

SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Bestemmingsplan: Kanaalzone-Stadion
Dossiernummer: 20092639 BWT

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

Indiener zienswijze 1: **Vereniging Behoud Tweekelo, p/a Burgemeester Stroinkstraat 341 7547 RH TWEKKELO**

Samenvatting reactie:

Parkeer- en verkeersoverlast

Reclamant vreest dat door de verdere uitbreiding van het stadion de huidige parkeer- en verkeersproblematiek rondom het stadion en met name in Tweekelo nog verder zal toenemen.

Buspendels

Reclamant zou graag zien dat het Mobiliteitsplan wordt uitgebreid met meer buspendels van en naar grotere parkeerterreinen op grotere afstand van het stadion, hierbij wordt verwezen naar de Military Boekelo waar dergelijke buspendels ook op grote schaal worden ingezet. Daarnaast is reclamant van mening dat de reële capaciteit van de bestaande parkeerplaatsen onvoldoende wordt benut en dat er meer dient te worden geïnvesteerd in verkeersregelaars die een optimale benutting van de parkeerplaatsen rondom het stadion realiseren.

Parkeren op Vitensterrein

Reclamant is van mening dat de langetermijnplanning van het parkeren op het Vitensterrein, waar tijdelijk 900 parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd, onvoldoende geborgd is in het mobiliteitsplan.

Parkeren op terrein bij fietsbrug

Reclamant is van mening dat het realiseren van parkeergelegenheid op het stuk gemeentegrond bij de fietsbrug een bedreiging is voor de realisatie van de ecologische verbindingzone Kristalbad. Het asfalteren van dit terrein op de overgang van recreatie, flora en fauna en retentiegebied doet ernstig afbreuk aan de bestaande ecologische verbindingzone.

Verdubbeling Auke Vleerstraat

Reclamant vreest voor mogelijke verkeersoverlast tijdens de uitvoering van de werkzaamheden in het kader van de verdubbeling van de Auke Vleerstraat. Dit leidt mogelijk tot (tijdelijk) meer parkeer- en verkeersproblematiek in Tweekelo. Reclamant stelt in dit verband ook dat er in de conclusie van het mobiliteitsplan niet staat vermeld of de capaciteit van de Auke Vleerstraat voldoende is voor de aan- en afvoer van bezoekers.

Gemeentelijk commentaar:

Parkeer- en verkeersoverlast

De zorgen van reclamant over het in toenemende mate parkeren in Tweekelo door bezoekers van voetbalwedstrijden in de Grolsch Veste worden gedeeld. Daarom is in het nieuwe mobiliteitsplan ook nadrukkelijk aandacht besteed aan het gericht sturen van bezoekers richting de specifiek voor voetbalsupporters aangewezen parkeerplaatsen op het UT-terrein, het Business & Science Park en in het Havengebied. Het dwingend sturen op het daadwerkelijk gebruiken door bezoekers van ca. 400 bestaande maar doorgaans onbenutte parkeerplaatsen op met name het UT-terrein en het Business & Science Park wordt geïntensiveerd. Hiertoe worden door FC Twente extra stewards en verkeersbegeleiders ingezet en wordt een strakker parkeerverwijssysteem gehanteerd. Daarnaast worden er in de Kanaalzone zelf ruim 1000 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Met de in het nieuwe mobiliteitsplan opgenomen maatregelen zal het parkeren in Tweekelo uiteraard niet voor 100% tot het verleden behoren maar naar verwachting wel voor een belangrijk deel worden geminimaliseerd. De

gemeente zal de ontwikkelingen rond het parkeren in Twekkelo blijven monitoren en zo nodig aanvullende maatregelen treffen.

Buspendels

De zienswijze van reclamant dat het systeem van buspendels of shuttlediensten tussen het stadion en op enige afstand daarvan gelegen grotere parkeervoorzieningen goed werkt wordt gedeeld. De bestaande shuttleservice wordt in het nieuwe mobiliteitsplan uitgebreid naar het Havengebied, waar naast 80 nieuwe parkeerplaatsen op loopafstand ook 350 nieuwe parkeerplaatsen op grotere afstand van het stadion beschikbaar komen voor gebruik tijdens evenementen in de Grolsch Veste. FC Twente is bovendien continu in overleg met vervoersmaatschappij Connexxion om te zien of en zo ja in welke richting het gebruik van buspendels kan worden uitgebreid, de hiervoor genoemde nieuwe shuttleservice naar het Havengebied is daarvan het eerste resultaat. Het succes van de buspendel naar het UT-terrein is niet zomaar naar elke windrichting en elke willekeurige locatie te kopiëren. Belangrijke voorwaarden voor een succesvolle buspendel zijn mogelijkheden de bus ongehinderde doorgang te kunnen geven en de beschikbaarheid van parkeerlocaties met enige omvang. Naast het toenemend gebruik van buspendels neemt ook het gebruik van besloten busvervoer (groei met 20%) en het gebruik van de trein (groei met 25%) nog steeds toe.

Parkeren op Vitensterrein

Op het Vitensterrein zullen voor een periode van maximaal vijf jaar ca. 600 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, geen 900 zoals reclamant schrijft. Wellicht doelt reclamant met die 900 plaatsen op het totaal aantal nieuwe parkeerplaatsen in de Kanaalzone, waar zoals hiervoor al gezegd ruim 1000 nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd waarvan 400 permanent. Na afloop van die vijf jaar zullen er in het kader van het project Kennispark op het Business & Science Park en het UT-terrein tenminste 600 vervangende parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Die nieuwe parkeerplaatsen zullen komen op de locaties UT-Langezijds (ca. 350 parkeerplaatsen), Zuidzijde Hengelosestraat (ca. 400 parkeerplaatsen), in de nabijheid van diverse nieuwe invullingen in het Business & Science Park (ca. 500 parkeerplaatsen) en bij de Novation Tower (ca. 300 parkeerplaatsen). Een definitieve toekomstige invulling voor het Vitensterrein is momenteel nog niet bekend. Het klopt dat dit in de toelichting bij het bestemmingsplan nog niet als zodanig is vermeld, deze locaties waren op het moment van ter inzage leggen van het bestemmingsplan nog onvoldoende concreet in beeld. De toelichting zal op dit punt worden geactualiseerd.

Parkeren op terrein bij fietsbrug

De parkeerplaats bij de fietsbrug wordt in principe alleen gebruikt tijdens voetbalwedstrijden. De locatie is zo gekozen dat er geen directe invloed is op de ecologische verbindingzone, die meer westelijk van de fietsbrug is gelegen. De parkeerplaats eindigt ter hoogte van de fietsbrug over het Twentekanaal. De fietsverbinding wordt op termijn doorgetrokken naar het noorden en komt in verband met het te overbruggen hoogteverschil op een aarden wal te liggen. Deze wal vormt ook de afscheiding met het nieuwe natuur- annex waterzuiveringsgebied "Kristalbad", dat ten westen van de wal wordt aangelegd. De wal zorgt er tevens voor dat er geen nadelige gevolgen in de vorm van lichtverstoring optreden in de richting van de ecologische verbindingzone. De noordzijde van het nieuwe parkeerterrein wordt ruimtelijk begrensd door de Elsbeek, die begeleid wordt door een aantal bomen. Dit is een natuurlijke grens van het gebied.

Verdubbeling Auke Vleerstraat

Tijdens wegwerkzaamheden is het helaas niet te voorkomen dat er tijdelijk sprake is van enige (extra) verkeershinder. Dat zal bij de werkzaamheden in het kader van de verdubbeling van de Auke Vleerstraat niet anders zijn. Om die overlast tot een minimum te beperken worden er daarom omleidingsroutes ingesteld. Deze omleidingsroutes zullen ruimschoots van tevoren worden aangekondigd, zowel met borden langs de weg als in de Huis aan Huis. Het klopt inderdaad dat in de conclusie van het mobiliteitsplan niet expliciet wordt vermeld dat de capaciteit van de Auke Vleerstraat voldoende is voor de aan- en afvoer van bezoekers. In het mobiliteitsplan wordt echter in paragraaf 3.6 expliciet ingegaan op de verkeerssituatie op de Auke Vleerstraat na realisatie van de verdubbeling van die weg. Uit die paragraaf blijkt duidelijk dat de verkeerssituatie op de Auke Vleerstraat na verdubbeling van die weg niet langer een knelpunt is en dat daarmee de bereikbaarheid vanuit het zuiden verbetert.

Indiener zienswijze 2: **Van der Hel Dijkman Ruding advocaten, namens reclamant 2, Postbus 214 7600 AE ALMELO**

Samenvatting reactie:

Parkeer- en verkeersoverlast

Reclamant vreest dat door de verdere uitbreiding van het stadion de huidige parkeer- en verkeersproblematiek rondom het stadion en met name in het gebied rondom de woning van reclamant nog verder zal toenemen. Reclamant zet in dat verband ook vraagtekens bij een tijdige realisatie van de Derde Ontsluitingsweg Kanaalzone, dit was immers ook al beloofd bij de vorige uitbreiding van het stadion. Reclamant is met name van mening dat de parkeervoorziening in het voorliggende bestemmingsplan "Kanaalzone-Stadion" onvoldoende is geregeld.

Parkeren op terrein bij fietsbrug

Reclamant vraagt zich af of de realisatie van een parkeerterrein met verlichting en dergelijke op het terrein bij de fietsbrug zich verhoudt tot het in de Gids voor ruimtelijke kwaliteit "Sprekend Enschede" gestelde ten aanzien van de verbetering van de westelijke overgang Kanaalzone naar de ecologische verbindingzone.

Bodemgesteldheid parkeerterrein bij fietsbrug

Reclamant wil graag weten waarom een onderzoek naar de bodemgesteldheid ter plaatse van het beoogde parkeerterrein bij de fietsbrug achterwege is gebleven.

Geluidsuitstraling stadion

Reclamant wil graag weten waarom geen onderzoek is ingesteld naar de mogelijkheden voor beperking van de geluidsuitstraling. Reclamant vreest dat door de U-vorm van het stadion, waarbij de noordzijde niet wordt verhoogd, de geluidsoverlast ter plaatse van de woning van reclamant nog groter zal worden.

Lichthinder stadion

Reclamant constateert dat in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt gesproken over grenswaarden voor lichtuitstraling van 2,59 respectievelijk 5 lux. Dit is volgens reclamant in tegenspraak met het gestelde in het ontwerp-besluit milieuvergunning voor de assimilatieverlichting van het stadion, welke recentelijk in procedure is gebracht en waartegen reclamant ook een zienswijze naar voren heeft gebracht. In het ontwerp-besluit milieuvergunning is volgens reclamant namelijk sprake van een grenswaarde van 30 lux.

Externe Veiligheid

Reclamant vraagt zich af waarom in de paragraaf Externe Veiligheid de inrichting AVIA Weghorst niet is genoemd als Bevi-inrichting of andere risicovolle inrichting in de directe omgeving van het plangebied met mogelijke invloed op de bestemmingen in het plangebied.

Flora en Fauna

Reclamant vraagt zich af waarom geen flora- en fauna onderzoek is uitgevoerd ter plaatse van het beoogde parkeerterrein bij de fietsbrug.

Locatie Veiligheidszone

Reclamant constateert dat in de toelichting bij het bestemmingsplan, bij de beschrijving van het bouwplan voor de uitbreiding van het stadion, wordt geschreven dat een nieuwe locatie voor de veiligheidszone wordt gezocht. Reclamant vraagt zich af waarom een dergelijk belangrijk onderdeel niet direct in het bestemmingsplan is geregeld.

Mobiliteitsplan

Reclamant vraagt zich naar aanleiding van het mobiliteitsplan af waarom in het kader van het bestemmingsplan geen definitieve, toekomstbestendige, regeling voor het parkeren wordt getroffen. Ook heeft reclamant vraagtekens bij de gemiddelde autobezetting per wedstrijd van 3,1 personen, zoals als uitgangspunt wordt gehanteerd in het mobiliteitsplan. Verder vraagt reclamant zich ook af of

de beoogde uitbreiding van de parkeercapaciteit op het UT-terrein bij het zwembad wel volledig benut kan worden indien het zwembad wordt bezocht door het gebruikelijke aantal bezoekers.

Parkeren in de planregels

Reclamant constateert dat in de planregels, in artikel 16, is opgenomen dat parkeervoorzieningen in voldoende mate op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Reclamant constateert in dat verband ook dat parkeervoorzieningen op het Vitensterrein of het UT-terrein moeilijk als een parkeervoorziening op eigen terrein kunnen worden aangemerkt.

Economische uitvoerbaarheid

Reclamant stelt dat in de ter inzage gelegde stukken inzake de exploitatie- en realisatie-overeenkomst tussen FC Twente en de gemeente Enschede geen inzicht wordt gegeven in de gemaakte afspraken tussen partijen.

Gemeentelijk commentaar:

Parkeer- en verkeersoverlast

De zorgen van reclamant over de parkeer- en verkeerssituatie bij voetbalwedstrijden in de Grolsch Veste worden gedeeld. Daarom is in het nieuwe mobiliteitsplan ook nadrukkelijk aandacht besteed aan het gericht sturen van bezoekers richting de specifiek voor voetbalsupporters aangewezen parkeerplaatsen op het UT-terrein, het Business & Science Park en in het Havengebied. Het dwingend sturen op het daadwerkelijk gebruiken door bezoekers van ca. 400 bestaande maar doorgaans onbenutte parkeerplaatsen op met name het UT-terrein en het Business & Science Park wordt geïntensiveerd. Hiertoe worden door FC Twente extra stewards en verkeersbegeleiders ingezet en wordt een strakker parkeerverwijssysteem gehanteerd. Daarnaast worden er in de Kanaalzone zelf ruim 1000 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Met de in het nieuwe mobiliteitsplan opgenomen maatregelen zal het parkeren op ongewenste locaties, zoals de Bosweg, uiteraard niet voor 100% tot het verleden behoren maar naar verwachting wel voor een belangrijk deel worden geminimaliseerd. De realisatie van de Derde Ontsluitingsweg Kanaalzone zal volgens de huidige planning nog steeds in september 2010 gereed kunnen zijn. Deze datum is echter niet zodanig hard dat realisatie op een later tijdstip tot een onoverkomelijke verkeerssituatie zal leiden. Uitgangspunt is en blijft dat de Derde Ontsluitingsweg Kanaalzone gerealiseerd is op het moment dat het uitgebreide stadion in gebruik wordt genomen. Zonder Derde Ontsluitingsweg Kanaalzone geven de hulpdiensten geen toestemming voor het in gebruik nemen van de uitbreiding van het stadion.

Parkeren op terrein bij fietsbrug

De parkeerplaats bij de fietsbrug wordt in principe alleen gebruikt tijdens voetbalwedstrijden. De locatie is zo gekozen dat er geen directe invloed is op de ecologische verbindingzone, die meer westelijk van de fietsbrug is gelegen. De parkeerplaats eindigt ter hoogte van de fietsbrug over het Twentekanaal. De fietsverbinding wordt op termijn doorgetrokken naar het noorden en komt in verband met het te overbruggen hoogteverschil op een aarden wal te liggen. Deze wal vormt ook de afscheiding met het nieuwe natuur- annex waterzuiveringsgebied "Kristalbad", dat ten westen van de wal wordt aangelegd. De wal zorgt er tevens voor dat er geen nadelige gevolgen in de vorm van lichtverstoring optreden in de richting van de ecologische verbindingzone. De noordzijde van het nieuwe parkeerterrein wordt ruimtelijk begrensd door de Elsbeek, die begeleid wordt door een aantal bomen. Dit is een natuurlijke grens van het gebied.

Bodemgesteldheid parkeerterrein bij fietsbrug

In paragraaf 4.1.1 van de plantoelichting, in de eerste alinea, is uitgelegd waarom voor het beoogde nieuwe parkeerterrein bij de fietsbrug een onderzoek naar de bodemgesteldheid achterwege is gebleven. Het betreffende gebied kan als historisch onverdacht worden aangemerkt. Ten behoeve van het toekomstig gebruik als parkeerterrein zou ter plaatse alleen bodemonderzoek noodzakelijk zijn geweest indien het gebied als historisch verdacht zou moeten worden aangemerkt. Inmiddels zijn ook de resultaten bekend van het recentelijk in het gebied rondom het beoogde parkeerterrein uitgevoerde bodemonderzoek in het kader van de realisatie van de ecozone annex retentiegebied Kristalbad. Uit dit onderzoek blijkt dat in de directe omgeving van het beoogde parkeerterrein geen bijzonderheden in

de bodem zijn aangetroffen. De bodemparagraaf in de toelichting zal op dit punt worden geactualiseerd.

Geluidsuitstraling stadion

Het klopt dat er op een aantal rekenpunten (2 woningen) een geringe toename (2 dB(A)) is van de geluidbelasting. Echter, op een veel groter aantal rekenpunten (ca. 70 woningen) neemt de geluidbelasting sterk af. De woningen waar de geluidbelasting afneemt zijn in de huidige vergunde situatie onderhevig aan de hoogste geluidniveaus. Door de uitbreiding neemt het aantal woningen met een relatief hoge geluidbelasting ruimschoots af. Oplossingen om het geluid terug te brengen, zoals geluidsschermen zijn niet uitgebreid in beeld gebracht. In het akoestisch onderzoek wordt wel aandacht besteed aan dit aspect maar omdat de kosten voor maatregelen niet in verhouding staan tot de opbrengsten zijn deze verder niet in beeld gebracht. De overlast treedt ook slechts gedurende de wedstrijden op, het betreft dan kortdurende momenten waarop dit plaatsvindt. De equivalente geluidsniveaus gedurende het etmaal, die als uitgangspunt dienen in de geluidregelgeving blijven onder de toegestane normen. In de rapportage zijn de meest nabijgelegen woningen in beeld gebracht zoals te doen gebruikelijk bij een akoestisch onderzoek in het kader van een Wet milieubeheer procedure. Deze woningen liggen op een afstand van tussen de 400 en 800 meter ten opzicht van het stadion. De woning van reclamant is daarin buiten beschouwing gelaten aangezien deze is gelegen op ca. 1100 meter afstand van het stadion, met daartussen de spoorlijn Hengelo-Enschede, het Business en Science Park en de Hengelosestraat. Ruimtelijk gezien speelt de woning van reclamant ook geen rol. Op grond van de Lijst van bedrijfstypen, gebaseerd op de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG (editie 2009), dient tussen het stadion en de dichtstbijzijnde woning met betrekking tot het aspect geluid een afstand van tenminste 300 meter te worden aangehouden. De dichtstbijzijnde woning is op meer dan 500 meter gelegen, daarmee wordt dus ruimschoots aan de ruimtelijke richtafstanden met betrekking tot het aspect geluid voldaan.

Lichthinder stadion

De zienswijze dat de genoemde verlichtingswaarden in de toelichting bij het bestemmingsplan "Kanaalzone-Stadion" in tegenspraak zouden zijn met de genoemde waarden in het ontwerp-besluit milieuvergunning voor de assimilatieverlichting in het stadion wordt niet gedeeld. Uit het bij het ontwerp-besluit milieuvergunning behorende lichthinderonderzoeksrapport van adviesbureau Van Rijssel blijkt dat de lichtuitstraling de voor stedelijk gebied, landelijk gebied en natuurgebied geldende avondgrenswaarden van respectievelijk 10 lux, 5 lux en 2 lux niet overschrijdt. Deze waarden komen overeen met hetgeen in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt genoemd. De genoemde grenswaarden zullen als voorschrift worden opgenomen in de milieuvergunning. Waar reclamant op doelt met de verwijzing naar een grenswaarde van 30 lux is onduidelijk, een dergelijke grenswaarde komt niet voor in het ontwerp-besluit milieuvergunning en ook niet in het daarbij als bijlage behorende lichthinderonderzoeksrapport van Van Rijssel. Wellicht dat reclamant doelt op de 30 lux lichtreflectie van de assimilatieverlichting op het wolkendek, waar in het rapport van Van Rijssel sprake van is, dit betreft echter geen grenswaarde. Voor verdere details aangaande het aspect lichthinder wordt korthedshalve verwezen naar de milieuvergunningprocedure.

Externe Veiligheid

De inrichting AVIA Weghorst is gelegen op meer dan 500 meter van het stadion en heeft een invloedsgebied van 'maar' 150 meter. Het invloedsgebied van AVIA Weghorst is niet gelegen binnen de grenzen van het plangebied van het bestemmingsplan "Kanaalzone-Stadion", vandaar dat deze in de paragraaf Externe Veiligheid niet is genoemd.

Flora en Fauna

In paragraaf 4.3 van de plantoelichting, onder het kopje "Natuurwetgeving en het plangebied Kanaalzone-Stadion", is uitgelegd waarom voor het beoogde nieuwe parkeerterrein bij de fietsbrug is afgezien van het uitvoeren van een flora- en fauna onderzoek. Het open terrein (akker) dat als parkeerplaats zal worden ingericht is relatief beperkt van omvang en zelf geen geschikt leefgebied voor strikt beschermde soorten. Zo is er geen opgaande beplanting aanwezig waarin zich roofvogelnesten, eekhoornnesten en vleermuisverblijven zouden kunnen bevinden en is er ook geen poel aanwezig waarin zich poelkikker en/of kamsalamander zou kunnen bevinden. Verder blijkt uit de bij de toelichting gevoegde onderzoeken die recentelijk in de aangrenzende gebieden zijn uitgevoerd dat geen kerkuil of steenuil zijn aangetroffen waarbij het open akkergebied onderdeel zou kunnen uitmaken van de functionele leefomgeving van die soorten. Eventuele negatieve effecten zouden

alleen te verwachten kunnen zijn op en rond de beplanting langs de Elsbeek, deze blijft echter ongewijzigd aanwezig.

Locatie Veiligheidszone

In de door reclamant gerefereerde paragraaf van de toelichting staat beschreven dat de nieuwe veiligheidszone voor de uitsupporters aan de oostzijde van de Elsbeek wordt gerealiseerd, dit blijkt ook duidelijk uit de afbeelding bij deze paragraaf waarin de toekomstige situatie met betrekking tot het stadion is weergegeven. Dit staat twee zinnen verder dan de zin waar reclamant naar verwijst. Bij nader inzien is het inderdaad mogelijk dat die bewuste zin tot verwarring kan leiden over of er al of niet een nieuwe locatie voor de veiligheidszone is gevonden. De tekst van deze paragraaf in de toelichting zal op dit punt worden verduidelijkt.

Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan beoogt een zo optimaal en definitief mogelijke situatie te regelen voor wat betreft het parkeren ten behoeve van voetbalwedstrijden in de tot een capaciteit van 32.000 toeschouwers uitgebreide Grolsch Veste. Zoals hiervoor al gezegd worden in de Kanaalzone ruim 1000 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd waarvan 400 permanent en 600 tijdelijk, voor een periode van maximaal vijf jaar, op de locatie Vitens. Na afloop van die vijf jaar zullen er in het kader van het project Kennispark op het Business & Science Park en het UT-terrein tenminste 600 vervangende parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Die nieuwe parkeerplaatsen zullen komen op de locaties UT-Langezijds (ca. 350 parkeerplaatsen), Zuidzijde Hengelosestraat (ca. 400 parkeerplaatsen), in de nabijheid van diverse nieuwe invullingen in het Business & Science Park (ca. 500 parkeerplaatsen) en bij de Novation Tower (ca. 300 parkeerplaatsen). Daarmee is het mobiliteitsplan voldoende toekomstbestendig. Een verdere uitbreiding van het stadion, al dan niet in tijdelijke vorm, is immers alleen voorzien indien Nederland en België het wereldkampioenschap voetbal 2018 of 2022 toegewezen krijgen. In dat geval zal uiteraard naast een nieuw bestemmingsplan dat die uitbreiding planologisch mogelijk maakt ook een nieuw mobiliteitsplan worden opgesteld. Het aantal van 3,1 personen autobezetting per wedstrijd is gebaseerd op parkeeronderzoek uit 2000, aangevuld met tellingen die in het afgelopen voetbalseizoen zijn uitgevoerd, waarbij het daadwerkelijke aantal geparkeerde voertuigen is geteld. Reclamant stelt dat dit een zeer rooskleurig beeld van de werkelijke situatie is maar motiveert die opvatting verder niet. Ook de beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen bij het zwembad op het UT-terrein tijdens openingstijden van het zwembad wordt door reclamant in twijfel getrokken. De parkeerplaatsen bij het zwembad zijn een soort van reserveplekken. Deze plekken liggen verhoudingsgewijs ver weg van de buspendelhalte en zullen alleen worden ingezet als er elders geen plek meer beschikbaar is. Hierover zijn goede afspraken gemaakt tussen FC Twente en de Universiteit Twente.

Parkeren in de planregels

Het klopt dat in artikel 16 van de planregels als hoofdregel is opgenomen dat voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein dient te worden gerealiseerd. In dat artikel is echter ook een bepaling opgenomen op grond waarvan burgemeester en wethouders van die hoofdregel kunnen afwijken indien op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. In het geval van FC Twente wordt in het mobiliteitsplan gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is, de hoofdregel van het parkeren op eigen terrein is hier dus niet van toepassing. FC Twente is een voorziening die slechts een beperkt aantal keren per jaar grote behoefte heeft aan parkeerplaatsen. Het is planologisch en om economische redenen niet verstandig laat staan realiseerbaar het parkeren op eigen terrein te faciliteren. Het kiezen voor dubbel gebruik, daar waar het kan, is dan ook veel realistischer. Daarnaast is het hebben van een deugdelijk mobiliteitsplan zoals bekend één van de belangrijkste randvoorwaarden die de gemeente Enschede aan FC Twente heeft gesteld voor medewerking aan de verdere uitbreiding van het stadion. Om deze directe relatie tussen bestemmingsplan en mobiliteitsplan ook planologisch goed te verankeren zal aan artikel 16 van de planregels een regeling worden toegevoegd waarin wordt voorgeschreven dat het parkeren dient plaats te vinden overeenkomstig een op basis van het mobiliteitsplan nader uit te werken en door burgemeester en wethouders van Enschede goed te keuren operationeel mobiliteitsplan.

Economische uitvoerbaarheid

De exploitatie- en realisatie-overeenkomst tussen FC Twente en de gemeente Enschede is een privaatrechtelijke overeenkomst als bedoeld in artikel 6.24 van de Wet ruimtelijke ordening en maakt

als zodanig geen deel uit van het bestemmingsplan. Voor nadere informatie over de inhoud van de overeenkomst kan reclamant contact opnemen met de afdeling Juridische Zaken van het Grondbedrijf van de gemeente Enschede.

Indiener zienswijze 3: **reclamant 3**

Samenvatting reactie:

Reclamant is woonachtig in Tweekelerveld en maakt zich zorgen over parkeeroverlast en de bereikbaarheid van de wijk als de volgende uitbreiding van het stadion wordt gerealiseerd. Bij de vorige uitbreiding was reeds sprake van maatregelen zoals extra parkeercapaciteit en de verdubbeling van de Auke Vleerstraat maar nog niet alles is tot op heden gerealiseerd. Ook blijkt volgens reclamant dat mensen zich in de praktijk kennelijk niet laten dwingen op bepaalde specifiek daarvoor aangewezen plaatsen te parkeren, waardoor er alsnog veelvuldig in de wijk wordt geparkeerd met als gevolg dat de bewoners op die momenten hun auto niet in de eigen straat of bij huis kunnen parkeren.

Gemeentelijk commentaar:

De zorgen van reclamant over het in toenemende mate parkeren in Tweekelerveld door bezoekers van voetbalwedstrijden in de Grolsch Veste worden gedeeld. Daarom is in het nieuwe mobiliteitsplan ook nadrukkelijk aandacht besteed aan het gericht sturen van bezoekers richting de specifiek voor voetbalsupporters aangewezen parkeerplaatsen op het UT-terrein, het Business & Science Park en in het Havengebied. Het dwingend sturen op het daadwerkelijk gebruiken door bezoekers van ca. 400 bestaande maar doorgaans onbenutte parkeerplaatsen op met name het UT-terrein en het Business & Science Park wordt geïntensiveerd. Hiertoe worden door FC Twente extra stewards en verkeersbegeleiders ingezet en wordt een strakker parkeerwijssysteem gehanteerd. Daarnaast worden er in de Kanaalzone zelf ruim 1000 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Verdergaande maatregelen die het parkeren in Tweekelerveld voor voetbalsupporters bemoeilijken of zelfs onmogelijk maken hebben het nadeel dat de wijkbewoners hiervan zelf ook hinder ondervinden. Met de in het nieuwe mobiliteitsplan opgenomen maatregelen zal het parkeren in Tweekelerveld uiteraard niet voor 100% tot het verleden behoren maar naar verwachting wel voor een belangrijk deel worden geminimaliseerd.

Indiener zienswijze 4: **NV Nederlandse Gasunie, Postbus 19 9700 MA GRONINGEN**

Samenvatting reactie:

De Gasunie verzoekt de gemeente om het in artikel 8 van de planregels (dubbelbestemming "Leiding-Gas") opgenomen aanlegvergunningstelsel met een aantal verbodsbepalingen, waaronder in ieder geval diepploegen en het aanbrengen van verhardingen, uit te breiden. Dit met het oog op het in het kader van externe veiligheid te allen tijde bereikbaar houden van de belemmeringstrook aan weerszijden van de gasleiding.

Gemeentelijk commentaar:

Het standpunt van de Gasunie dat het bestemmingsplan voldoende waarborgen dient te bevatten voor zowel een veilig en bedrijfszeker gastransport als de beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de gasleiding wordt gedeeld. Het in artikel 8 van de planregels opgenomen aanlegvergunningstelsel zal dan ook worden aangevuld met de door de Gasunie gevraagde verbodsbepalingen. De betreffende verbodsbepalingen zullen ook worden verwerkt in de gemeentelijke standaardplanregels (handboek bestemmingsplannen) voor de juridisch-planologische regeling van aardgastransportleidingen in bestemmingsplannen binnen de gemeente Enschede.