

## NOTA SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN BESTEMMINGSPLAN

Bestemmingsplan: Het Bijvank Noord  
Dossiernummer: 20110198 BWT

### **(rechts-)personen die tijdig een zienswijze naar voren hebben gebracht:**

#### **Indiener zienswijze 1:**

Deze zienswijze d.d. 31 januari 2012 (ingeboekt 1 februari 2012) heeft tevens betrekking op de ontwerpwijziging van de welstandsnota en de ontwerpbesluiten hogere grenswaarden voor de Geessinkweg en de Wesselerbrinklaan. Korthedshalve staan hieronder alleen de aspecten vermeld die relevant zijn voor het bestemmingsplan. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

1. Bewoners en bewonerscommissie waren niet op de hoogte van het feit dat voor 31 woningen sprake is van een te hoge geluidswaarde. Dit was reeds bekend in april 2011 nadat het akoestisch onderzoek was uitgevoerd. Domijn en de gemeente hebben hier niet over gecommuniceerd.

#### **Antwoord:**

De Wet geluidhinder kent voor de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï een voorkeursgrenswaarde en een ten hoogste toegestane waarde. Bij een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde is er geen belemmering voor een plan. Bij geluidsbelastingen tussen de voorkeursgrenswaarde en de ten hoogste toegestane waarde geldt er een onderzoeksverplichting. Als uit onderzoek blijkt dat maatregelen om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde niet doeltreffend zijn en voldaan wordt aan de voorwaarden uit de Geluidsnota Enschede 2009-2012, dan kan een plan doorgang vinden als er een hogere waarde wordt vastgesteld. Bij geluidsbelastingen boven de ten hoogste toegestane waarde kan een plan in principe niet doorgaan. Op alle woningen in het plangebied wordt voldaan aan de ten hoogste toegestane waarde. Van een te hoge geluidsbelasting is dan ook geen sprake.

Dat de geluidsbelasting voldoet aan de wettelijke eisen is tevens de reden geweest om hier niet separaat over te communiceren. Het spreekt voor zich dat de geluidsbelasting hoger is bij woningen die dicht bij een verkeersader liggen.

2. Doordat de verblijfsruimten aan de geluidluwe gevel gesitueerd moeten worden is de keuzevrijheid voor indeling van de woning beperkt.

#### **Antwoord:**

In de Geluidnota Enschede 2009-2012 is bepaald dat om een hogere waarde te kunnen vaststellen:

- a. een woning ten minste één geluidluwe gevel heeft. Een gevel is geluidluw indien de geluidsbelasting ten gevolge van elk van de afzonderlijk te onderscheiden bronnen op grond van de Wet geluidhinder niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde die voor elk van de afzonderlijk te onderscheiden geluidbronnen geldt.
- b. verblijfsruimten en buitenruimten (indien beschikbaar) bij voorkeur gelegen zijn aan de geluidluwe zijde van een woning.

De 1<sup>e</sup> eis van een geluidluwe gevel is een harde eis. De 2<sup>e</sup> eis is geen harde eis. Het heeft de voorkeur om verblijfsruimten en buitenruimten aan de geluidluwe zijde te situeren. Als de verblijfsruimten en buitenruimten zich niet aan de geluidluwe zijde bevinden, is dat geen grond om de bouwaanvraag te weigeren. Vrije indeelbaarheid van de woning blijft mogelijk.

Geluidwerende voorzieningen ter plaatse van de erfafscheiding (punten 3, 4, 5 en 6):

3. De groene haag langs de Geessinkweg heeft geen geluidwerend effect conform de Geluidsnota van de gemeente.
4. De erfafscheidingen aan de Geessinkweg die bestaan uit een stenen muurtje van 40 cm en een groene haag van 2 m achter in de tuin kunnen de hogere geluidsbelasting niet compenseren.

5. Bij de woningen aan de Geessinkweg moet, net als bij 3 woningen aan de Wesselerbrinklaan, een geluidsbeperkende afscheiding in de achtertuin worden gerealiseerd omdat de geluidsbelasting in de tuinen hoger is dan het in de Geluidsnota voorgeschreven maximum van 45 dB. Bewoners hebben recht op een geluidbeperkende erfafscheiding.
6. De woningen aan de Geessinkweg moeten een geluidwerende afscherming krijgen van 1,8 m hoog in combinatie met een groene haag van 2 m achter in de tuin.

Antwoord (op 3, 4, 5 en 6):

Van de 31 woningen in het totale plangebied "Het Bijvank Noord" waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, hebben drie woningen vanwege het wegverkeer op de Wesselerbrinklaan een geluidsbelasting van meer dan 48 dB en hebben deze geen geluidluwe gevel. Om deze drie woningen mogelijk te maken is afgeweken van de Geluidnota Enschede. Ter compensatie voor het afwijken van de Geluidnota wordt een tuinmuur bij deze drie woningen gerealiseerd. Door de tuinmuur worden de de oostgevel op de begane grond en de tuin geluidluw (geluidsbelasting <48 dB).

De overige 28 woningen in het plangebied waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld beschikken over een geluidluwe gevel. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarde voor het vaststellen van een hogere grenswaarde. Een geluidsscherm is voor het vaststellen van een hogere waarde niet noodzakelijk.

7. Eventuele extra kosten voor het beperken van het geluidsniveau in de achtertuinen mogen niet voor rekening van de bewoners komen.

Antwoord:

Hiervan is geen sprake omdat het niet nodig is om extra geluidwerende voorzieningen te plaatsen.

Geluidsniveau in de woningen (punten 8 en 9):

8. Het geluidsniveau in de woningen die een grotere gevelbelasting van 45dB hebben mag niet hoger zijn dan van woningen waarbij sprake is van een maximale gevelbelasting van 45dB.
9. Eventuele extra kosten voor het beperken van het geluidsniveau in de woningen mogen niet voor rekening van de bewoners komen.

Antwoord (op 8 en 9):

In het kader van de hogere grenswaardeprocedure is het geluidsniveau in de woning geen item. Het binnenniveau wordt getoetst bij de aanvraag omgevingsvergunning (onderdeel bouwen). Getoetst wordt dan aan de daarvoor geldende eisen uit het Bouwbesluit. Indien uit de toetsing blijkt dat maatregelen nodig zijn om aan de eisen uit het Bouwbesluit te voldoen, dan zullen deze tijdens de bouw getroffen moeten worden. Van extra kosten voor de bewoners om het geluidniveau in de woningen te beperken is daarom geen sprake.

## **Indiener zienswijze 2:**

Korthedshalve is de zienswijze (ingeboekt 27 januari 2012) hieronder samengevat en per onderwerp gebundeld. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

### **Samenvatting zienswijze:**

Verkeersstructuur:

1. De nieuwe verkeersstructuur leidt tot een onwenselijke toename van het aantal keerbewegingen op de Wesselerbrinklaan op de kruisingen met de Broekheurnerrondweg en Het Bijvank. Deze kruisingen zijn hier niet geschikt voor.

Antwoord:

Het gemotoriseerd verkeer kan zich veilig van en naar de wijk verplaatsen via de nieuwe aansluiting van de Sibculobrink met de Wesselerbrinklaan. De omliggende wegen zijn qua weginrichting geschikt om de nieuwe verkeersstroom aan te kunnen. Tevens zijn voldoende routes via de omliggende verkeeraders aanwezig om de aansluiting met de Sibculobrink vanaf het noorden te kunnen bereiken.

Keerbewegingen op de kruispunten met de Broekheurnerrondweg en Het Bijvank zijn niet noodzakelijk om de wijk te kunnen bereiken.

2. Om de keerbewegingen te voorkomen zou er een nieuwe aansluiting moeten komen tussen beide kruisingen in, ter hoogte van de huidige bloembak.

Antwoord:

In het gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) is aangegeven dat nieuwe aansluitingen op verkeersaders zoveel mogelijk beperkt dienen te worden. In principe zijn alleen reeds bestaande aansluitingen toegestaan. De voornaamste reden hiervoor is dat de doorstroming op de verkeersaders, zoals de Wesselerbrinklaan, prioriteit heeft. Een volledig kruispunt voor gemotoriseerd verkeer is niet mogelijk gemaakt in verband met een verwachte negatieve invloed op de doorstroming op de Wesselerbrinklaan.

Om een overzichtelijke wijkstructuur te creëren is een gedeeltelijke aansluiting van de Sibculobrink op de Wesselerbrinklaan mogelijk gemaakt voor gemotoriseerd verkeer. Hierbij is ingaand verkeer mogelijk vanuit noordelijke richting en uitgaand verkeer vanuit zuidelijke richting. Het langzame verkeer, zoals fietsers en voetgangers, kan gebruik maken van een oversteekvoorziening op de Wesselerbrinklaan met een veilig wachtmoment in de middenberm.

3. De gemeente Enschede geeft aan dat een nieuwe aansluiting niet wenselijk is vanwege het ontstaan van sluipverkeer door de wijk. Dat zal in de praktijk niet gebeuren omdat het sneller is om via de verkeersaders om de wijk heen te rijden. Door de wijk is niet logisch omdat de route dan zig-zag verloopt.

Antwoord:

De nieuwe aansluitingen op de Wesselerbrinklaan en Geessinkweg zijn nodig om een duidelijk herkenbare hoofdstructuur te creëren. Dit is toegestaan mits een afsluiting wordt gecreëerd op respectievelijk de 'verlengde Sibculobrink' en Het Bijvank. Zonder afsluitingen zou een doorgaande verbinding ontstaan tussen de Wesselerbrinklaan en de Geessinkweg, namelijk via Het Bijvank en de verlengde Sibculobrink. Maatregelen in de vorm van een fysieke afsluiting zijn noodzakelijk om doorgaand verkeer door de wijk te voorkomen.

Indien geen afsluitingen worden toegepast, dan zal gemotoriseerd verkeer bijvoorbeeld tijdens piekmomenten proberen om de nabijgelegen kruispunten met de Wesselerbrinklaan, die geregeld worden middels verkeerslichten, te omzeilen door gebruik te maken van wegen in de woonwijk.

4. De afsluiting voor gemotoriseerd verkeer tussen Het Bijvank en de Rhaanbrink/Pollenbrink is onwenselijk omdat bewoners in dat geval op slechts één manier hun woning kunnen bereiken. Bij calamiteiten kan dat levens kosten als de ontsluiting is geblokkeerd.

Antwoord:

Elke Brink is voor hulpdiensten via twee onafhankelijke toegangen bereikbaar, namelijk zowel via de hoofdtoegang (waarvan ook het gemotoriseerd verkeer gebruik van maakt) als via een tweede onafhankelijke toegang (al dan niet door het groen over een berijdbaar gemaakte ondergrond). Het is juist dat verkeer via een enkele ontsluiting met de Wesselerbrinklaan de eigen woning kan bereiken. Bij calamiteiten is het in samenwerking met hulpdiensten mogelijk het betreffende deel van de wijk in de richting van de Geessinkweg te ontsluiten.

5. Afsluiting voor gemotoriseerd verkeer aan de zuidzijde van de groene as is onwenselijk omdat bewoners in dat geval op slechts één manier hun woning kunnen bereiken. Bij calamiteiten kan dat levens kosten als de ontsluiting is geblokkeerd.

Antwoord:

De Brinken aan de zuidkant van de groene as zijn voor zowel bewoners, bezoekers als hulpdiensten bereikbaar van meerdere kanten.

Wegverkeerslawaaï:

6. De woningen aan de Geessinkweg voldoen niet aan de eisen van de Geluidnota: ze hebben geen geluidluwe gevel en de verblijfsruimten en buitenruimten liggen niet aan de geluidluwe zijde. In de tuin zal altijd veel lawaai zijn.

Antwoord:

Van de 31 woningen in het totale plangebied "Het Bijvank Noord" waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, hebben drie woningen vanwege het wegverkeer op de Wesselerbrinklaan een geluidsbelasting van meer dan 48 dB en hebben deze geen geluidluwe gevel. Om deze drie woningen mogelijk te maken is afgeweken van de Geluidnota Enschede. Ter compensatie voor het afwijken van de Geluidnota wordt een tuinmuur bij deze drie woningen gerealiseerd. Door de tuinmuur worden de de oostgevel op de begane grond en de tuin geluidluw (geluidsbelasting <48 dB).

De overige 28 woningen in het plangebied waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld beschikken over een geluidluwe gevel. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarde voor het vaststellen van een hogere grenswaarde. Een geluidsscherm is voor het vaststellen van een hogere waarde niet noodzakelijk.

De situering van de buitenruimte staat los van de situering van de verblijfsruimte en daarmee van de vrije indeelbaarheid van de woning. De woningen die parallel langs de Geessinkweg liggen, hebben zowel aan de geluidbelaste gevel als aan de geluidluwe gevel een buitenruimte. In de Geluidnota is niet gedefinieerd dat de buitenruimte een tuin moet zijn.

7. De indeling van de woningen aan de Geessinkweg wordt nog bepaald in het participatietraject. De meest waarschijnlijke indeling van de woning zal zijn met de woonkamer aan de tuinzijde en de keuken gericht op de parkeerplaatsen.

Antwoord:

In de Geluidnota Enschede 2009-2012 is bepaald dat om een hogere waarde te kunnen vaststellen:

- a. een woning ten minste één geluidluwe gevel heeft. Een gevel is geluidluw indien de geluidsbelasting ten gevolge van elk van de afzonderlijk te onderscheiden bronnen op grond van de Wet geluidhinder niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde die voor elk van de afzonderlijk te onderscheiden geluidbronnen geldt;
- b. verblijfsruimten en buitenruimten (indien beschikbaar) bij voorkeur gelegen zijn aan de geluidluwe zijde van een woning.

De 1<sup>e</sup> eis van een geluidluwe gevel is een harde eis. De 2<sup>e</sup> eis is geen harde eis. Het heeft de voorkeur om verblijfsruimten en buitenruimten aan de geluidluwe zijde te situeren. Als de verblijfsruimten en buitenruimten zich niet aan de geluidluwe zijde bevinden, is dat geen grond om de bouwaanvraag te weigeren. Vrije indeelbaarheid van de woning blijft mogelijk.

8. Ook voor de woningen aan de Wesselerbrinklaan is nog niet met zekerheid te zeggen dat de buitenruimten aan de geluidluwe zijde is gesitueerd omdat de indeling van de woningen bepaald wordt in het participatietraject.

Antwoord:

Hierbij wordt verwezen naar de antwoorden bij punt 6 en 7.

9. Bij de drie woningen aan de Wesselerbrinklaan waarvoor afgeweken moet worden van de Geluidnota kan men op de verdieping de ramen niet openzetten vanwege het wegverkeerslawaai. Vooral in de zomer is dit lastig.

Antwoord:

In het Bouwbesluit zijn eisen opgenomen ten aanzien van de gevelwering en het binnenniveau in woningen. De gevelwering moet bepaald worden met geopende ventilatievoorzieningen. Daarbij moet de ventilatie voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit. Als bewoners meer ventilatie willen dan op grond van het Bouwbesluit noodzakelijk is, en bijvoorbeeld ramen willen openzetten, dan zijn zij daar vrij in. Zij moeten zich dan wel realiseren dat dit ten koste gaat van de gevelwering en dat dit tot gevolg heeft dat het geluidsniveau in de woning hoger wordt.

10. Bewoners worden beperkt in de vrijheid voor de indeling van de woning omdat de verblijfsruimtes niet aan de geluidluwe zijde van de woning gestitueerd mogen worden.

Antwoord:

Hierbij wordt verwezen naar de antwoorden bij punt 6 en 7.

Geluidwerende maatregelen (punten 11 en 12):

11. De woningen moeten op grotere afstand van de Geessinkweg geplaatst worden.

12. In het plangebied is geluidsreducerend asfalt of een goede geluidswal nodig.

Antwoord (op 11 en 12):

Het vaststellen van een hogere grenswaarde voor wegverkeerslawaai is pas mogelijk als:

a. aangetoond is dat maatregelen om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde niet doeltreffend zijn, en

b. wordt voldaan aan de voorwaarden uit de Geluidsnota.

Of maatregelen doeltreffend zijn wordt niet uitsluitend bepaald vanuit akoestisch oogpunt. Een maatregel kan vanuit akoestisch oogpunt doeltreffend zijn omdat daarmee de geluidsbelasting wordt verminderd tot de voorkeursgrenswaarde, maar kan daarnaast op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard stuiten waardoor de maatregelen uiteindelijk niet worden getroffen.

In het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het bestemmingsplan Het Bijvank Noord is uitgevoerd, zijn diverse maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren onderzocht.

Het vergroten van de afstand is vanwege stedenbouwkundige en financiële redenen niet mogelijk.

Om met overdrachtsmaatregelen zoals geluidsscherm of -wal de geluidsbelasting op de woningen op zowel de begane grond als de 1e en 2e verdieping te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde zijn lange en hoge schermen of wallen noodzakelijk. Dit stuit op bezwaren van verkeerskundige en stedenbouwkundige aard. Schermen van ca. 2 m hoogte in de achtertuinen hebben vanwege de geringe lengte en hoogte een te beperkt effect om daarmee de geluidsbelasting op alle bouwlagen te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde.

Met geluidreducerend asfalt kan ten opzichte van 'regulier' asfalt (referentiewegdek) de geluidsbelasting met 4 dB worden verlaagd. Voor zowel de Geessinkweg als de Wesselerbrinklaan is het toepassen van geluidreducerend wegdek niet mogelijk.

Om met geluidreducerend asfalt de geluidsbelasting van de Geessinkweg te verminderen hoeft namelijk slechts een gedeelte van de wegdekverharding te worden vervangen. Het gevolg hiervan is dat er een lappendeken van wegdekverhardingen ontstaat met verschillende onderhoudsfrequenties en eigenschappen. Uit het oogpunt van onderhoud en verkeersveiligheid is dit niet wenselijk en zou de gehele Geessinkweg voorzien moeten worden van geluidreducerend asfalt. Financieel is dit niet haalbaar.

Voor de Wesselerbrinklaan geldt dat geluidreducerend asfalt niet voldoende effect heeft op de geluidsbelasting. Ook met toepassing van geluidreducerend asfalt blijft de geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarom is het noodzakelijk om vanwege het wegverkeer op de Wesselerbrinklaan een hogere grenswaarde aan te vragen.

13. Ten tijde van de presentatie van dit plan was er geen erkende wijkraad actief. Reclamant verzoekt informatie over de instemming van de wijkraad met het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan.

Antwoord:

De wijkraad Wesselerbrink is op meerdere momenten in het proces geïnformeerd over het herstructureringsplan. Het conceptbestemmingsplan is op 19 april 2011 toegezonden aan de wijkraad Wesselerbrink en begin mei gepresenteerd. Bij brief van 18 mei 2011 heeft de wijkraad ingestemd met het plan.

Nadien is de ontsluiting van het herstructureringsgebied gewijzigd. Het aangepaste conceptbestemmingsplan is op 15 september 2011 per e-mail aan de wijkraad verzonden. Op 20 september 2011 heeft de wijkraad laten weten geen advies meer uit te brengen over dit plan.

14. Reclamant vraagt waarom het bestemmingsplan onder de Crisis- en herstelwet valt.

Antwoord:

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet staan categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten vermeld waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is. Eén van die categorieën omvat gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang. Daarvan is sprake als een woongebied wordt geherstructureerd of als er meer dan 20 woningen in een aaneengesloten gebied worden gebouwd. Met ingang van 1 januari 2012 is dit verlaagd tot minimaal 11 woningen.

### **Indiener zienswijze 3:**

Kortheidshalve is de zienswijze d.d. 25 januari 2012 (ingeboekt 27 januari 2012) hieronder samengevat en worden alleen de aspecten vermeld die relevant zijn voor de bestemmingsplanprocedure. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

Geluidhinder toegewezen woning (punten 1 en 2):

1. De aan reclamant toegewezen woning beschikt zonder aanpassingen niet over een geluidluwe gevel.
2. De geluidhinder op de aan reclamant toegewezen woning is onwenselijk.

Antwoord (op 1 en 2):

In figuur 5 en 6 van notitie 4111044.N04 zijn voor beide alternatieve ontsluitingsvarianten de cumulatieve geluidscontouren zonder aftrek van 5 dB volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder weergegeven. Overigens bleek naar aanleiding van ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan "Het Bijvank Noord" dat er sprake was van onjuiste maatvoering van het wegprofiel van de Rhaanbrink. In notitie 4111044.N05a is de gecorrigeerde situatie berekend. Deze notitie vervangt notitie 4111044.N04, die daarmee kan komen te vervallen. De conclusies zoals in notitie 4111044.N04 staan, veranderen niet in de nieuwe notitie.

Om te bepalen of een gevel geluidluw is moet worden uitgegaan van de geluidsbelasting op de gevel. Dit wordt in het akoestisch onderzoek berekend met de op de woningen gelegen rekenpunten. De in het akoestisch onderzoek gepresenteerde geluidscontouren zijn niet representatief voor de geluidsbelasting op de gevel. Deze contouren zijn niet relevant voor de bepaling of in het kader van de hogere grenswaardeprocedure wordt voldaan aan de eis uit de Geluidnota van een geluidluwe gevel. Aan de hand van de definitie van een geluidluwe gevel kan beoordeeld worden of een gevel geluidluw is. Volgens de Geluidnota Enschede vindt beoordeling plaats per bron (per weg) en alleen van bronnen zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Overeenkomstig de Wet geluidhinder dient bij de beoordeling uit te worden gegaan van de geluidsbelasting na aftrek van artikel 110g. De Rhaanbrink is een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur en is geen bron zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Alleen de Geessinkweg is van belang om te beoordelen of de woning een geluidluwe gevel heeft. Inclusief de aftrek uit artikel 110g van de Wet geluidhinder bedraagt de geluidsbelasting op de zuidgevel vanwege de Geessinkweg ten hoogste 48 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden en daarmee is de zuidgevel als geluidluw aan te merken. In het kader van de hogere grenswaardeprocedure heeft de aangewezen woning een geluidluwe gevel.

De Rhaanbrink is een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur en is geen bron zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Alleen de Geessinkweg is van belang om te beoordelen of de woning een geluidluwe gevel heeft. Inclusief de aftrek uit artikel 110g van de Wet geluidhinder bedraagt de geluidsbelasting op de zuidgevel vanwege de Geessinkweg ten hoogste 48 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden en daarmee is de zuidgevel als geluidluw aan te merken. In het kader van de hogere grenswaardeprocedure heeft de aangewezen woning een geluidluwe gevel.

3. Reclamant wil weten of de extra geluidsbelasting door beide parallel gelegen wegen correct is meegenomen in het akoestisch onderzoek.

Antwoord:

In het akoestisch onderzoek zijn zowel de huidige Rhaanbrink, die dient als ontsluiting voor de woningen met de oneven huisnummers van Rhaanbrink 57-79, als de nieuwe parallelweg meegenomen. In het akoestisch onderzoek zijn voor deze twee wegen afzonderlijke rijlijnen opgenomen.

4. Een geluidswal gaat ten koste van de tuinmuur.

Antwoord:

Volgens het stedenbouwkundig plan wordt bij het noordwestelijke blok van stempel 1 een dichte tuinmuur geplaatst van regiesteen met een hoogte van 2 m. In het akoestisch onderzoek is met de afscherpende werking van de tuinmuur geen rekening gehouden. Door de tuinmuur zal de geluidsbelasting in de tuin minder zijn dan 48 dB.

De opmerking van het opofferen van een tuinmuur voor een wal is niet te plaatsen. Het geluidwerend effect van een wal met vergelijkbare lengte en hoogte ten opzichte van een tuinmuur is minder.

Daarnaast heeft een wal een veel groter ruimtebeslag dan een tuinmuur.

5. In vergelijking met de huidige woning worden de nieuwe woning en tuin kleiner, vervalt de garage/berging, wordt het uitzicht beperkt door een haakstegenoverstaand huizenblok en is de nieuwe locatie niet meer zo rustig.

Antwoord:

Deze opmerking is vermoedelijk gebaseerd op de woning die woningcorporatie Domijn aan u heeft toegewezen. De gemeente is geen partij in het proces van woningtoewijzing. Dit bezwaar valt daarom buiten het kader van de bestemmingsplanprocedure.

6. Reclamant verzoekt om het ontwerpbestemmingsplan en het proces van de herstructurering nader te bekijken.

Antwoord:

De planvorming is in overleg met onder andere de bewonerscommissie en omwonenden tot stand gekomen. Hun wensen zijn zo veel mogelijk verwerkt in het plan. Het is echter niet haalbaar om op individueel niveau alle wensen te honoreren. Dat betekent niet dat de planvorming op onzorgvuldige wijze zou hebben plaatsgevonden. De gemeente ziet geen reden om het plan te herzien.

7. Overige opmerkingen met betrekking tot de huidige staat van de huurwoning en de gevolgen voor de gezondheid van reclamant, de gedwongen verhuizing, de communicatie van woningcorporatie Domijn richting de huurders, de planning van de herstructurering en dergelijke.

Antwoord:

Deze opmerkingen vallen buiten het kader van de bestemmingsplanprocedure. Uit navraag bij Domijn blijkt dat de woningcorporatie hierover met u in gesprek is.

#### **Indiener zienswijze 4:**

Korthedshalve is de zienswijze d.d. 23 januari 2012 (ingeboekt 26 januari 2012) hieronder samengevat en per onderwerp gebundeld. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

Ontsluitingsweg noordzijde plangebied (punten 1, 2 en 3):

1. De ontsluiting aan de noordzijde van het plangebied naar de Wesselerbrinklaan is niet verantwoord vanwege de consequenties voor de flat aan het Broekheurnerplein.
2. De ontsluiting moet aangepast worden naar het oorspronkelijke plan, waarbij het plangebied wordt ontsloten via de Rhaanbrink. In dat geval zijn de parallelweg en de groenstrook niet nodig. De weg moet versmald worden. Het algemeen belang gaat boven het belang van de bewoners van de Rhaanbrink.
3. Op de ontsluitingsweg moeten drempels geplaatst worden zodat de snelheid verlaagd wordt van 30 naar 20 km/u.

Antwoord (op 1, 2 en 3):

De noordelijke ontsluiting van het plangebied is het gevolg van afstemming met zowel de omwonenden als de politiek. De eigenaar van de flat aan het Broekheurnerplein, woningstichting Ons Huis, is betrokken geweest bij de keuze tussen de twee alternatieve ontsluitingsvarianten en kan instemmen met de gekozen variant. De geluidsbelasting op de flat zal toenemen ten opzichte van de

huidige situatie. Deze belasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De breedte van de ontsluitingsweg aan de noordzijde voldoet aan de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs). Er worden geen versmallingen aangebracht.

Het gehele plangebied is en blijft ook in de toekomst bestempeld als een 30 km/h zone. Dit houdt in dat de maximumsnelheid op alle wegen is vastgesteld op 30 km/h.

4. De Geessinkweg en Wesselerbrinklaan moeten opnieuw worden ontworpen en aangelegd zodat er minder hard kan worden gereden. Hierdoor zal de geluidsproductie afnemen en de geluidsbelasting gelijkmatiger worden verdeeld.

Antwoord:

Binnen het plangebied worden de nieuwe en bestaande kruispunten met de Geessinkweg en de Wesselerbrinklaan verkeersveilig ingericht. Het is niet noodzakelijk om de Geessinkweg en de Wesselerbrinklaan her in te richten als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied. Beide verkeersaders voldoen tevens aan de gemeente richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan 2004-2015 en Wegwijs (Standaard straatprofielen).

Aanpassingen van de wegprofielen of het nemen van verkeersremmende maatregelen op de Geessinkweg en de Wesselerbrinklaan zijn niet noodzakelijk. De verkeersaders worden niet heringericht of voorzien van aanvullende verkeersmaatregelen.

Nieuwe kruispunten die als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied ontstaan, worden op een verkeersveilige manier (conform de richtlijnen) aangelegd. Vanuit verkeerskundig oogpunt moet het zicht bij de nieuwe situaties voor het verkeer goed zijn. Hier wordt rekening mee gehouden.

Akoestisch onderzoek (punten 5, 6 en 7):

5. In het akoestisch onderzoek is de conclusie dat hogere grenswaarden aangevraagd moeten worden erg mager onderbouwd. De mogelijkheden om geluidreducerend wegdek toe te passen zijn onvoldoende onderzocht. Het toepassen van rubbergranulaat is niet onderzocht.

Antwoord:

Met geluidreducerend asfalt kan ten opzichte van 'regulier' asfalt (referentiewegdek) de geluidsbelasting met 4 dB worden verlaagd. Met geluidreducerend asfalt kan de geluidsbelasting vanwege de Wesselerbrinklaan niet worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ( $56-4 = 52$  dB). Het verlagen van de geluidsbelasting vanwege de Wesselerbrinklaan door middel van overdrachtsmaatregelen zoals een geluidsscherm of een geluidswal is vanwege verkeers- en stedenbouwkundige redenen niet haalbaar. Daarom is het noodzakelijk om vanwege het wegverkeer op de Wesselerbrinklaan een hogere grenswaarde aan te vragen.

Technisch is het mogelijk om met geluidreducerend asfalt de geluidsbelasting vanwege de Geessinkweg te verlagen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ( $52-4 = 48$  dB). Om met geluidreducerend asfalt de geluidsbelasting te verminderen hoeft slechts een gedeelte van de wegdekverharding te worden vervangen. Het gevolg hiervan is dat er een lappendeken van wegdekverhardingen ontstaat met verschillende onderhoudsfrequenties en eigenschappen. Uit het oogpunt van onderhoud en verkeersveiligheid is dit niet wenselijk en zou de gehele Geessinkweg voorzien moeten worden van geluidreducerend asfalt. Financieel is dit niet haalbaar.

Bij de beoordeling of gebruik gemaakt wordt van geluidreducerend asfalt wordt uitsluitend gekeken naar bewezen technieken. Het toepassen van rubbergranulaat verkeert nog in een onderzoeksfase. De effecten van rubbergranulaat zijn daarom niet onderzocht.

6. In het akoestisch onderzoek wordt direct de 5 dB aftrek toegepast.

Antwoord:

Het geluid vanwege voertuigen wordt bij lage snelheden bepaald door het motorgeluid en bij hoge snelheden door het rolgeluid van de banden. Door aanscherping van de geluidseisen voor nieuwe voertuigen en banden en de ontwikkeling van hybride/elektrische voertuigen zal het geluid vanwege voertuigen afnemen. De gemeente Enschede past in alle gevallen de aftrek volgens artikel 110g Wgh toe.



7. Het akoestisch onderzoek voldoet niet omdat het onderzoeksbureau naar een conclusie toe heeft geredeneerd.

Antwoord:

De derde alinea van pagina 14 van rapport 4111044.R01a moet gezien worden als een conclusie van hetgeen in het voorgaande onder bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen is vermeld.

#### **Indiener zienswijze 5:**

Kortheidshalve is de zienswijze d.d. 29 januari 2012 (ingeboekt 31 januari 2012) hieronder samengevat en per onderwerp gebundeld. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

1. Het rustige karakter van de Rhaanbrink moet behouden blijven.

Antwoord:

Het is goed mogelijk om ook in de nieuwe situatie het karakter van de Rhaanbrink te behouden. De toename van het verkeer vindt niet plaats in de bestaande Rhaanbrink, die blijft immers nog steeds een woonstraat voor 13 woningen.

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink van 1,80 m parkeer-/loopstrook en een rijbaan van 4,20 m gehandhaafd blijft. Ook komt er een groenstrook van 4 m breed. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd. De bewoners van de Rhaanbrink hebben ook inspraak in de begroeiing in de groenstrook.

Geluidsoverlast (punten 2, 3 en 4):

2. Reclamant verwacht geluidsoverlast omdat het aantal verkeersbewegingen op korte afstand van de Rhaanbrink flink zal toenemen.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3. De breedte van de groenstrook tussen de parallelweg en de Rhaanbrink zal de geluidsoverlast niet in voldoende mate dempen. De groenstrook moet een dusdanige breedte hebben en voorzien worden van geluiddempende voorzieningen dat er geen toename is van geluidshinder aan de Rhaanbrink.

Antwoord:

Een groenstrook heeft geen dempende werking. Wel vergroot een groenstrook de afstand waardoor de geluidsbelasting vermindert. Een geluiddempende voorziening in de groenstrook zou bestaan uit een geluidscherm of een -wal. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

4. Reclamanten willen vooraf op de hoogte gesteld worden van resultaten van onderzoek naar geluidseffecten.

Antwoord:

Verder akoestisch onderzoek is niet nodig omdat aan de voorkeursgrenswaarde voldaan wordt. Overigens bleek naar aanleiding van ingediende zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan dat er sprake was van onjuiste maatvoering van het wegprofiel van de Rhaanbrink. Daarom is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd op de gecorrigeerde situatie. De resultaten daarvan staan in notitie 4111044.N05a. Deze notitie vervangt notitie 4111044.N04, die daarmee kan komen te vervallen. De conclusies zoals in notitie 4111044.N04 staan, veranderen niet in de nieuwe notitie.

Inrichting openbare ruimte (punten 5, 6, 7 en 8):

5. Het wijzigen van de verkeerskundige status van de Rhaanbrink van woonerf naar 30 km/h uur zone is in strijd met het beleid in de Nota Sprekend Enschede, Gids voor ruimtelijke kwaliteit.

Antwoord:

In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het gehele plangebied een 30 km/h zone wordt, inclusief de Rhaanbrink/Pollenbrink. Hiermee wordt de parallelweg bedoeld. Wijziging van de huidige Rhaanbrink in een 30 km/h zone is niet aan de orde geweest.

De huidige Rhaanbrink valt momenteel in een woonerf. Op grond van de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) worden woonerven in nieuwe situaties niet meer toegepast. De reden hiervan is dat op deze manier een eenduidiger beeld ontstaat van verblijfsgebieden binnen de gehele gemeente. Bij herstructureringen wordt in overleg met bewoners de mogelijkheid onderzocht om het bestaande woonerf om te zetten naar een 30 km/h zone.

6. De Rhaanbrink is te smal. De huidige breedte van de Rhaanbrink moet gehandhaafd blijven.

Antwoord:

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is gebleken dat het ontwerp van de Rhaanbrink abusievelijk niet in overeenstemming was met de afspraken die woningcorporatie Domijn met de vertegenwoordigers van de Rhaanbrinkbewoners heeft gemaakt. Dit is hersteld.

De globale invulling van de Rhaanbrink wordt als volgt: 1,80 m parkeer-/loopstrook, een rijbaan van 4,20 m en een groenstrook van 4 m. De invulling van de groenstrook voor wat betreft aard en type begroeiing wordt in overleg met de bewoners van de Rhaanbrink bepaald. De uiterste afmetingen en de positie van de groenstrook liggen vast.

7. Er is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bezoekers in de Rhaanbrink.

Antwoord:

In de stukken die ter visie hebben gelegen was abusievelijk het parkeren in onvoldoende mate opgenomen. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink gehandhaafd blijft. Het wegprofiel voorziet in voldoende parkeerplaatsen en voldoet aan de gestelde normen. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd.

8. Reclamanten pleiten voor het afsluiten van de groenstrook voor alle verkeer om te voorkomen dat brommers, fietsers en voetgangers via de groenstrook oversteken van de Rhaanbrink naar de Piksenbrink.

Antwoord:

In eerste instantie zal een logische bestaande route van noord naar zuid voor langzaam verkeer behouden blijven. Dit aspect wordt nader bekeken bij de inrichting van de Rhaanbrink en de groenstrook.

9. De benaming van de parallelweg op de kaart in het stedenbouwkundig plan is onjuist.

Antwoord:

De benaming "Rhaanbrink" voor de parallelweg is inderdaad niet juist. Het gaat om een nieuwe aansluiting van de Pollenbrink op de Geessinkweg.

10. Variant 2 van de alternatieve ontsluiting is door Domijn niet besproken met de bewoners van de Rhaanbrink.

Antwoord:

Woningcorporatie Domijn heeft in de tweede helft van 2010 meerdere keren overleg gehad met een vertegenwoordiging van de Rhaanbrinkbewoners. In het overleg van 13 december 2010 zijn varianten 1 en 2 besproken. Op 23 mei 2011 heeft Domijn een e-mail ontvangen waaruit blijkt dat de meerderheid van de Rhaanbrinkbewoners heeft ingestemd met variant 1.

### **Indiener zienswijze 6:**

Kortheidshalve is de zienswijze d.d. 26 januari 2012 (ingeboekt 27 januari 2012) hieronder samengevat. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

1. De plangrenzen van het beeldkwaliteitsplan en het bestemmingsplan komen niet overeen. Bij het bestemmingsplan wordt de Rhaanbrink geannexeerd bij het herstructureringsgebied. De bewoners van de Rhaanbrink hebben hierdoor niet kunnen deelnemen aan het ontwerpproces. De grens van het bestemmingsplangebied moet liggen tussen de Rhaanbrink en de Piksenbrink en dient niet verlegd te worden naar de perceelsgrenzen van de woningen aan de Rhaanbrink 57-79. Dit om de identiteit van de Rhaanbrink te behouden en te voorkomen dat het woonerf wordt gewijzigd in een 30 km/h zone.

Antwoord:

Het is juist dat beide grenzen niet volledig met elkaar overeenkomen. Dit is echter ook niet noodzakelijk omdat beide plannen een ander uitgangspunt hebben. Voor de grenzen van het bestemmingsplan is het bepalend of er een verandering in de toegekende bestemming plaatsvindt. De grens van het stedenbouwkundig plan in het beeldkwaliteitsplan wordt voornamelijk bepaald door het feit of er binnen dat gebied werkzaamheden door woningcorporatie Domijn worden uitgevoerd. Voor een toelichting op de identiteit van de Rhaanbrink en het woonerf wordt kortheidshalve verwezen naar het antwoord onder punten 2 en 3.

Inrichting openbare ruimte (punten 2 en 3):

2. Het wijzigen van de verkeerskundige status van de Rhaanbrink van woonerf naar 30 km/h uur zone is in strijd met het beleid in de Nota Sprekend Enschede, Gids voor ruimtelijke kwaliteit. Het bestaande woonerf moet gehandhaafd blijven.

Antwoord:

In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het gehele plangebied een 30 km/h zone wordt, inclusief de Rhaanbrink/Pollenbrink. Hiermee wordt de parallelweg bedoeld. Wijziging van de huidige Rhaanbrink in een 30 km/h zone is niet aan de orde geweest. De huidige Rhaanbrink valt momenteel in een woonerf. Op grond van de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) worden woonerven in nieuwe situaties niet meer toegepast. De reden hiervan is dat op deze manier een eenduidiger beeld ontstaat van verblijfsgebieden binnen de gehele gemeente. Bij herstructureringen wordt in overleg met bewoners de mogelijkheid onderzocht om het bestaande woonerf om te zetten naar een 30 km/h zone.

3. Het rustige karakter van de Rhaanbrink moet behouden blijven. De verkeersafwikkeling van de Rhaanbrink en het herstructureringsgebied Het Bijvank Noord moet strikt gescheiden worden.

Antwoord:

Het is goed mogelijk om ook in de nieuwe situatie het karakter van de Rhaanbrink te behouden. De toename van het verkeer vindt niet plaats in de bestaande Rhaanbrink, die blijft immers nog steeds een woonstraat voor 13 woningen. Het verkeer uit het plangebied wordt gescheiden van de Rhaanbrink, zoals ook blijkt uit de stukken die ter visie hebben gelegen. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink van 1,80 m parkeer-/loopstrook en een rijbaan van 4,20 m gehandhaafd blijft. Ook komt er een groenstrook van 4 m breed. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd. De bewoners van de Rhaanbrink hebben ook inspraak in de begroeiing in de groenstrook.

4. De benaming van de parallelweg op de kaart in het stedenbouwkundig plan is onjuist.

Antwoord:

De benaming “Rhaanbrink” voor de parallelweg is inderdaad niet juist. Het gaat om een nieuwe aansluiting van de Pollenbrink op de Geessinkweg.

5. Sluipverkeer dat via de Rhaanbrink de drukte op Broekheurnerrondweg en de Geessinkweg wil vermijden, moet voorkomen worden.

Antwoord:

De Rhaanbrink is voorzien van diverse remmende maatregelen en heeft een dusdanig remmende verkeersstructuur dat het verkeer op de Geessinkweg danwel op de Broekheurnerrondweg niet snel geneigd is een weg door de Rhaanbrink te gaan zoeken.

#### **Indiener zienswijze 7:**

Korthedshalve is de zienswijze d.d. 26 januari 2012 (ingeboekt 27 januari 2012) hieronder samengevat. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

1. De Rhaanbrink is momenteel een doodlopende, minimaal gebruikte straat. Dit moet behouden blijven. In de nieuwe situatie zullen er naar schatting 60 auto's per uur meer langs de woning van reclamant rijden.

Antwoord:

Ook in de nieuwe situatie blijft het rustige karakter van de Rhaanbrink grotendeels behouden. De toename van het verkeer vindt niet plaats in de bestaande Rhaanbrink, die blijft immers nog steeds een woonstraat voor 13 woningen. Er vindt geen toename van het aantal verkeersbewegingen plaats op de Rhaanbrink. Het verkeer uit het plangebied wordt gescheiden van de Rhaanbrink, zoals ook blijkt uit de stukken die ter visie hebben gelegen.

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink van 1,80 m parkeer-/loopstrook en een rijbaan van 4,20 m gehandhaafd blijft.

2. Reclamant verwacht toename van sluipverkeer dat verkeersdrukte op de Broekheurnerrondweg en de Geessinkweg wil vermijden en vraagt om maatregelen die sluipverkeer via de Rhaanbrink ontmoedigen.

Antwoord:

De Rhaanbrink is voorzien van diverse remmende maatregelen en heeft een dusdanig remmende verkeersstructuur dat het verkeer op de Geessinkweg danwel op de Broekheurnerrondweg niet snel geneigd is een weg door de Rhaanbrink te gaan zoeken.

Geluidsoverlast (punten 3, 4 en 5):

3. Reclamant verwacht toename van de verkeersdrukte en daarmee gepaard gaande geluidhinder en uitstoot van schadelijke gassen op de parallelweg, Geessinkweg, de Broekheurnerring en de T-splitsing Geessinkweg/Broekheurnerring.

Antwoord:

In het plangebied ontstaat een gehele nieuwe situatie, waarin er verkeer zal gaan rijden op de nieuwe parallelweg ten zuiden van de bestaande Rhaanbrink. Over het gehele plangebied neemt het aantal woningen drastisch af, met als gevolg dat ook het aantal verkeersbewegingen in het plangebied ten opzichte van de huidige situatie fors zal afnemen. In de nieuwe situatie ontstaat een wijziging van de verkeersstromen in en rondom de wijk. De verkeersdruk op de Geessinkweg neemt licht toe, op de Wesselerbrink neemt de verkeersdruk licht af. Beide wegen kunnen de wijziging van de verkeersdruk afwikkelen.

Met het feit dat er, per saldo, sprake is van een afname van het aantal verkeersbewegingen, wordt voldaan aan art. 5.16, lid 1, onder b, sub 1 van de Wet Milieubeheer. Hiermee kan het plan worden

vastgesteld. Dit neemt niet weg dat lokaal sprake kan zijn van een negatieve invloed op de luchtkwaliteit. Op de Geessinkweg neemt, ter hoogte van de Rhaanbrink 46, het aantal verkeersbewegingen toe van 2850 naar 3705 motorvoertuigen per etmaal in de nieuwe situatie. Dit blijkt uit het akoestisch onderzoek van WNP d.d. 22 februari 2012, notitie 4111044.N05). Ter bepaling van het effect van dit aantal verkeersbewegingen én om na te gaan in welke mate de grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet Milieubeheer worden overschreden is een berekening gemaakt met CAR II (versie 10.0).

Uit de resultaten blijkt dat voor fijn stof (PM10) in 2012 een achtergrondconcentratie van 23,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  is berekend. De bijdrage van 3705 motorvoertuigen leidt tot lokale bijdrage van 0,4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  op de concentratie fijn stof (op de jaargemiddelde concentratie van 20,8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  is de zeezoutcorrectie van 3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  toegepast). Voor stikstofdioxide (NO2) bedraagt de achtergrondconcentratie 18,2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  terwijl de lokale bijdrage van het wegverkeer 2,4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Dit resulteert in een totale concentratie van 20,6  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Zowel voor NO2 als fijn stof wordt hiermee in de nieuwe situatie ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden van 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Hiermee wordt, naast de eerder genoemde voorwaarde, ook voldaan aan de voorwaarden uit art. 5.16, lid 1, onder a van de Wet Milieubeheer. Er is dan ook geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.

Invoergegevens:

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Enschede	Rhaanbrink	256493	468821	380	0,96	0,02	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0
Enschede	Geessinkweg	256442	468913	3705	0,96	0,02	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0

Rekenresultaten:

Rapportage no2pm10														
Naam	rekenaar, vrijl.													
Versie	10.0													
Stratenbestand	BP Bijvank													
Jaartal	2012													
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$													
Schalingsfactor emissiefactoren														
Personenauto's	1													
Middelzwaar verkeer	1													
Zwaar verkeer	1													
Autobussen	1													
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )		NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )		NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )		NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )				
Enschede	Rhaanbrink	256493	468821	Jaargemiddelde		Jm achtergrond		# Overschrijdingen grenswaarde		# Overschrijdingen plandrempel				
Enschede	Geessinkweg	256442	468913	18,9		18,5		0		0				

Achtergrondgegevens NO2							
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	fNO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Enschede	Rhaanbrink	256493	468821	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen
Enschede	Geessinkweg	256442	468913	18,2	18,5	0,5	0,2
				18,2	18,5	0,6	0,2

PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
20,6	23,7	7	0
21,1	23,7	8	0

Achtergrondgegevens PM10							
NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	O3 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	O3 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	O3 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen
0	44,7	44,5	0	23,7	23,7	0	0
0	44,7	44,5	0	23,7	23,7	0	0

- Een brede groenstrook met geluidsdempende maatregelen moet het geluid van de toegenomen verkeersdrukke achter de woning van reclamant dempen. Of er moeten anderszins geluidwerende maatregelen aan de huizen aan de Geessinkweg plaatsvinden. De grotere verkeersintensiteit zal leiden tot overschrijding van de geldende geluidsnormen en een afname van het woongenot.

Antwoord:

In de huidige situatie rijden ongeveer 3000 motorvoertuigen per etmaal over de Geessinkweg. In 2021 zal, rekening houdend met de ontwikkeling van Het Bijvank Noord, het aantal motorvoertuigen per etmaal toenemen tot circa 3900. Als gevolg van deze toename zal de geluidsbelasting met ongeveer 1 dB toenemen. Een verschil van 1 dB is voor het menselijk gehoor niet waarneembaar.

5. Er is geen akoestisch onderzoek gedaan naar de consequenties van het nieuwe plan op de bestaande woningen aan de Geessinkweg. De gemeente had moeten aantonen dat het woon- en leefklimaat van reclamant niet onevenredig wordt geschaad.

Antwoord:

Hierbij wordt verwezen naar het antwoord onder punt 3.

6. Variant 2 van de alternatieve ontsluiting is door Domijn niet besproken met de bewoners van de Rhaanbrink.

Antwoord:

Woningcorporatie Domijn heeft in de tweede helft van 2010 meerdere keren overleg gehad met een vertegenwoordiging van de Rhaanbrinkbewoners. In het overleg van 13 december 2010 zijn varianten 1 en 2 besproken. Op 23 mei 2011 heeft Domijn een e-mail ontvangen waaruit blijkt dat de meerderheid van de Rhaanbrinkbewoners heeft ingestemd met variant 1.

7. Het wijzigen van de verkeerskundige status van de Rhaanbrink van woonerf naar 30 km/h uur zone is in strijd met het beleid in de Nota Sprekend Enschede, Gids voor ruimtelijke kwaliteit.

Antwoord:

In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het gehele plangebied een 30 km/h zone wordt, inclusief de Rhaanbrink/Pollenbrink. Hiermee wordt de parallelweg bedoeld. Wijziging van de huidige Rhaanbrink in een 30 km/h zone is niet aan de orde geweest.

De huidige Rhaanbrink valt momenteel in een woonerf. Op grond van de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) worden woonerven in nieuwe situaties niet meer toegepast. De reden hiervan is dat op deze manier een eenduidiger beeld ontstaat van verblijfsgebieden binnen de gehele gemeente. Bij herstructureringen wordt in overleg met bewoners de mogelijkheid onderzocht om het bestaande woonerf om te zetten naar een 30 km/h zone.

8. Het ontwerp van de situatie van de Rhaanbrink moet nog nader uitgewerkt worden. Dit brengt een grote mate van onzekerheid met zich mee.

Antwoord:

In de stukken die ter visie hebben gelegen was abusievelijk het parkeren in onvoldoende mate opgenomen. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink van 1,80 m parkeer-/loopstrook en een rijbaan van 4,20 m gehandhaafd blijft. Ook komt er een groenstrook van 4 m breed. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd. De bewoners van de Rhaanbrink hebben ook inspraak in de begroeiing in de groenstrook.

9. De benaming van de parallelweg op de kaart in het stedenbouwkundig plan is onjuist.

Antwoord:

De benaming "Rhaanbrink" voor de parallelweg is inderdaad niet juist. Het gaat om een nieuwe aansluiting van de Pollenbrink op de Geessinkweg.

10. Reclamant vraagt zich af of de definitieve keuze voor variant 1 is gemaakt, waar dit uit blijkt en hoe dit is geborgd.

Antwoord:

Hierbij wordt verwezen naar het antwoord onder punt 6.

11. Reclamant wil weten hoe de gemeente voorziet in de met Domijn overeengekomen parallelweg en het realiseren van verkeersbelemmerende toegangsmaatregelen op de Rhaanbrink, waar dit uit blijkt en hoe dit is geborgd.

Antwoord:

De aanpak en herinrichting van de bestaande Rhaanbrink met brede groenstrook is vastgelegd in verslagen en is besproken in de projectgroep. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de antwoorden onder punt 1 en 8.

12. Reclamant is van mening dat de luchtkwaliteit ter hoogte van de hoek Rhaanbrink/Geessinkweg afneemt ondanks dat op wijkniveau sprake zal zijn van een verbetering. Reclamant vindt de conclusie in het bestemmingsplan onvoldoende zorgvuldig.

Antwoord:

Hierbij wordt verwezen naar het antwoord onder punten 3 en 4.

### **Indiener zienswijze 8:**

Korthedshalve is de zienswijze d.d. 25 januari 2012 (ingeboekt 26 januari 2012) hieronder samengevat. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

### **Samenvatting zienswijze:**

1. Het rustige en eigen karakter van de Rhaanbrink dient behouden te blijven.

Antwoord:

Het is goed mogelijk om ook in de nieuwe situatie het karakter van de Rhaanbrink te behouden. De toename van het verkeer vindt niet plaats in de bestaande Rhaanbrink, die blijft immers nog steeds een woonstraat voor 13 woningen.

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink van 1,80 m parkeer-/loopstrook en een rijbaan van 4,20 m gehandhaafd blijft. Ook komt er een groenstrook van 4 m breed. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd. De bewoners van de Rhaanbrink hebben ook inspraak in de begroeiing in de groenstrook.

Geluidsoverlast (punten 2 en 3):

2. Reclamant verwacht toename van de verkeersdrukke en daarmee gepaard gaande geluidhinder.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3. De groenstrook tussen de parallelweg en de Rhaanbrink moet een dusdanige breedte hebben en voorzien worden van geluiddempende voorzieningen dat er geen toename is van geluidshinder aan de Rhaanbrink.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Een groenstrook heeft geen dempende werking. Wel vergroot een groenstrook de afstand waardoor de geluidsbelasting vermindert. Een geluiddempende voorziening in de groenstrook zou bestaan uit een geluidscherm of een -wal. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

4. Variant 2 van de alternatieve ontsluiting is door Domijn niet besproken met de bewoners van de Rhaanbrink.

Antwoord:

Woningcorporatie Domijn heeft in de tweede helft van 2010 meerdere keren overleg gehad met een vertegenwoordiging van de Rhaanbrinkbewoners. In het overleg van 13 december 2010 zijn varianten 1 en 2 besproken. Op 23 mei 2011 heeft Domijn een e-mail ontvangen waaruit blijkt dat de meerderheid van de Rhaanbrinkbewoners heeft ingestemd met variant 1.

Inrichting openbare ruimte (punten 5, 6, 7, 8 en 9):

5. Het wijzigen van de verkeerskundige status van de Rhaanbrink van woonerf naar 30 km/h uur zone is in strijd met het beleid in de Nota Sprekend Enschede, Gids voor ruimtelijke kwaliteit.

Antwoord:

In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het gehele plangebied een 30 km/h zone wordt, inclusief de Rhaanbrink/Pollenbrink. Hiermee wordt de parallelweg bedoeld. Wijziging van de huidige Rhaanbrink in een 30 km/h zone is niet aan de orde geweest.

De huidige Rhaanbrink valt momenteel in een woonerf. Op grond van de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) worden woonerven in nieuwe situaties niet meer toegepast. De reden hiervan is dat op deze manier een eenduidiger beeld ontstaat van verblijfsgebieden binnen de gehele gemeente. Bij herstructureringen wordt in overleg met bewoners de mogelijkheid onderzocht om het bestaande woonerf om te zetten naar een 30 km/h zone.

6. De Rhaanbrink is te smal en moet verbreed worden.

Antwoord:

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is gebleken dat het ontwerp van de Rhaanbrink abusievelijk niet in overeenstemming was met de afspraken die woningcorporatie Domijn met de vertegenwoordigers van de Rhaanbrinkbewoners heeft gemaakt. Dit is hersteld.

De globale invulling van de Rhaanbrink wordt als volgt: 1,80 m parkeer-/loopstrook, een rijbaan van 4,20 m en een groenstrook van 4 m. De invulling van de groenstrook voor wat betreft aard en type begroeiing wordt in overleg met de bewoners van de Rhaanbrink bepaald. De uiterste afmetingen en de positie van de groenstrook liggen vast.

7. Het ontwerp van de situatie van de Rhaanbrink moet nog nader uitgewerkt worden. Dit brengt onzekerheid met zich mee.
8. Voor de woningen tegenover de Rhaanbrink zijn geen parkeerplaatsen voorzien zodat er parkeeroverlast aan de Rhaanbrink zal ontstaan.

Antwoord (op 7 en 8):

In de stukken die ter visie hebben gelegen was abusievelijk het parkeren in onvoldoende mate opgenomen. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink gehandhaafd blijft. Het wegprofiel voorziet in voldoende parkeerplaatsen en voldoet aan de gestelde normen. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd. Voor de woningen in het herstructureringsgebied zijn voldoende parkeerplaatsen voorzien. Vanwege de ontsluiting van de Rhaanbrink is het niet te verwachten dat het voor de bewoners van het plangebied aantrekkelijk is om aan de Rhaanbrink te parkeren.

9. De benaming van de parallelweg op de kaart in het stedenbouwkundig plan is onjuist.

Antwoord:

De benaming "Rhaanbrink" voor de parallelweg is inderdaad niet juist. Het gaat om een nieuwe aansluiting van de Pollenbrink op de Geessinkweg.

10. In het nieuwe plan ontstaat er directe inkijk voor de huizen aan de Rhaanbrink.

Antwoord:

Een verandering van de bestaande situatie betekent niet per definitie een verslechtering van de kwaliteit. Voor alle nieuwbouwblokken geldt dat de afstand tot de bestaande woningen aan de Rhaanbrink groter is dan in de bestaande situatie. Bovendien is het op grond van het huidige bestemmingsplan mogelijk om woningen met gevelopeningen in de eindgevel te realiseren.



Het nieuwe plan bevat veel groen en er worden bomen geplant. De herstructurering geeft een forse kwaliteitsimpuls aan de uitstraling van de buurt.

### **Indiener zienswijze 9:**

Kortheidshalve is de zienswijze d.d. 27 januari 2012 (ingeboekt 30 januari 2012) hieronder samengevat. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

1. Het rustige karakter van de Rhaanbrink moet behouden blijven.

Antwoord:

Het is goed mogelijk om ook in de nieuwe situatie het karakter van de Rhaanbrink te behouden. De toename van het verkeer vindt niet plaats in de bestaande Rhaanbrink, die blijft immers nog steeds een woonstraat voor 13 woningen.

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink gehandhaafd blijft. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd. De bewoners van de Rhaanbrink hebben ook inspraak in de begroeiing in de groenstrook.

Geluidsoverlast (punten 2 en 3):

2. Reclamant verwacht geluidsoverlast omdat het aantal verkeersbewegingen op korte afstand van de Rhaanbrink flink zal toenemen.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3. De groenstrook moet een dusdanige uitstraling hebben dat er geen geluidstoename is vanwege de parallelweg.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Een groenstrook heeft geen dempende werking. Wel vergroot een groenstrook de afstand waardoor de geluidsbelasting vermindert. Een geluiddempende voorziening in de groenstrook zou bestaan uit een geluidscherm of een -wal. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Inrichting openbare ruimte (punten 4 en 5):

4. Het wijzigen van de verkeerskundige status van de Rhaanbrink van woonerf naar 30 km/h uur zone is in strijd met het beleid in de Nota Sprekend Enschede, Gids voor ruimtelijke kwaliteit.

Antwoord:

In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het gehele plangebied een 30 km/h zone wordt, inclusief de Rhaanbrink/Pollenbrink. Hiermee wordt de parallelweg bedoeld. Wijziging van de huidige Rhaanbrink in een 30 km/h zone is niet aan de orde geweest.

De huidige Rhaanbrink valt momenteel in een woonerf. Op grond van de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) worden woonerven in nieuwe situaties niet meer toegepast. De reden hiervan is dat op deze manier een eenduidiger beeld ontstaat van verblijfsgebieden binnen de gehele gemeente. Bij herstructureringen wordt in overleg met bewoners de mogelijkheid onderzocht om het bestaande woonerf om te zetten naar een 30 km/h zone.

5. De Rhaanbrink is te smal. De huidige breedte van de Rhaanbrink moet gehandhaafd blijven.

Antwoord:

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is gebleken dat het ontwerp van de Rhaanbrink abusievelijk niet in overeenstemming was met de afspraken die woningcorporatie Domijn met de vertegenwoordigers van de Rhaanbrinkbewoners heeft gemaakt. Dit is hersteld.

De globale invulling van de Rhaanbrink wordt als volgt: 1,80 m parkeer-/loopstrook, een rijbaan van 4,20 m en een groenstrook van 4 m. De invulling van de groenstrook voor wat betreft aard en type begroeiing wordt in overleg met de bewoners van de Rhaanbrink bepaald. De uiterste afmetingen en de positie van de groenstrook liggen vast.

6. Variant 2 van de alternatieve ontsluiting is door Domijn niet besproken met de bewoners van de Rhaanbrink.

Antwoord:

Woningcorporatie Domijn heeft in de tweede helft van 2010 meerdere keren overleg gehad met een vertegenwoordiging van de Rhaanbrinkbewoners. In het overleg van 13 december 2010 zijn varianten 1 en 2 besproken. Op 23 mei 2011 heeft Domijn een e-mail ontvangen waaruit blijkt dat de meerderheid van de Rhaanbrinkbewoners heeft ingestemd met variant 1.

#### **Indiener zienswijze 10:**

Kortheidshalve is de zienswijze d.d. 31 januari 2012 (ingeboekt 1 februari 2012) hieronder samengevat. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

1. In de nieuwe situatie is het straks een komen en gaan van verkeer, daar waar de Rhaanbrink nu rustig is.

Antwoord:

Ook in de nieuwe situatie blijft het rustige karakter van de Rhaanbrink grotendeels behouden. De toename van het verkeer vindt niet plaats in de bestaande Rhaanbrink, die blijft immers nog steeds een woonstraat voor 13 woningen. Het verkeer uit het plangebied wordt gescheiden van de Rhaanbrink, zoals ook blijkt uit de stukken die ter visie hebben gelegen.

Geluidsoverlast (punten 2 en 3):

2. Reclamant verwacht geluidsoverlast omdat het aantal verkeersbewegingen op korte afstand van de Rhaanbrink flink zal toenemen.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3. De 4 meter brede groenstrook tussen de parallelweg en de Rhaanbrink zal het geluid van de parallelweg niet in voldoende mate dempen.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Een groenstrook heeft geen dempende werking. Wel vergroot een groenstrook de afstand waardoor de geluidsbelasting vermindert. Een geluiddempende voorziening in de groenstrook zou bestaan uit

een geluidscherm of een -wal. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

4. Reclamant verwacht geurhinder vanwege uitlaatgassen als gevolg van het toegenomen aantal verkeersbewegingen op korte afstand van de Rhaanbrink.

Antwoord:

Per saldo is er in het plan sprake van een afname van het aantal verkeersbewegingen. Hiermee wordt voldaan aan art. 5.16, lid 1, onder b, sub 1 van de Wet Milieubeheer en kan het plan worden vastgesteld. Dit neemt niet weg dat lokaal sprake kan zijn van een negatieve invloed op de luchtkwaliteit. Ter plaatse van de Rhaanbrink 61 neemt het aantal verkeersbewegingen toe van 62 naar 380 motorvoertuigen per etmaal in de nieuwe situatie (hierbij zijn de aantallen op de nieuw aan te leggen weg en de bestaande weg samengevoegd, uitgaande van ontsluitingsvariant 1 conform het akoestisch onderzoek van WNP d.d. 22 februari 2012 notitie 4111044.N05). Ter bepaling van het effect van dit aantal verkeersbewegingen én om na te gaan in welke mate de grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet Milieubeheer worden overschreden is een berekening gemaakt met CAR II (versie 10.0).

Uit de resultaten blijkt dat voor fijn stof (PM10) in 2012 een achtergrondconcentratie van  $23,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$  is berekend. De bijdrage van 380 motorvoertuigen leidt tot lokale bijdrage van  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  op de concentratie fijn stof (op de jaargemiddelde concentratie van  $20,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  is de zeezoutcorrectie van  $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  toegepast). Voor stikstofdioxide (NO2) bedraagt de achtergrondconcentratie  $18,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  terwijl de lokale bijdrage van het wegverkeer  $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Dit resulteert in een totale concentratie van  $18,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Zowel voor NO2 als fijn stof wordt hiermee in de nieuwe situatie ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Bovendien is de berekende bijdrage kleiner dan  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , waarmee wordt voldaan aan het criterium 'niet in betekende mate'. Hiermee wordt, naast de eerder genoemde voorwaarde, ook voldaan aan de voorwaarden uit art. 5.16, lid 1, onder a en onder c van de Wet Milieubeheer. Er is dan ook geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.

Invoergegevens:

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Enschede	Rhaanbrink	256493	468821	380	0,96	0,02	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0
Enschede	Geessinkweg	256442	468913	3705	0,96	0,02	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0

Rekenresultaten:

<b>Rapportage no2pm10</b>	
Naam	rekenaar, vrij.
Versie	10.0
Stratenbestand	BP Bijvank
Jaartal	2012
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jaargemiddelde	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm achtergrond	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) # Overschrijdingen grenswaarde	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) # Overschrijdingen plandirempel
Enschede	Rhaanbrink	256493	468821	18,9	18,5	0	0
Enschede	Geessinkweg	256442	468913	20,6	18,5	0	0

Achtergrondgegevens NO2							
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm achtergrond Sanerings-tool	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm achtergrond GCN	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm bijdrage Rijks-wegen	NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm bijdrage Rijks-wegen
Enschede	Rhaanbrink	256493	468821	18,2	18,5	0,5	0,2
Enschede	Geessinkweg	256442	468913	18,2	18,5	0,6	0,2

PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jaargemiddelde	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm achtergrond	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) # Overschrijdingen grenswaarde	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) # Overschrijdingen plandirempel
20,8	23,7	7	0
21,1	23,7	8	0

Achtergrondgegevens PM10						
NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm bijdrage Schiphol	O3 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm achtergrond Sanerings-tool	O3 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm achtergrond GCN	O3 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm bijdrage Schiphol	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm achtergrond Sanerings-tool	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm achtergrond GCN	PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) Jm bijdrage Rijks-wegen
0	44,7	44,5	0	23,7	23,7	0
0	44,7	44,5	0	23,7	23,7	0

5. Het uitzicht van reclamant op een doodlopende straat en een begroeide brede groenstrook zal in de nieuwe situatie veranderen.

Antwoord:

Een verandering van de bestaande situatie betekent niet per definitie een verslechtering van de kwaliteit. Het nieuwe plan bevat veel groen. Bovendien worden er bomen geplant. De herstructurering geeft een forse kwaliteitsimpuls aan de uitstraling van de buurt.

Inrichting openbare ruimte (punten 6, 7 en 8):

6. De Rhaanbrink is te smal.

Antwoord:

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is gebleken dat het ontwerp van de Rhaanbrink abusievelijk niet in overeenstemming was met de afspraken die woningcorporatie Domijn met de vertegenwoordigers van de Rhaanbrinkbewoners heeft gemaakt. Dit is hersteld.

De globale invulling van de Rhaanbrink wordt als volgt: 1,80 m parkeer-/loopstrook, een rijbaan van 4,20 m en een groenstrook van 4 m. De invulling van de groenstrook voor wat betreft aard en type begroeiing wordt in overleg met de bewoners van de Rhaanbrink bepaald. De uiterste afmetingen en de positie van de groenstrook liggen vast.

7. Er is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bezoekers in de Rhaanbrink.

Antwoord:

In de stukken die ter visie hebben gelegen was abusievelijk het parkeren in onvoldoende mate opgenomen. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink gehandhaafd blijft. Het wegprofiel voorziet in voldoende parkeerplaatsen en voldoet aan de gestelde normen. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd.

8. Het wijzigen van de verkeerskundige status van de Rhaanbrink van woonerf naar 30 km/h uur zone is in strijd met het beleid in de Nota Sprekend Enschede, Gids voor ruimtelijke kwaliteit.

Antwoord:

In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het gehele plangebied een 30 km/h zone wordt, inclusief de Rhaanbrink/Pollenbrink. Hiermee wordt de parallelweg bedoeld. Wijziging van de huidige Rhaanbrink in een 30 km/h zone is niet aan de orde geweest.

De huidige Rhaanbrink valt momenteel in een woonerf. Op grond van de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) worden woonerven in nieuwe situaties niet meer toegepast. De reden hiervan is dat op deze manier een eenduidiger beeld ontstaat van verblijfsgebieden binnen de gehele gemeente. Bij herstructureringen wordt in overleg met bewoners de mogelijkheid onderzocht om het bestaande woonerf om te zetten naar een 30 km/h zone.

9. De aanpassingen en maatregelen om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en de leefbaarheid te garanderen dienen voor vaststelling van het plan concreet en gedetailleerd uitgewerkt te worden.

Antwoord:

De inrichting van de wegen en paden in het plangebied voldoen aan de gemeentelijke richtlijnen waarin de veiligheid, bereikbaarheid en de leefbaarheid zijn geborgd. Deze begrippen komen tot uiting in de inrichtingstekening van het plangebied, waarop 'tegelniveau' de gehele wijk wordt ontworpen.

10. Reclamant vreest voor waardedaling en stelt dat de herstructurering een zodanig waardeverminderend effect op de omringende onroerende zaken heeft dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden.

Antwoord:

Hierbij wordt verwezen naar het antwoord onder punt 5.

11. Reclamant verzoekt om alle woningen te renoveren en de buurt op te knappen.

Antwoord:

De planvorming is in overleg met onder andere de bewonerscommissie en omwonenden tot stand gekomen. Hun wensen zijn zo veel mogelijk verwerkt in het plan. Het is echter niet haalbaar om op individueel niveau alle wensen te honoreren. Dat betekent niet dat de planvorming op onzorgvuldige wijze zou hebben plaatsgevonden. De gemeente ziet geen reden om het plan te herzien.

### **Indiener zienswijze 11 tot en met 14:**

De zienswijzen van deze bewoners komen inhoudelijk overeen. Korteidshalve zijn de brieven hieronder samengevat. De volledige zienswijzen zijn als bijlagen toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

Geluidsoverlast (punten 1, 2 en 3):

1. Reclamanten verwachten geluidsoverlast omdat het aantal verkeersbewegingen op korte afstand van de Rhaanbrink flink zal toenemen.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

2. De groenstrook tussen de parallelweg en de Rhaanbrink moet een dusdanige breedte hebben en voorzien worden van geluiddempende maatregelen dat er geen toename is van geluidshinder aan de Rhaanbrink.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Een groenstrook heeft geen dempende werking. Wel vergroot een groenstrook de afstand waardoor de geluidsbelasting vermindert. Een geluiddempende voorziening in de groenstrook zou bestaan uit een geluidscherm of een -wal. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3. Reclamanten verzoeken om een geluidsmeting met de effecten op de zuidzijde van de Rhaanbrink van het verkeer op de parallelweg.

Antwoord:

Verder akoestisch onderzoek is niet nodig omdat aan de voorkeursgrenswaarde voldaan wordt. Overigens bleek naar aanleiding van ingediende zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan dat er sprake was van onjuiste maatvoering van het wegprofiel van de Rhaanbrink. Daarom is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd op de gecorrigeerde situatie. De resultaten daarvan staan in notitie 4111044.N05a. Deze notitie vervangt notitie 4111044.N04, die daarmee kan komen te vervallen. De conclusies zoals in notitie 4111044.N04 staan, veranderen niet in de nieuwe notitie.

Inrichting openbare ruimte (punten 4, 5, 6, 7, 8 en 9):

4. Het wijzigen van de verkeerskundige status van de Rhaanbrink van woonerf naar 30 km/h uur zone is in strijd met het beleid in de Nota Sprekend Enschede, Gids voor ruimtelijke kwaliteit.

Antwoord:

In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het gehele plangebied een 30 km/h zone wordt, inclusief de Rhaanbrink/Pollenbrink. Hiermee wordt de parallelweg bedoeld. Wijziging van de huidige Rhaanbrink in een 30 km/h zone is niet aan de orde geweest.

De huidige Rhaanbrink valt momenteel in een woonerf. Op grond van de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) worden woonerven in nieuwe situaties niet meer toegepast. De reden hiervan is dat op deze manier een eenduidiger beeld ontstaat van verblijfsgebieden binnen de gehele gemeente. Bij herstructureringen wordt in overleg met bewoners de mogelijkheid onderzocht om het bestaande woonerf om te zetten naar een 30 km/h zone.

5. De Rhaanbrink is te smal. De huidige breedte van de Rhaanbrink moet gehandhaafd blijven.

Antwoord:

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is gebleken dat het ontwerp van de Rhaanbrink abusievelijk niet in overeenstemming was met de afspraken die woningcorporatie Domijn met de vertegenwoordigers van de Rhaanbrinkbewoners heeft gemaakt. Dit is hersteld.

De globale invulling van de Rhaanbrink wordt als volgt: 1,80 m parkeer-/loopstrook, een rijbaan van 4,20 m en een groenstrook van 4 m. De invulling van de groenstrook voor wat betreft aard en type begroeiing wordt in overleg met de bewoners van de Rhaanbrink bepaald. De uiterste afmetingen en de positie van de groenstrook liggen vast.

6. Het ontwerp van de situatie van de Rhaanbrink moet nog nader uitgewerkt worden.

7. Er is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bezoekers in de Rhaanbrink.

8. De huidige zuidkant van de Rhaanbrink mag niet veranderen.

Antwoord (op 6, 7 en 8):

In de stukken die ter visie hebben gelegen was abusievelijk het parkeren in onvoldoende mate opgenomen. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink gehandhaafd blijft. Het wegprofiel voorziet in voldoende parkeerplaatsen en voldoet aan de gestelde normen. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd.

9. Reclamanten pleiten voor het afsluiten van de groenstrook voor alle verkeer om te voorkomen dat brommers, fietsers en voetgangers via de groenstrook oversteken van de Rhaanbrink naar de Piksenbrink.

Antwoord:

In eerste instantie zal een logische bestaande route van noord naar zuid voor langzaam verkeer behouden blijven. Dit aspect wordt nader bekeken bij de inrichting van de Rhaanbrink en de groenstrook.

10. De benaming van de parallelweg op de kaart in het stedenbouwkundig plan is onjuist.

Antwoord:

De benaming "Rhaanbrink" voor de parallelweg is inderdaad niet juist. Het gaat om een nieuwe aansluiting van de Pollenbrink op de Geessinkweg.

11. Variant 2 van de alternatieve ontsluiting is door Domijn niet besproken met de bewoners van de Rhaanbrink.

Antwoord:

Woningcorporatie Domijn heeft in de tweede helft van 2010 meerdere keren overleg gehad met een vertegenwoordiging van de Rhaanbrinkbewoners. In het overleg van 13 december 2010 zijn varianten 1 en 2 besproken. Op 23 mei 2011 heeft Domijn een e-mail ontvangen waaruit blijkt dat de meerderheid van de Rhaanbrinkbewoners heeft ingestemd met variant 1.

### **Indiener zienswijzen 15 en 16:**

Kortheidshalve zijn beide zienswijzen d.d. 16 en 23 januari 2012 (ingeboekt resp. 18 en 24 januari 2012) hieronder samengevat en als één zienswijze beantwoord. De volledige zienswijzen zijn als bijlagen toegevoegd.

#### Samenvatting zienswijze:

1. De groenstrook aan de Rhaanbrink staat niet op de bestemmingsplankaart. De groenstrook is essentieel voor de bewoners van de Rhaanbrink. De plankaart geeft onvoldoende garantie dat de groenstrook wordt gerealiseerd.

#### Antwoord:

Tijdens de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan was nog onvoldoende duidelijkheid over de afmetingen van de groenstrook om deze op de plankaart op te nemen. Op de plankaart van het vast te stellen bestemmingsplan is de plangrens aangepast in zuidelijke richting. De groenstrook valt nu buiten de plangrens van het bestemmingsplan "Het Bijvank Noord".

2. Indien de groenstrook niet wordt gerealiseerd verandert de huidige doodlopende weg in een drukke verkeersweg.

#### Antwoord:

In principe blijft de huidige opzet van de Rhaanbrink behouden. Het blijft een doodlopende woonstraat voor 13 woningen. Er vindt geen toename plaats van het aantal verkeersbewegingen omdat het verkeer uit het plangebied wordt gescheiden van de Rhaanbrink. Dit blijkt ook uit de stukken die ter visie hebben gelegen.

Wel zal als gevolg van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3. Indien de groenstrook wel wordt gerealiseerd wordt de Rhaanbrink te smal. De huidige breedte van de Rhaanbrink moet gehandhaafd blijven.

#### Antwoord:

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is gebleken dat het ontwerp van de Rhaanbrink abusievelijk niet in overeenstemming was met de afspraken die woningcorporatie Domijn met de vertegenwoordigers van de Rhaanbrinkbewoners heeft gemaakt. Dit is hersteld.

De globale invulling van de Rhaanbrink wordt als volgt: 1,80 m parkeer-/loopstrook, een rijbaan van 4,20 m en een groenstrook van 4 m. De invulling van de groenstrook voor wat betreft aard en type begroeiing wordt in overleg met de bewoners van de Rhaanbrink bepaald. De uiterste afmetingen en de positie van de groenstrook liggen vast.

4. De parallelweg komt uit op de Geessinkweg tegenover een school en op korte afstand van bushaltes en een kruispunt. Deze situatie heeft filevorming tijdens de spitsuren tot gevolg.

#### Antwoord:

In de huidige situatie is de uitrit van de Rhaanbrink gelegen aan de Geessinkweg, nabij een bushalteshaven en tussen diverse uitritten van het schoolterrein. In het ontwerp van de nieuwe situatie is de huidige uitrit van de Rhaanbrink verwijderd en is er een uitrit gecreëerd op circa 35 meter in zuidelijke richting. De nieuwe uitrit komt zodoende op een acceptabele afstand van circa 125 meter van het kruispunt Geessinkweg met de Broekheurnerrondweg te liggen.

Doordat de uitrit tegenover de uitrit van de meest zuidelijke uitrit van het schoolterrein wordt verlegd, en niet meer tussen meerdere uitritten van het schoolterrein, ontstaat meer duidelijkheid voor alle weggebruikers.

Het kruispunt zal nog in detail worden uitgewerkt.

#### Indiener zienswijze 17:

Kortheidshalve is de zienswijze d.d. 27 januari 2012 (ingeboekt 30 januari 2012) hieronder samengevat. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

### Samenvatting zienswijze:

Geluidsoverlast (punten 1, 2 en 3):

1. Reclamant verwacht geluidsoverlast omdat het aantal verkeersbewegingen op korte afstand van de Rhaanbrink flink zal toenemen.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

2. De groenstrook tussen de parallelweg en de Rhaanbrink moet een dusdanige breedte hebben en voorzien worden van geluiddempende maatregelen dat er geen toename is van geluidshinder aan de Rhaanbrink.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Een groenstrook heeft geen dempende werking. Wel vergroot een groenstrook de afstand waardoor de geluidsbelasting vermindert. Een geluiddempende voorziening in de groenstrook zou bestaan uit een geluidscherm of een -wal. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3. Reclamant verzoekt om een geluidsmeting met de effecten op de zuidzijde van de Rhaanbrink van het verkeer op de parallelweg.

Antwoord:

Verder akoestisch onderzoek is niet nodig omdat aan de voorkeursgrenswaarde voldaan wordt. Overigens bleek naar aanleiding van ingediende zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan dat er sprake was van onjuiste maatvoering van het wegprofiel van de Rhaanbrink. Daarom is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd op de gecorrigeerde situatie. De resultaten daarvan staan in notitie 4111044.N05a. Deze notitie vervangt notitie 4111044.N04, die daarmee kan komen te vervallen. De conclusies zoals in notitie 4111044.N04 staan, veranderen niet in de nieuwe notitie.

Inrichting openbare ruimte (punten 4, 5, 6, 7, 8 en 9):

4. Het wijzigen van de verkeerskundige status van de Rhaanbrink van woonerf naar 30 km/h uur zone is in strijd met het beleid in de Nota Sprekend Enschede, Gids voor ruimtelijke kwaliteit.

Antwoord:

In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het gehele plangebied een 30 km/h zone wordt, inclusief de Rhaanbrink/Pollenbrink. Hiermee wordt de parallelweg bedoeld. Wijziging van de huidige Rhaanbrink in een 30 km/h zone is niet aan de orde geweest.

De huidige Rhaanbrink valt momenteel in een woonerf. Op grond van de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) worden woonerven in nieuwe situaties niet meer toegepast. De reden hiervan is dat op deze manier een eenduidiger beeld ontstaat van verblijfsgebieden binnen de gehele gemeente. Bij herstructureringen wordt in overleg met bewoners de mogelijkheid onderzocht om het bestaande woonerf om te zetten naar een 30 km/h zone.

5. De Rhaanbrink is te smal. De huidige breedte van de Rhaanbrink moet gehandhaafd blijven.

Antwoord:

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is gebleken dat het ontwerp van de Rhaanbrink abusievelijk niet in overeenstemming was met de afspraken die woningcorporatie Domijn met de vertegenwoordigers van de Rhaanbrinkbewoners heeft gemaakt. Dit is hersteld.

De globale invulling van de Rhaanbrink wordt als volgt: 1,80 m parkeer-/loopstrook, een rijbaan van 4,20 m en een groenstrook van 4 m. De invulling van de groenstrook voor wat betreft aard en type



begroeiing wordt in overleg met de bewoners van de Rhaanbrink bepaald. De uiterste afmetingen en de positie van de groenstrook liggen vast.

6. Het ontwerp van de situatie van de Rhaanbrink moet nog nader uitgewerkt worden.
7. Er is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bezoekers in de Rhaanbrink.
8. De huidige zuidkant van de Rhaanbrink mag niet veranderen.

Antwoord (op 6, 7 en 8):

In de stukken die ter visie hebben gelegen was abusievelijk het parkeren in onvoldoende mate opgenomen. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink gehandhaafd blijft. Het wegprofiel voorziet in voldoende parkeerplaatsen en voldoet aan de gestelde normen. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd.

9. Reclamant pleit voor het afsluiten van de groenstrook voor alle verkeer om te voorkomen dat brommers, fietsers en voetgangers via de groenstrook oversteken van de Rhaanbrink naar de Piksenbrink.

Antwoord:

In eerste instantie zal een logische bestaande route van noord naar zuid voor langzaam verkeer behouden blijven. Dit aspect wordt nader bekeken bij de inrichting van de Rhaanbrink en de groenstrook.

10. De benaming van de parallelweg op de kaart in het stedenbouwkundig plan is onjuist.

Antwoord:

De benaming "Rhaanbrink" voor de parallelweg is inderdaad niet juist. Het gaat om een nieuwe aansluiting van de Pollenbrink op de Geessinkweg.

11. Variant 2 van de alternatieve ontsluiting is door Domijn niet besproken met de bewoners van de Rhaanbrink.

Antwoord:

Woningcorporatie Domijn heeft in de tweede helft van 2010 meerdere keren overleg gehad met een vertegenwoordiging van de Rhaanbrinkbewoners. In het overleg van 13 december 2010 zijn varianten 1 en 2 besproken. Op 23 mei 2011 heeft Domijn een e-mail ontvangen waaruit blijkt dat de meerderheid van de Rhaanbrinkbewoners heeft ingestemd met variant 1.

### **Indiener zienswijze 18:**

Korthedshalve is de zienswijze d.d. 30 januari 2012 (ingeboekt 31 januari 2012) hieronder samengevat. De volledige zienswijze is als bijlage toegevoegd.

#### **Samenvatting zienswijze:**

Geluidsoverlast (punten 1, 2 en 3):

1. Reclamant verwacht geluidsoverlast omdat het aantal verkeersbewegingen op korte afstand van de Rhaanbrink flink zal toenemen.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

2. De groenstrook tussen de parallelweg en de Rhaanbrink moet een dusdanige breedte hebben en voorzien worden van geluiddempende maatregelen dat er geen toename is van geluidshinder aan de Rhaanbrink.

Antwoord:

De gekozen variant 1 van de alternatieve ontsluiting met de parallelweg bij de Rhaanbrink heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Rhaanbrink zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Een groenstrook heeft geen dempende werking. Wel vergroot een groenstrook de afstand waardoor de geluidsbelasting vermindert. Een geluiddempende voorziening in de groenstrook zou bestaan uit een geluidscherm of een -wal. De geluidsbelasting blijft echter ook in de nieuwe situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3. Reclamant verzoekt om een geluidsmeting met de effecten op de zuidzijde van de Rhaanbrink van het verkeer op de parallelweg.

Antwoord:

Verder akoestisch onderzoek is niet nodig omdat aan de voorkeursgrenswaarde voldaan wordt. Overigens bleek naar aanleiding van ingediende zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan dat er sprake was van onjuiste maatvoering van het wegprofiel van de Rhaanbrink. Daarom is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd op de gecorrigeerde situatie. De resultaten daarvan staan in notitie 4111044.N05a. Deze notitie vervangt notitie 4111044.N04, die daarmee kan komen te vervallen. De conclusies zoals in notitie 4111044.N04 staan, veranderen niet in de nieuwe notitie.

Inrichting openbare ruimte (punten 4, 5, 6, 7, 8 en 9):

4. Het wijzigen van de verkeerskundige status van de Rhaanbrink van woonerf naar 30 km/h uur zone is in strijd met het beleid in de Nota Sprekend Enschede, Gids voor ruimtelijke kwaliteit.

Antwoord:

In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het gehele plangebied een 30 km/h zone wordt, inclusief de Rhaanbrink/Pollenbrink. Hiermee wordt de parallelweg bedoeld. Wijziging van de huidige Rhaanbrink in een 30 km/h zone is niet aan de orde geweest.

De huidige Rhaanbrink valt momenteel in een woonerf. Op grond van de gemeentelijke richtlijnen (Toetsingskaders Openbare Ruimte, onderdeel WegWijs) worden woonerven in nieuwe situaties niet meer toegepast. De reden hiervan is dat op deze manier een eenduidiger beeld ontstaat van verblijfsgebieden binnen de gehele gemeente. Bij herstructureringen wordt in overleg met bewoners de mogelijkheid onderzocht om het bestaande woonerf om te zetten naar een 30 km/h zone.

5. De Rhaanbrink is te smal. De huidige breedte van de Rhaanbrink moet gehandhaafd blijven.

Antwoord:

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is gebleken dat het ontwerp van de Rhaanbrink abusievelijk niet in overeenstemming was met de afspraken die woningcorporatie Domijn met de vertegenwoordigers van de Rhaanbrinkbewoners heeft gemaakt. Dit is hersteld.

De globale invulling van de Rhaanbrink wordt als volgt: 1,80 m parkeer-/loopstrook, een rijbaan van 4,20 m en een groenstrook van 4 m. De invulling van de groenstrook voor wat betreft aard en type begroeiing wordt in overleg met de bewoners van de Rhaanbrink bepaald. De uiterste afmetingen en de positie van de groenstrook liggen vast.

6. Het ontwerp van de situatie van de Rhaanbrink moet nog nader uitgewerkt worden.
7. Er is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bezoekers in de Rhaanbrink.
8. De huidige zuidkant van de Rhaanbrink mag niet veranderen.

Antwoord (op 6, 7 en 8):

In de stukken die ter visie hebben gelegen was abusievelijk het parkeren in onvoldoende mate opgenomen. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp van het wegprofiel aangepast, zodat de huidige indeling van de Rhaanbrink gehandhaafd blijft. Het wegprofiel voorziet in

voldoende parkeerplaatsen en voldoet aan de gestelde normen. In overleg met de bewoners van de Rhaanbrink kunnen eventueel extra parkeerplaatsen in de groenstrook worden gerealiseerd.

9. Reclamant pleit voor het afsluiten van de groenstrook voor alle verkeer om te voorkomen dat brommers, fietsers en voetgangers via de groenstrook oversteken van de Rhaanbrink naar de Piksenbrink.

Antwoord:

In eerste instantie zal een logische bestaande route van noord naar zuid voor langzaam verkeer behouden blijven. Dit aspect wordt nader bekeken bij de inrichting van de Rhaanbrink en de groenstrook.

10. De benaming van de parallelweg op de kaart in het stedenbouwkundig plan is onjuist.

Antwoord:

De benaming "Rhaanbrink" voor de parallelweg is inderdaad niet juist. Het gaat om een nieuwe aansluiting van de Pollenbrink op de Geessinkweg.

11. In het nieuwe plan verdwijnt het uitzicht op een open ruimte en ontstaat er directe inkijk in de woning van reclamant.

Antwoord:

Een verandering van de bestaande situatie betekent niet per definitie een verslechtering van de kwaliteit. Voor alle nieuwbouwblokken geldt dat de afstand tot de bestaande woningen aan de Rhaanbrink groter is dan in de bestaande situatie. Het nieuwe plan bevat veel groen en er worden bomen geplant. De herstructurering geeft een forse kwaliteitsimpuls aan de uitstraling van de buurt.

12. Variant 2 van de alternatieve ontsluiting is door Domijn niet besproken met de bewoners van de Rhaanbrink.

Antwoord:

Woningcorporatie Domijn heeft in de tweede helft van 2010 meerdere keren overleg gehad met een vertegenwoordiging van de Rhaanbrinkbewoners. In het overleg van 13 december 2010 zijn varianten 1 en 2 besproken. Op 23 mei 2011 heeft Domijn een e-mail ontvangen waaruit blijkt dat de meerderheid van de Rhaanbrinkbewoners heeft ingestemd met variant 1.