

**Bijlage toelichting 9**  
**Zienswijzennotitie ontwerpbestemmingsplan 'Goor,**  
**herziening Op Stoom Gruttostraat'**

## **Zienswijzennotitie plan 'Goor, herziening Op Stoom Gruttostraat'**

Deze notitie kent de volgende opbouw:

- A) Zienswijze & gemeentelijke reactie.
- B) Ambtshalve aanpassingen en aanpassingen n.a.v. de zienswijzen.

## **A) Zienswijzen**

Het plan 'Goor, herziening op Stoom Gruttostraat' heeft met ingang van 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 gedurende 6 weken voor eenieder ter inzage gelegen. Binnen de inzagetermijn zijn de volgende zienswijzen ingediend:

### **Zienswijze 1**

Datum 25 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 625381

### **Zienswijze 2**

Datum 25 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 624725

### **Zienswijze 3**

Datum 25 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 624687

### **Zienswijze 4**

Datum 25 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 624986

### **Zienswijze 5**

Datum 25 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 624984

### **Zienswijze 6**

Datum 25 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 624975

### **Zienswijze 7**

Datum 25 januari 2024, ingekomen 31 januari 2024, nummer 625085

### **Zienswijze 8**

Datum 30 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 624979

### **Zienswijze 9**

Datum 30 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 624689

### **Zienswijze 10**

Datum 30 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 625009

Zienswijzen 1 t/m 10 zijn identiek aan elkaar. Deze worden daarom gezamenlijk in deze zienswijzennotitie behandeld

### **Zienswijze 11**

Datum 31 januari 2024, ingekomen 31 januari 2024, nummer 625293

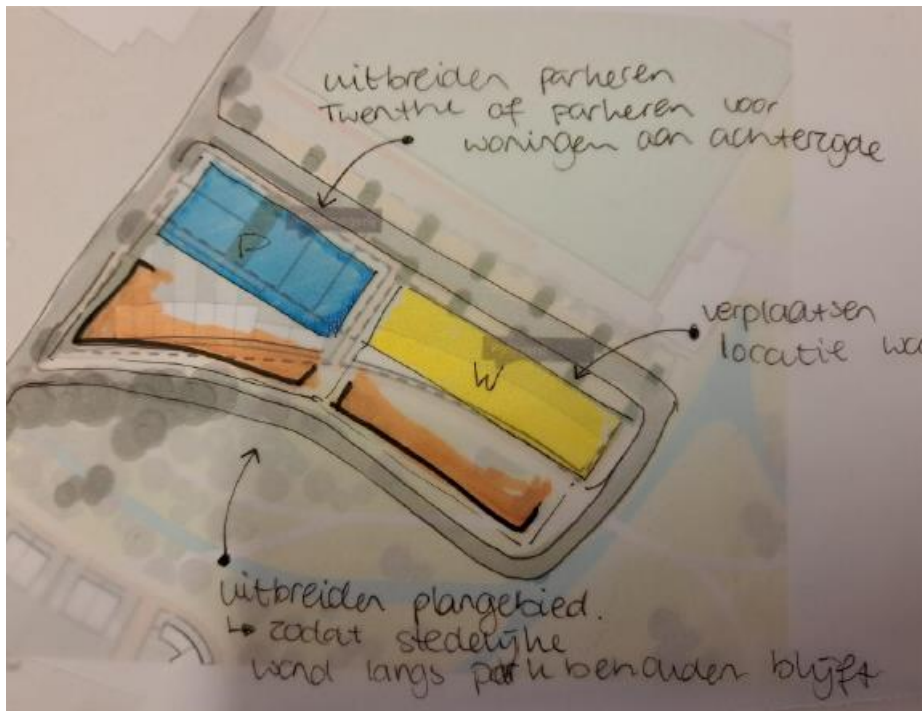
Eén zienswijze is pro-forma ingediend, deze is echter niet aangevuld.  
Datum 29 januari 2024, ingekomen 30 januari 2024, nummer 625383

## Zienswijze 1 t/m 10

Reclamant geeft allereerst aan een aantal zorgen en vragen te hebben wat betreft het plan. Reclamant wenst, met een afvaardiging van enkele burens, een mondelinge toelichting te geven. Het zou gewaardeerd worden als hier een stedenbouwkundige van de gemeente bij aanwezig kan zijn. Reclamant geeft aan op 16 april al een eerste, gezamenlijke reactie te hebben gegeven op het plan, maar hier geen antwoord op gekregen. Dit betreuren zij.

Bij de zienswijzen gaat het om de volgende punten:

- 1) De positie van de woonwagens wordt door reclamant zeer belangrijk gevonden, waarbij de sterke voorkeur wordt gegeven aan de achterzijde van het plangebied (zie afbeelding 1). De huidige positie langs de Gruttostraat is niet gewenst.



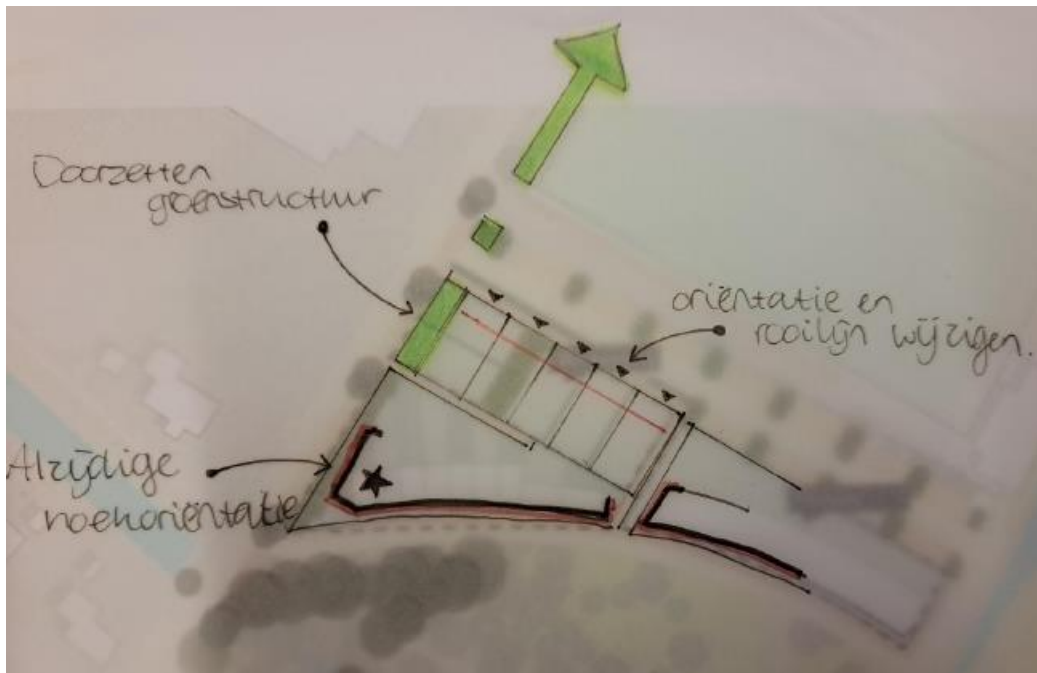
**Afbeelding 1:** Bijschrift = Mogelijke aanpassing waarbij locatie woonwagens verplaatst wordt naar de achterzijde van het plangebied. Dit waarborgt oriëntatie en ontsluiting via parkeerterrein en door het vergroten van het plangebied kunnen woningen op het park georiënteerd worden zodat de parkwand behouden blijft.

- 2) De aanrijroute vanuit de Gruttostraat blokkeren. Bewoners kunnen enkel met de auto vanaf het terrein van Op Stoom via de Wheeweg hun woning bereiken.
- 3) Waarom worden hier enkel sociale huurwoningen en woonwagens gerealiseerd?
- 4) Reclamant is van mening dat het aanzicht van de wijk nadelig zal veranderen.
- 5) Waar moeten de bewoners van de huurwoningen en woonwagens hun auto parkeren?
- 6) De verkeersdrukke en parkeeroverlast op de Gruttostraat zal toenemen wanneer parkeren niet wordt gefaciliteerd op eigen terrein.
- 7) De veiligheid van fietsers die vanaf het fietspad Ambachtsweg op de Gruttostraat uitkomen is zorgelijk aangezien het gehele plan Op Stoom meer woningen realiseert wat resulteert in meer autoverkeer op de Gruttostraat. Vooral jongeren steken direct de weg over richting het voetbalveld.
- 8) Verkeer van de Wheeweg kan verkeer vanaf rechts (Sperwerstraat) geen voorrang geven als dat verkeer naar links (richting de Wheeweg) wil afslaan. De ruimte hiervoor bij de T-splitsing Gruttostraat-Sperwerstraat is te smal. Bij meer

verkeersdrukte zal dit ook meer problemen geven en nadelig zijn voor de verkeersveiligheid.

- 9) Woning van de reclamant grenst aan de achterkant aan een waterpartij met voet/fietspad. Het gebruik van dit pad zal fors toenemen wat leidt tot minder privacy. Reclamant ziet graag meer groen/beplanting aan de waterkant, zodat privacy woningen Sperwerstraat gewaarborgd blijft.
- 10) Grote verandering in directe leefomgeving zal een waardevermindering van de woning tot gevolg hebben.

Tevens wordt er door de reclamant een aantal gewenste aanpassingen aan het bestemmingsplan voorgesteld (zie zienswijzen 11 t/m 16 en afbeelding 2):



**Afbeelding 2:** Voorgestelde ruimtelijke aanpassingen aan het bestemmingsplan

- 11) De positie van de woonwagens verplaatsen naar verderop het terrein. Regulier wonen richting Gruttostraat.
- 12) De in het beeldkwaliteitsplan opgenomen maximale onderbreking van de haag bij de woonwagens is 1,5 meter, wat het parkeren (inrit) op eigen kavel beperkt. Hierdoor zal er meer geparkeerd worden in de openbare ruimte. Dit kan voorkomen worden door de onderbreking in de haag niet te beperken tot 1,5 meter, maar bijvoorbeeld 4 meter toe te staan.
- 13) Het ontwerpbestemmingsplan kent geen maximum oppervlakte binnen de bestemming 'Woongebied – Woonwagenstandplaats'. Het volbouwen van deze kavels lijkt niet passend in de omliggende bebouwingsstructuur en werkt beperkend voor het gebruik van de kavels en het parkeren op eigen terrein. Reclamant stelt voor een maximum oppervlakte hoofdgebouw/woonwagen per kavel op te nemen wat zorgt voor meer ruimtelijke kwaliteit en zekerheid.
- 14) De gevellijn lijkt op het bestaande en nieuwe trottoir komen te liggen. Het is ruimtelijk gezien wenselijker als de gevellijn teruggelegd wordt, zodat er een voortuin ontstaat en de woonwagens niet direct met voorgevel op de openbare ruimte (trottoir) komen te staan.
- 15) Oriëntatie, typologie, ontsluiting en groenstructuur.
  - a. De oriëntatie en ontsluiting van de woonwagens op de Gruttostraat is ruimtelijk niet logisch. Het plan Op Stoom lijkt van binnenuit (het park) te zijn geredeneerd en mist daardoor aansluiting op de bestaande bebouwingsstructuur.

- b. Gezien de omliggende bebouwing is de woonwagentypologie een afwijkend woningtype, het ligt niet voor de hand om deze meer aanwezig te laten zijn dan de verderop geplande gestapelde of aaneengesloten woningbouw. Deze typologie (regulier wonen) zou als entree richting het plan Op Stoom én als entree van de wijk meer herkenbaar mogen zijn dan de woonwagentypologie.
- c. Verwacht wordt dat de Gruttostraat een nog belangrijker wijkontsluitingsweg wordt. Voor de ontsluiting van 2 van de 5 woonwagens op deze weg, terwijl de rest wordt ontsloten vanaf het parkeerterrein, is ruimtelijk geen aanleiding.
- d. Wanneer je de wijk binnenkomt vanaf de Gruttostraat zou het wenselijk zijn om de bestaande groenstructuur voort te zetten. Dit kan door het verplaatsen van het geplande groen tussen de woonwagens naar de Gruttostraat, en de woonwagens te ontsluiten via het parkeerterrein. Deze groene buffer kan geborgd worden in het bestemmingsplan door hiervoor een bestemming groen op te nemen.
- e. Voor de gestapelde woningbouw zou een alzijdig oriëntatie in het beeldkwaliteitsplan of bestemmingsplan kunnen worden opgenomen. Waardoor deze een herkenbare en logische entree van de wijk vormt.

### **Gemeentelijke reactie zienswijze 1 t/m 10**

#### 1) Positie woonwagens

Het voorstel van de reclamanten om de woonwagens te verplaatsen naar de achterzijde van het plangebied vergt een uitbreiding van het plangebied en een verplaatsing van het appartementengebouw en de rijwoningen richting de gronden bestemd voor het park. Dit strookt niet met één van de belangrijkste uitgangspunten van de ruimtelijke visie zoals opgenomen in het Masterplan Op Stoom, waar de Sportrand onderdeel van is. Dit aangezien het voorstel afbreuk doet aan de voorgenomen grootte van het Stadspark, het groene gebied dat als een zeer waardevolle component in het Masterplan is opgenomen.

De huidige situering van de woonwagens is zorgvuldig tot stand gekomen. Tijdens de planvorming was in eerste instantie gekozen voor een stedenbouwkundig plan waarbij de 5 woonwagenstandplaatsen op de Gruttostraat georiënteerd waren. Naar aanleiding van ingekomen reacties bij een inloopavond is dat aangepast. Hierdoor zijn in het huidige ontwerpbestemmingsplan nog 2 standplaatsen op de Gruttostraat georiënteerd en zijn 3 standplaatsen gericht op de nieuwe toegangsweg. Hiermee is het gelukt om de woningbouw zodanig te situeren dat de voorkanten grotendeels op het park, voor een deel op de Gruttostraat én een deel op de nieuwe toegangsweg zijn georiënteerd. Hierdoor is er enkel sprake van voorkantsituaties. Het parkeren wordt vrijwel geheel aan de achterzijde opgelost, zodat het minder prominent in het straatbeeld aanwezig is. Er is daarmee sprake van een goede stedenbouwkundige inpassing. Gezien het voorgaande is ons inziens de door de reclamanten voorgestelde situering niet wenselijk, dit omdat daarmee het hele plangebied circa 20 meter het park inschuift én de woonwagenstandplaatsen geen koppeling meer hebben met de Gruttostraat maar geheel aan de achterzijde van het terrein komen te liggen.

#### 2) Voorgestelde aanrijroute via de Wheeweg

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie die ontstaat door de voorgestelde ontwikkelingen. Dit doen gemeenten op basis van de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)' van het CROW. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt hier in paragraaf 3.2.3 in gegaan. Conclusie is dat de verwachte totale verkeersgeneratie 177 extra verkeersbewegingen bedraagt.

De huidige verkeersintensiteit op de Gruttostraat bedraagt gemiddeld 1.100 motorvoertuigen per etmaal (telling over 2023).

Na realisatie van het woningbouwplan zal ook voor het noordelijk deel van de Gruttostraat een maximale snelheid van 30 km/uur gelden. De weg is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Qua profiel (inrichting) is de Gruttostraat ca. 6 meter breed met aan weerszijden fietsuggestie stroken. Daarnaast ligt een stoep van ca. 1,8 meter breed.

Gezien de inrichting en de capaciteit van de bestaande wegenstructuur wordt geconcludeerd dat de Gruttostraat en de omliggende infrastructuur in voldoende mate is ingericht om de verkeersbewegingen eenvoudig en veilig af te wikkelen. Er is geen aanleiding om verkeer niet via de Gruttostraat te laten rijden.

Vanuit het masterplan is het wenselijk om het beoogde Stadspark zo autoluw mogelijk te maken en juist uitnodigend voor fietsers en wandelaars. Het voorstel om voorliggend woningbouwplan niet aan te sluiten op de Gruttostraat waar het direct aan grenst, maar te ontsluiten via de Wheeweg op meer dan 300 meter is daarmee vanuit ruimtelijk oogpunt niet wenselijk.

### 3) Sociale woningbouw

De gemeente streeft er bij het ontwikkelen van nieuwe woningbouwlocaties naar om een goede mix van doelgroepen te bedienen. Dit op basis van de in 2021 vastgestelde 'Woonvisie gemeente Hof van Twente 2021-2025'. Uit de Woonvisie blijkt dat de betaalbaarheid van huurwoningen onder druk staat en jongeren moeite hebben om een geschikte starterwoning te vinden. In de sociale huursector is de komende jaren behoefte aan meer levensloopbestendige woningen en appartementen voor 1- en 2 persoonshuishoudens.

De gemeente heeft met woningbouwcorporatie Viverion een intentieovereenkomst gesloten voor de realisatie van 30% sociale huurwoningen als onderdeel van de woningbouwopgave bij project Op Stoom. Op dit moment zijn bij project Op Stoom 3 deelgebieden in ontwikkeling. Het gaat dan om deelgebieden Stoombad, Parkrand-Zuid en voorliggend plan Sportrand, met in totaal maximaal 152 woningen. Gezien de behoefte aan meer levensloopbestendige woningen en appartementen voor 1 en 2 persoonshuishoudens is de intentie om in te zetten op het realiseren van voldoende sociale appartementen, Dit vertaalt in zowel een complex van 30 appartementen in Parkrand-Zuid, als een complex met 24 appartementen in de Sportrand. Er wordt dus in meerdere deelgebieden sociale woningbouw gerealiseerd. Gezien de vorm en de relatief geringe omvang van het deelgebied Sportrand is in overleg de corporatie ervoor gekozen om naast de 24 appartementen en de woonwagenstandplaatsen ook 9 grondgebonden woningen te realiseren. Hoewel deze grondgebonden woningen ook in de sociale sector vallen zorgen deze wel voor differentiatie in het aanbod en ruimtelijke beleving.

### 4) Onderwerp: Aanzicht van de wijk

Het plangebied maakt geen deel uit van een bestaande woonwijk, maar van braakliggende gronden die onderdeel zijn van project Op Stoom. De directe omgeving kenmerkt zich door verschillende functies, met voetbalvelden en bedrijven aan de noord- en westzijde, braakliggende gronden aan de zuid- en oostzijde. Met voorliggend stedenbouwkundige plan wordt er woningbouw op dit perceel gerealiseerd. De beoogde woningen liggen deels (2 woonwagenstandplaatsen) met de voorzijde naar de Gruttostraat en deels (grondgebonden woningen) met de zijkant naar de Gruttostraat en de voorkant naar het park. Deze inpassing past vanuit stedenbouwkundig optiek in de omgeving, met een meerzijdige oriëntatie (park,

Gruttostraat, nieuwe toegangsweg). Het aanzicht van de bestaande wijk wijzigt niet én voorliggend plan doet daar geen afbreuk aan.

5) Parkeren

Het parkeren ten behoeve van de woningen vindt overwegend plaats binnen het plangebied. De parkeerplaatsen voor de woningen worden grotendeels gerealiseerd als haaksparkeren langs de nieuwe toegangsweg en voor een klein deel (4x) als langsparkeren langs de Gruttostraat. Dit is te zien op afbeelding 3.1 van de toelichting op het bestemmingsplan. De beoogde parkeerbehoefte staat ook benoemd in paragraaf 3.2.2. van de toelichting op het bestemmingsplan. Geconcludeerd wordt dat er voldoende ruimte is om binnen het plangebied te voorzien in de parkeerbehoefte van dit plan.

6) Verkeersdrukke en parkeeroverlast Gruttostraat

De parkeerbehoefte voor de woningen en woonwagenstandplaatsen worden vrijwel geheel in het plangebied gerealiseerd. Hierdoor is er geen sprake van een parkeeroverlast aan de Gruttostraat zie ook beantwoording zienswijze 5. Ook de toename van het verkeer op de Gruttostraat is aanvaardbaar, zie beantwoording zienswijze 2.

7) Veiligheid fietsers fietspad Ambachtsweg

Zie ook beantwoording onder 2. Daaruit blijkt dat voorliggend plan leidt tot een beperkte verkeerstoename die goed via de Gruttostraat afgewikkeld kan worden. Ook in de huidige situatie blijkt uit niets dat het hier een gevaarlijke locatie betreft. Dit aangezien er op de betreffende locatie in de periode vanaf 2014 geen ongevallen zijn geregistreerd.

8) Kruispunt Gruttostraat en Sperwerstraat

Ten aanzien van het betreffende kruispunt staan vanaf 2014 geen ongelukken geregistreerd. Gezien de slechts geringe toename van verkeersbewegingen, zie ook de beantwoording onder 2, is het dan ook niet aannemelijk dat het voorliggend plan tot verkeerstechnische problemen leidt.

9) Privacy

Aan de Ambachtsweg zelf of het daarlangs lopende fietspad veranderd met voorliggend woningbouwplan niets. Het gaat om openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is. Vanuit de beoogde woningen in het plangebied is er beperkt zicht op het perceel van reclamant. Dat leidt niet tot onevenredige afbreuk van het woongenot. Wanneer bewoners hinder ondervinden van inkijk vanaf de openbare ruimte en meer privacy wensen dan is het op deze plek, zoals ook overal elders in de gemeente, aan henzelf om hier maatregelen voor te treffen.

10) Waardevermindering woningen

Per 1 januari 2024 geldt de Omgevingswet. Op grond van hoofdstuk 15 kan schadevergoeding in de vorm van nadeelcompensatie worden uitgekeerd. In de regeling van nadeelcompensatie onder de Omgevingswet kan voor activiteiten waarvoor een vergunningplicht geldt, pas een verzoek om nadeelcompensatie worden gedaan als die vergunning daadwerkelijk wordt verleend. Voor activiteiten waarvoor geen vergunning vereist is, geldt dat de schade ontstaat op het moment dat er een melding wordt gedaan of feitelijk wordt begonnen met het uitvoeren van de activiteit. Het staat reclamant vrij een verzoek hiertoe in te dienen.



11) Positie woonwagens

Zie beantwoording van zienswijze 1.

12) Maximale onderbreking haag bij woonwagens

Het parkeren voor alle woningen vindt plaats in de openbare ruimte en niet op de kavel. Daarvoor is voldoende ruimte in het plangebied aanwezig, zie ook de beantwoording van zienswijze onder 5. Op basis hiervan is er geen aanleiding om de maximale onderbreking van de haag op de woonwagenkavels aan te passen.

13) Maximum oppervlakte binnen 'Woongebied – Woonwagenstandplaats'

In de regels van het ontwerpbestemmingsplan zijn regels opgenomen waarmee onder meer de oppervlakte aan bebouwing bij de woonwagenstandplaatsen wordt gereguleerd. Zie hiervoor Artikel 4 Woongebied – Woonwagenstandplaats. Hierin staat bijvoorbeeld opgenomen dat de afstand tussen de woonwagens niet minder dan 5 meter mag bedragen. Ook de maximale oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken (bijgebouwen) is begrensd op maximaal 36 m<sup>2</sup>. Het volbouwen van de woonwagenstandplaatsen is daarmee onmogelijk. Zie voor het punt met betrekking tot het parkeren op eigen terrein de beantwoording van zienswijze 12.

14) Gevellijn woonwagenkavels

De intentie van het bestemmingsplan is om een voortuin te creëren tussen het nieuw aan te leggen trottoir aan de Gruttostraat en de voorzijde van de twee hieraan gesitueerde woonwagens. Deze ruimte moet voldoende zijn voor het plaatsen van een haag (circa 0,7 meter) en loopruimte voor de woonwagens van circa 1 meter. Gezien de zienswijze hebben wij de maatvoering hieromtrent laten checken door het stedenbouwkundig bureau. Hieruit bleek dat de genoemde afstand zoals opgenomen in het bestemmingsplan te gering is. Wij zullen het bestemmingsplan hierop dan ook aanpassen. Dit door de voorgevelrooilijn van de twee woonwagens verder van het openbaar gebied te plaatsen om hiermee de genoemde maat van 1,7 meter te waarborgen.

15) Oriëntatie, typologie, ontsluiting en groenstructuur

a. Zie beantwoording zienswijze 1.

b. De directe omgeving van de woonwagenlocatie kenmerkt zich door verschillende functies, er zijn zowel voetbalvelden, bedrijven en woningen aanwezig. Door de genoemde variatie aan bebouwing is de woonwagentypologie vanuit stedenbouwkundig optiek goed in de omgeving in te passen.

c. Zie beantwoording zienswijze 1 en 2.

d. Zoals bij de beantwoording van zienswijze 14 is aangegeven worden de woonwagenstandplaatsen langs de Gruttostraat voorzien van een haag. Aangezien de haag per perceel enkel onderbroken mag worden door één opening van maximaal 1,5 meter is er sprake van een doorlopende groenstructuur langs de Gruttostraat. De voorwaarde met betrekking tot de hagen zijn geborgd in het geldende beeldkwaliteitsplan. Ten aanzien van het wijzigen van de oriëntatie (verdraaien) van de twee woonwagens aan de Gruttostraat, zie beantwoording zienswijze 1.

e. In het beeldkwaliteitsplan is opgenomen dat de woongebouwen in zowel de voor- als zijgevels grenzend aan de openbare ruimte moeten worden voorzien van royale raampartijen. Hierdoor is er sprake van eenzijdige oriëntatie

## **Zienswijze 11 (Voetbalvereniging Twenthe, Gruttostraat 46a)**

Datum 31 januari 2024, ingekomen 31 januari 2024, nummer 625293

De reclamant stelt in het algemeen dat het plan niet zorgvuldig is opgesteld waarin de belangen van de voetbalvereniging niet goed zijn betrokken. Het plan verslechtert aanzienlijk de bereikbaarheid en gebruiksmogelijkheden van het sportpark. Reclamant rekent op ruimte voor een verdere discussie, waarbij er gekeken wordt naar een oplossing die voor alle betrokken partijen acceptabel is, alvorens over te gaan tot een mogelijke vaststelling van het plan.

Bij de zienswijzen gaat het om de volgende punten:

- 1) Reclamant benadrukt al minstens 15 jaar in gesprek te zijn met de gemeente over het realiseren van een veiligere parkeerplaats bij de voetbalvereniging. De onveilige verkeerssituatie rondom de parkeerplaats aan de overzijde van de Wheeweg zijn bekend en tevens erkend door de gemeente. De reclamant geeft aan dat er is toegezegd dat de voetbalvereniging naast het hoofdveld een nieuwe parkeerplaats zou krijgen om de oude te vervangen, waar gerekend kan worden op het huidige aantal van 70 parkeerplaatsen. Echter wordt in het plan de beschikbare parkeerruimte volledig benut en zouden er slechts 15 parkeerplaatsen overblijven, wat in de ogen van de reclamant volstrekt onacceptabel is.
- 2) Reclamant vreest dat de parkeerplaatsen tegenover de woonwagens ook in gebruik zullen worden genomen door de woonwagenbewoners. Dit zorgt voor minder parkeerplaatsen beschikbaar voor de voetbalvereniging, haar bezoekers en ook toekomstige bewoners die afhankelijk zijn van de openbare parkeervoorziening. Reclamant ziet graag dat er gewaarborgd wordt dat de parkeerplaatsen en de bijbehorende ontsluiting te allen tijde voor de sportvereniging worden gereserveerd.
- 3) Reclamant maakt zich zorgen over het ontbreken van een fietsenstalling in het plan, terwijl hier eerder wel sprake van was. Deze voorziening wordt belangrijk geacht voor de voetbalvereniging en haar leden.
- 4) Door een lichtonderzoek is geconstateerd dat overschrijdingen door de masten op veld 1 en 2 plaatsvinden, wat de reclamant zorgen baart. Bewoning op zo'n korte afstand van de lichtmasten zal altijd discussies opleveren en mogelijk leiden tot aanhoudende klachten van toekomstige burens, waar de voetbalvereniging niks aan kan doen. De oplossingen voorgesteld in het onderzoek bieden geen soelaas. Ze zijn niet toepasbaar voor een goede uitoefening van de sport. De verlichting op het voetbalveld is in 2019 geïnstalleerd voor optimale verlichting van het veld. Ten tweede zijn deze oplossingen niet gewaarborgd in het plan, wat een rechtsonzekerheid betekent voor het gebruik van de lichtinstallatie en het sportpark. Ten derde nemen de oplossingen niet de mogelijkheden weg om te stranden in de verwachte discussies en klachten.
- 5) Het geluidsonderzoek geeft aan dat er geluidsschermen over de totale lengte van het veld en met een hoogte van 6 meter nodig zijn om binnen de normen te blijven. Echter geeft de reclamant aan dat dit, zelfs met goede gevelisolatie, niet voldoende is. Mensen zullen in de zomer vaak buiten zitten en daardoor standaard geluidsoverlast van de voetbalvereniging ervaren, met name de woonwagenbewoners. Reclamant verwijst hier naar recente ervaringen aangaande de nieuw gebouwde woningen bij de GMHC en GTC in Goor. Reclamant geeft aan dat het geluidsonderzoek zich richt op de mogelijkheid om het niveau van het geluid in de woningen te garanderen. Er heeft echter geen verplichte afweging plaatsgevonden voor het geluidsniveau buiten, en voor de woonwagens (hier zowel binnen als buiten), in het kader van een goed woonklimaat. Reclamant brengt naar voren dat de voorgestelde oplossing in de vorm van een maatwerkvoorschrift een verdere inperking oplevert voor de gebruiksmogelijkheden van het sportpark. Dit met name op de belangrijke dagen voor de voetbalvereniging, wanneer het eerste thuiswedstrijden speelt, wat de reclamant onacceptabel acht.

## Gemeentelijke reactie zienswijze 11

- 1) Er is in het verleden gesproken over het creëren van parkeerplaatsen voor de voetbalvereniging bij de ingang van het sportpark. Echter is door de relatief snelle ontwikkeling van het perceel als woningbouwlocatie het realiseren van parkeerplaatsen op deze locatie niet langer een geschikte keuze. Dit aangezien er in dat geval op gezette tijden door zowel de bewoners als de bezoekers van het sportpark van dezelfde parkeerplaats gebruik moeten maken. Om parkeerproblemen te voorkomen is daarom gezocht naar een alternatieve locatie voor de aan te leggen parkeerplaats voor de voetbalvereniging. Hiervoor is een alternatieve locatie in beeld en lopen momenteel gesprekken met de voetbalvereniging om te komen tot een goed schetsplan.
- 2) Zie beantwoording zienswijze 1.
- 3) Bij de onder zienswijze 1 genoemde gesprekken over de parkeerplaatsen wordt tevens gekeken naar locatie waar de voetbalvereniging een fietsenstalling kan realiseren.
- 4) Het lichtonderzoek geeft aan dat er weliswaar een overschrijding is van de lichtsterkte ter plaatse van de geplande bebouwing, maar dat deze door het nemen van maatregelen kunnen worden weggenomen. Hierin worden mogelijke oplossingen in verschillende gradaties aangedragen. Het gaat hierbij over het relatief eenvoudig aanbrengen van afschermkappen tot het verplaatsen van masten naar een situering dicht op het veld, tot de meest ingrijpende maatregel waarbij er nieuwe verlichting wordt aangebracht. Aanvullend onderzoek zal duidelijk moeten verschaffen over een gedegen oplossing waarbij de gelijkmatige belichting van het veld behouden blijft en de overschrijding van de lichtsterkte ter plaatse van de geplande bebouwing wordt weggenomen.
- 5) Ten aanzien van de geluidbelasting vanaf de sportvelden is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het (langtijdgemiddelde) beoordelingsniveau op en in de te realiseren woningen wordt overschreden op de dagen dat gebruik wordt gemaakt van de omroepinstallatie. Deze situatie komt voor bij een thuiswedstrijd van het eerste of een evenement. Volgens artikel 2.20 van het Activiteitenbesluit zijn maatwerkvoorschriften mogelijk mits in geluidgevoelige gebouwen een (langtijdgemiddeld) binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde wordt gewaarborgd. Omdat hier sprake is van nieuwbouw zullen de woningen moeten voldoen aan de eisen voor nieuwbouw volgens het bouwbesluit. De geluidswering van de gevels bedraagt dan ten minste 20 dB. Om aan het binnenniveau te voldoen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau dient de gevelwering van de woningen minstens 29 dB(A) te bedragen. Hieraan kan met aanvullende gevelmaatregelen voldaan worden. Deze maatregel is als voorschrift in het bestemmingsplan opgenomen. Hiermee kunnen de bewoners tijdens het gebruik van de omroepinstallatie rustig in hun woning verblijven.  
In de zienswijze wordt genoemd dat er geen afweging plaatsgevonden heeft voor de buitenruimten en voor de woonwagens zowel binnen als buiten niet. In het rapport is gesteld dat op grond van het Activiteitenbesluit geen eis geldt met betrekking tot het binnenniveau voor woonwagens. In het kader van een goed woon- en leefklimaat kan dit alsnog onderzocht worden, hierbij zal zowel gekeken worden naar het binnenniveau in de woonwagens en als het geluid in de buitenruimten van zowel de woonwagens als de woningen. Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek kan worden overwogen om extra geluidswerende maatregelen te treffen. Verder wordt gesteld dat een maatwerkvoorschrift voor geluid een verdere inperking voor de gebruiksmogelijkheden van het park betreft. Het maatwerkvoorschrift heeft betrekking tot het gebruiken van de omroepinstallatie met muziek tijdens thuiswedstrijden. Hierbij is uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie waarbij ook rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Door maatwerkvoorschriften te hanteren worden deze activiteiten juist behouden in het geval van realisatie van de nieuwe woningen en betreft het geen verdere inperking.

## **B) Ambtshalve aanpassingen en aanpassingen n.a.v. de zienswijzen**

- Het aanpassen van de situering van de voorgevelrooilijn van de woonwagens. Deze wordt 1,7 meter naar achteren opgeschoven.