeving. De bestaande berkenbomen zullen derhalve een rustgevende en verkoelende invloed hebben op het aan te brengen zonneterras boven de nieuwe ingang aan de tuinzijde van het complex. Het voorkomt volgens indiener dat bewoners en hun gasten hier zullen wegbranden. Indiener verzoekt dan ook de toezegging, de bomen aan de Brugstraat te sparen, op te nemen in het bestemmingsplan, zodat dit gewaarborgd kan worden. Vervanging van het ijzeren hek door een mooie haag is weliswaar een aanwinst, in combinatie met het reeds aanwezige groen kan hier een mooi groen accent worden verwezenlijkt.

### **Reactie**

1. In de toelichting van het bestemmingsplan staat nergens dat de woningen van Brokant de aanduiding 'aanleunwoning' krijgen. Wel hebben we de manier van bestemmen van het Brokant gedeelte in heroverweging genomen. Er is voor gekozen om toch een aanduiding op te nemen om de bijzondere woonvorm van Brokant goed vast te leggen.  
Een aanleunwoning is ook iets anders dan een zorginstelling zoals indiener stelt in zijn zienswijze. De bewoning in het Brokanthuis komt het dichtst in de buurt bij een aanleunwoning waarbij de bewoners nog nagenoeg zelfstandig wonen.  
De doelgroep van het Brokanthuis zijn senioren die behoefte hebben aan gezelligheid, veiligheid en betekenis. Deze doelgroep wil nog graag zelfstandig wonen en hun eigen leven bepalen maar zij ervaren wel een bepaalde kwetsbaarheid en zoeken bescherming. Daarom kiezen ze bewust voor een kleinschalige woonvorm waarin zij naar behoefte kunnen worden ondersteund. Een Brokanthuis is een community. De bewoners kiezen ervoor om in een gemeenschap te gaan wonen en zoveel mogelijk samenredzaam te zijn. De organisatie is erop gericht om elkaar te helpen daarbij geholpen door Brokant.  
Naast het delen van de gemeenschappelijke ruimten zijn er meer elementen van een deeleconomie. Hierdoor hebben bewoners daar ook geen zorg en kosten meer voor. Zo zijn er gezamenlijke wasmachines en drogers zodat niet iedereen een eigen wasmachine en droger hoeft te hebben. In de gezamenlijke woonkeuken komt een grote keuken waar bewoners gebruik van kunnen maken om samen te koken. Er zullen minimaal 2 elektrische deelauto's zijn. De basiskosten hiervan zijn opgenomen in de servicekosten. Veel ouderen rijden nog maar weinig en zijn voor vervoer aangewezen op anderen. Op een eenvoudige wijze kunnen zij gebruik maken van een deelauto en als het nodig is levert Brokant daar ook een chauffeur bij. Voor enkele bewoners die reden hebben om toch een eigen auto te houden zijn er 4 plekken beschikbaar die aanvullend kunnen worden gehuurd in de parkeervoorziening van het Brokanthuis. Indien er onverwacht meer plekken nodig zijn zal Brokant zorgen dat voor bewoners aanvullende plekken beschikbaar zijn in de nabijgelegen parkeergarage De Brink. Brokant zal deze plekken reserveren en betalen. De kosten worden doorberekend aan de betreffende bewoners. Doordat parkeergarage De Brink een ruime overcapaciteit kent, kunnen hier gegarandeerd parkeerplaatsen worden afgenomen. Gezien de doelgroep is het echter de verwachting dat er genoeg plekken beschikbaar zijn in de parkeervoorziening van het Brokanthuis.  
De functiebeschrijving van het Brokanthuis sluit het beste aan bij de CROW-parkeernormen voor een aanleunwoning. In de Nota Autoparkeren Hengelo is voor deze functie een parkeernorm opgenomen van 0,5 parkeerplaats per aanleunwoning waarvan 0,3 parkeerplaats het bezoekersaandeel betreft. Voor bewoners wordt hierdoor gerekend met 0,2 parkeerplaats per woning. De parkeerbehoefte voor bewoners wordt overeenkomstig de normen uit de Nota Autoparkeren Hengelo volledig op eigen terrein opgelost. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte is geen reductiefactor toegepast voor de inzet van deelauto's. Zoals indiener zelf al aangeeft is het exacte effect hiervan op deze doelgroep niet goed in te schatten. Wel kan in zijn algemeenheid gesteld worden dat de aanwezigheid van deelauto's zal leiden tot een lager autobezit onder de bewoners van het Brokanthuis. Tot slot komen bewoners die bij een appartementencomplex beschikken over parkeren op eigen terrein niet in aanmerking voor een 1<sup>e</sup> bewonersontheffing in de blauwe zone, waardoor een toename van de openbare parkeerdruk door bewoners van de Walhoflocatie niet aannemelijk is.
2. De medewerker wordt verzocht om zo veel gebruik te maken van andere vervoerswijzen dan de auto. Door aanwezigheid van de nabij gelegen fietssnelweg F35, bushalte en het treinstation zijn er volop mogelijkheden voor andere vervoerswijzen dan de auto. In geval de medewerker toch afhankelijk is van de auto, kan de medewerker parkeren in parkeergarage De Brink. De medewerker krijgt geen toegang tot de parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze zijn exclusief beschikbaar voor bewoners. In de toegepaste parkeernormering is geen bezoekersaandeel opgenomen. Bij ontwikkelingen in gebieden met parkeerregulering in en nabij de binnenstad kunnen bezoekers gebruik maken van de parkeervoorzieningen die voor bezoekers van de binnenstad reeds aanwezig zijn. Volgens

de dynamische parkeerbalans van de binnenstad beschikt de binnenstad over meer dan voldoende parkeercapaciteit. Bijvoorbeeld in de nabijgelegen parkeergarage De Brink. Bezoek kan hier eenvoudig en op korte afstand van het woongebouw parkeren. Dit geldt ook voor het bezoek van de twee logeerkamers die onderdeel uitmaken van het Brokanthuis. De stelling van indiener dat de parkeernorm veel te krap is wordt dan ook niet gedeeld.

3. Op eigen terrein is een kort parkeren plek gepland zodat bewoners en/of bezoekers die slecht ter been zijn dichtbij de ingang kunnen worden afgezet waarna elders kan worden geparkeerd. Deze aanvullende plaats zal bijdragen aan voorkomen van parkeerdruk in de Brugstraat.
4. Het woongebouw op de Walhoflocatie voldoet voor bewonersparkeren aan de parkeernormen uit de Nota Autoparkeren. Hiernaast organiseert Brokant het parkeren voor haar bewoners. Aangezien bewoners beschikking hebben over parkeren op eigen terrein, komen zij niet in aanmerking voor een 1<sup>e</sup> bewonersontheffing in de blauwe zone. Een toename van de openbare parkeerdruk door bewoners van de Walhoflocatie is daardoor niet aannemelijk. In de parkeernormering is geen bezoekersaandeel opgenomen. Bij ontwikkelingen in gebieden met parkeerregulering in en nabij de binnenstad kunnen bezoekers gebruik maken van de parkeervoorzieningen die voor bezoekers van de binnenstad reeds aanwezig zijn. Volgens de dynamische parkeerbalans van de binnenstad beschikt de binnenstad over meer dan voldoende parkeercapaciteit. Bijvoorbeeld in de nabijgelegen parkeergarage De Brink. Bezoek kan hier eenvoudig en op korte afstand van het woongebouw parkeren. Omdat niet volledig kan worden voorkomen dat kortdurend bezoek een parkeerplaats zoekt binnen de blauwe zone, voorziet de herinrichting van de Willemstraat in de aanleg van zes extra openbare parkeerplaatsen binnen de bestaande blauwe zone. Een structurele toename van de openbare parkeerdruk door de realisatie van woningbouw op de Walhoflocatie wordt om deze redenen niet voorzien.
5. Het Brokanthuis is geen woonzorgcomplex. Er wordt door Brokant geen zorg geleverd en toekomstige bewoners hoeven ook geen (zorg)indicatie te hebben. Een Brokanthuis is niet bedoeld voor mensen met een intensieve zorgvraag waar 24 uur per dag een zorgteam toezicht en zorg moet kunnen bieden. Is dat het geval dan worden mensen verwezen naar een verpleeghuis. Er is geen zorgteam aanwezig in het gebouw. Met oog op de doelgroep zullen er zeker bewoners zijn die enige vorm van zorg nodig hebben. Dit wordt dan geleverd door één van de thuiszorgorganisaties waarbij bewoners vrije keuze hebben welke organisatie ze hiervoor willen inschakelen. Er is niet gekozen voor het toepassen van een parkeernorm voor woonzorgcomplex voor de bewoners. Deze norm is hoger vanwege het aantal zorgmedewerkers dat permanent aanwezig moet zijn op de locatie. Daar is hier geen sprake van.
6. De Nota Autoparkeren is geactualiseerd voor een tweetal gebieden. Dit zijn de Binnenstad en Hart van Zuid ten noorden van het Esrein. Deze parkeernormennota is door de raad vastgesteld op 29 september 2021. De parkeernormennota Binnenstad en Hart van Zuid kent nieuwe parkeernormen en meer differentiatie van woningtypen. De nieuwe normen sluiten aan bij de centrale ligging van de prioritaire ontwikkelingsgebieden en sluiten aan bij de parkeerbehoefte van de beoogde doelgroepen. De Walhoflocatie valt echter niet binnen een van deze twee gebieden, waardoor voor de Walhoflocatie de bestaande parkeernormen gelden. De bestaande parkeernormen bieden geen mogelijkheid tot reducties. Het eventuele effect van een deelauto's is daarom in de berekening van de parkeerbehoefte niet meegenomen. Tot slot zijn de parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid nog niet vastgesteld door de gemeenteraad, waardoor deze nog niet toegepast mogen worden.
7. De betreffende bomen (Berken) zijn geen bomen die beschermd zijn en hebben geen toekomstwaarde op deze plek. Daarbij zullen ze ook last krijgen van de bouwwerkzaamheden (graven, depot, grondwaterveranderingen e.d.). Berken zijn geen duurzame soort, de bomen drukken de verharding omhoog en één berk groeit met de stamvoet in het hekwerk. Het is altijd het streven om goede gezonde bomen met toekomstwaarde in te passen. Echter, gezien het feit dat de toekomstwaarde van deze bomen gering is wordt hier aangeraden nieuwe bomen aan te planten op een betere plek. Om deze redenen zal er, zoals indiener vraagt, geen garantie komen dat de bomen blijven staan. Voor de bomen die gekapt worden geldt een herplantplicht. Deze bomen zullen op een plek met een betere toekomstwaarde komen. Voor de ontwikkeling is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Hierbij is ook gekeken naar de kap van de bomen en het rooien van de beplanting. Uit deze quickscan is gebleken dat er met de voorziene werkzaamheden geen verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden, mits buiten de voortplantingsperiode gewerkt wordt, of er een broedvogelscan uitgevoerd wordt om de aanwezigheid van een bezet vogelnest uit te sluiten.

### **III CONCLUSIE EN VOORSTEL**

**De ingediende zienswijzen zijn deels ongegrond en deels hebben de zienswijzen aanleiding gegeven tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan. Zie voor een weergave van deze wijzigingen de Staat van Wijzigingen bestemmingsplan Marskant – Walhoflocatie.**