

Zienswijzennotitie
bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan
‘De Vier Erven, Twello’



1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan De Vier Erven, Twello heeft betrekking op de voormalige schoollocaties aan de Troelstralaan en de Abraham Kuypersstraat en de spoorlocaties Frans Halsstraat en Koningin Julianastraat in Twello. Doel van het plan is woningbouw mogelijk te maken op de vier locaties. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 4 maart 2021 tot en met 14 april 2021 ter inzage gelegen. Tegen dit ontwerpbestemmingsplan zijn 11 zienswijzen ingediend. De 11 ingediende zienswijzen zijn tijdig ingediend.

Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan heeft ook een ontwerp van het bij het plan behorende beeldkwaliteitsplan De 4 Erven Twello ter inzage gelegen. Drie van de ingediende zienswijzen bevatten ook een zienswijze op het beeldkwaliteitsplan.

2. Zienswijzen

In dit onderdeel zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. 6 van de 11 zienswijzen gaan over het deelplan op de voormalige schoollocatie van De Oase aan de Troelstralaan. 5 van de 11 zienswijzen gaan over de locaties die aan het spoor liggen, waarvan één algemeen, één specifiek over de locatie Frans Halsstraat en drie specifiek over de locatie Koningin Julianastraat. Er is geen zienswijze ingediend tegen het plan op de voormalige schoollocatie aan de Abraham Kuypersstraat. In verband met de verplichting tot anonimiseren op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens, zijn de NAW-gegevens van de betrokkenen niet vermeld in de zienswijzennotitie.

Zienswijze 1: d.d. 16 maart 2021, kenmerk 2021-18141

	Zienswijze	Reactie
1.	Sinds anderhalf jaar staat het leven van indiener op zijn kop, omdat er bouwplannen zijn op de planlocatie aan de Koningin Julianastraat. Vanwege persoonlijke omstandigheden heeft indiener erg last van bepaalde prikkels en rust nodig. Dat is de reden waarom indiener de woning nabij de planlocatie 7 jaar geleden heeft gekocht en voor veel geld heeft verbouwd. De gemeente heeft destijds aangegeven dat de planlocatie groen zou blijven. Indiener stelt voor er bijvoorbeeld een parkje van te maken. Hij hoeft dan niet, al dan niet tijdelijk tijdens de bouwfase, met zijn zoon te verhuizen vanwege de vele prikkels hiervan.	De persoonlijke omstandigheden van indiener worden zeer serieus genomen. Niettemin kan in de belangenafweging van de ontwikkeling het (persoonlijk) belang van indiener niet dusdanig zwaar worden gewogen dat het algemeen belang voor het realiseren van woningen op de locatie hierdoor geen vervolg krijgt. De wijze waarop en binnen welke context in het verleden vanuit gemeente is aangegeven dat de gronden achter de woning van indiener de groene invulling behouden, is niet (meer) te herleiden. De locatie is al lange tijd in beeld als herontwikkelingslocatie. In de toelichting van het nu geldende, op 1 juli 2013 vastgestelde, bestemmingsplan is specifiek benoemd dat de gemeente voornemens is op de locatie woningbouw mogelijk te maken en daarvoor (te zijner tijd) de bestemming te wijzigen. Het voornemen was dus ruim een jaar voordat indiener eigenaar werd van zijn woning bekend. Dat maakt het opmerkelijk als in gesprekken met de gemeente aan indiener een ander beeld zou zijn geschetst en maakt het extra vervelend als dit aanleiding is geweest tot aankoop van de woning over te gaan. Ook dit kan echter geen reden zijn dat (dus) van herontwikkeling van de locatie wordt afgezien. In hoeverre het voor indiener onmogelijk is op de locatie te blijven wonen en het voor hem noodzakelijk maakt te verhuizen, al dan niet tijdelijk gedurende de bouwfase, is in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet na te gaan. Zonder de verantwoordelijkheid te nemen

		hiervoor een eventuele oplossing te vinden, is zowel ambtelijk als door ontwikkelaar bereidheid uitgesproken binnen de mogelijkheden met indiener mee te denken.
2.	Indiener vreest voor de waarde van zijn woning door de bouwplannen op de planlocatie	Het is mogelijk dat een nieuwe ontwikkeling een waardedaling van omliggende woningen tot gevolg heeft. Dit wordt planschade genoemd en vindt zijn juridische grondslag in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan kan een belanghebbende die van mening is benadeeld te zijn door dat nieuwe plan, bij de gemeente een planschadeverzoek indienen. Door een onafhankelijk deskundige wordt vervolgens beoordeeld of het verzoek voor een planschadevergoeding in aanmerking komt.

Zienswijze 2: d.d. 22 maart 2021, kenmerk 2021-19270

	Zienswijze	Reactie
1.	In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat voorafgaand aan de bouwfase nader onderzoek wordt uitgevoerd naar trillingshinder van het spoor op de locaties Frans Halsstraat en Koningin Julianastraat. Afhankelijk van de uitkomsten wordt bepaald of maatregelen (moeten) worden getroffen om te voldoen aan streefwaarden voor nieuwbouw en wordt hierin (indien aan de orde) een doelmatighedsafweging gemaakt. Indiener adviseert dit ook als voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan op te nemen.	Het advies wordt overgenomen door in de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting op te nemen voor onderzoek naar trillingshinder (en eventuele maatregelen) op de beide locaties aan het spoor, gekoppeld aan een aanduiding op de verbeelding voor deze voorwaardelijke verplichting.

Zienswijze 3: d.d. 7 april 2021, kenmerk 2021-22682

	Zienswijze	Reactie
1.	Indiener woont al lange tijd aangrenzend op de planlocatie Troelstralaan en weet sinds een aantal jaar dat er gebouwd gaat worden. Het is een mooi plan, maar de woningen zijn met een goothoogte van 6,5 meter en bouwhoogte van 11 meter te hoog. Dit past volgens indiener niet bij de hoogte van zijn woning (2,8 meter goothoogte en 6,5 meter bouwhoogte) en in het verdere straatbeeld van bestaande woningen rondom de planlocatie.	In de omgeving zijn woningen met verschillende bouwhoogten aanwezig, zowel woningen die bestaan uit één bouwlaag met kap als twee bouwlagen met kap. Ook zijn woningen van twee bouwlagen met een plat dak aanwezig. Afwisseling in verschillende bouwhoogten is inherent aan verschillende doelgroepen en woonbehoeften en past hier in het stedenbouwkundig beeld. Doordat het Bouwbesluit tegenwoordig andere eisen stelt aan onder meer verdiepingshoogten dan in het verleden, is het wel zo dat een woning van twee bouwlagen met een kap nu iets hoger wordt dan bestaande woningen in de omgeving met gelijk aantal bouwlagen. Daarmee worden de nieuw te bouwen woningen uit stedenbouwkundig oogpunt echter niet te hoog voor deze omgeving. In de ruimtelijke afweging over de woningbouw en de bouwhoogten weegt ook mee dat het geldende bestemmingsplan voor deze locatie momenteel een fors bouwprogramma toestaat, met een goothoogte van 6,5 meter en een bouwhoogte van 10 meter op kortere afstand

		tot omliggende woningen (waaronder de woning van indiener) dan het voorliggende plan. Gesteld kan worden dat het nieuwe bestemmingsplan ruimtelijk minder impact heeft dan wanneer de bestaande planologische mogelijkheden volledig worden benut. Ondanks het voorgaande heeft de ontwikkelaar de goot- en bouwhoogte van de woningen op deze locatie door de zienswijze heroverwogen. De tweekappers en de vrijstaande woning aan de zuidkant van het plangebied kunnen gerealiseerd worden met een goothoogte van 6 meter en nokhoogte van 10,75 meter. Het bestemmingsplan wordt op deze bouwhoogten aangepast.
2.	Het groen in de buurt is al zeer beperkt. Het is niet nodig dat voor de bouwplannen op de planlocatie bomen worden gekapt.	Idealiter worden bij een ontwikkeling alle bestaande bomen behouden. Voor een goed ruimtelijk plan, dat behalve de te bouwen woningen ook ruimte nodig heeft voor onder meer ontsluiting van het gebied, parkeren en tuinen bij de woningen, is het in dit geval helaas niet haalbaar alle aanwezige bomen te behouden. Er is een inventarisatie gemaakt op basis van waarde van de bestaande bomen, waarbij met name naar de gesteldheid van de bomen is gekeken en eventuele levensverwachting. Daarbij is ingezet op het behoud van de meest waardevolle en toekomstbestendige bomen. Daar waar toch bomen gekapt moeten worden ten behoeve van de totale ontwikkeling, geldt voor elke vergunningplichtige boom een herplantplicht.

Zienswijze 4: d.d. 9 april 2021, kenmerk 2021-23152

	Zienswijze	Reactie
1.	Indiener wil dat de plannen wat betreft de locatie Troelstralaan niet doorgaan. Mocht dit wel het geval zijn, dan vraagt hij de geplande goot- en bouwhoogte van 6,5 meter resp. 11 meter te verlagen. Deze hoogte is niet gemotiveerd. Volgens indiener zouden woningen met een nokhoogte van 9,5 meter passen in deze buurt. Verzocht wordt het plan hierop aan te passen.	In de omgeving zijn meerdere woningen aanwezig die bestaan uit twee bouwlagen met kap. Dat is hier ook het doel. Wens van de ontwikkelaar is om van de zolderverdieping een bruikbare ruimte te maken. Rekening houdend met actuele bouwregelgeving (verdiepingshoogte en traphoogte) heeft dit geleid tot de in het ontwerpplan opgenomen bouwhoogten. Daarbij is stedenbouwkundig afgewogen dat dit voldoende passend is in deze omgeving. Hier zijn woningen met verschillende bouwhoogten aanwezig, zowel woningen die bestaan uit één bouwlaag met kap, twee bouwlagen met kap als twee bouwlagen met plat dak. Afwisseling in verschillende bouwhoogten is inherent aan verschillende doelgroepen en woonbehoeften en past in het stedenbouwkundig beeld. Ook als de woningen vanwege nieuwbouweisen uit het Bouwbesluit wat hoger worden dan bestaande woningen met een gelijk aantal bouwlagen. In de ruimtelijke afweging over de woningbouw en de bouwhoogten weegt ook mee dat het geldende bestemmingsplan voor deze locatie momenteel een fors bouwprogramma toestaat, met een goothoogte van 6,5 meter en een bouwhoogte van 10 meter op kortere afstand

		tot omliggende woningen (waaronder de woning van indiener) dan het voorliggende plan. Gesteld kan worden dat het nieuwe bestemmingsplan ruimtelijk minder impact heeft dan wanneer de bestaande planologische mogelijkheden volledig worden benut. Ondanks het voorgaande heeft de ontwikkelaar de goot- en bouwhoogte van de woningen op deze locatie door de zienswijze heroverwogen. De tweekappers en de vrijstaande woning aan de zuidkant van het plangebied kunnen gerealiseerd worden met een goothoogte van 6 meter en nokhoogte van 10,75 meter. Het bestemmingsplan wordt op deze bouwhoogten aangepast.
2.	Indiener pleit voor het bewaren van alle in wasdom zijnde bomen, waaronder een berk (Betula), een Spaanse Aak (Acer campestre), een populier (Populus) en een lijsterbes (Sorbus aucuparia). Deze mogen niet geveld worden, ook niet met een verplichting tot herplanting met jonge aanplant.	Idealiter worden bij een ontwikkeling alle bestaande bomen behouden. Voor een goed ruimtelijk plan, dat behalve de te bouwen woningen ook ruimte nodig heeft voor onder meer ontsluiting van het gebied, parkeren en tuinen bij de woningen, is het in dit geval helaas niet haalbaar alle aanwezige bomen te behouden. Er is een inventarisatie gemaakt op basis van waarde van de bestaande bomen, waarbij met name naar de gesteldheid van de bomen is gekeken en eventuele levensverwachting. Daarbij is ingezet op het behoud van de meest waardevolle en toekomstbestendige bomen. Daar waar toch bomen gekapt moeten worden ten behoeve van de totale ontwikkeling, geldt voor elke vergunningplichtige boom een herplantplicht. Bij herplant wordt een boommaat voorgeschreven die direct bijdraagt aan de omgeving, waarbij de maat kan oplopen afhankelijk van de waarde van de te kappen boom.
3.	Volgens indiener is het beeldkwaliteitsplan een dode letter wat betreft de hierin opgenomen bepalingen over de erfafscheiding, dakkapellen op het achterdakvlak, garages en carports. Deze bouwwerken zijn op grond van artikel 2 van Bijlage II het Besluit Omgevingsrecht vergunningsvrij te realiseren, dus op geen enkele wijze valt hard te maken dat getoetst wordt aan het beeldkwaliteitsplan. Er kunnen vergunningsvrij dus hogere erfafscheidingen gerealiseerd worden en van ander materiaal dan het beeldkwaliteitsplan voorschrijft en dakkapellen gericht op het erf van indiener kunnen evenzeer zonder vergunning gerealiseerd worden.	Het klopt dat bij vergunningsvrij bouwen geen formele toets aan het beeldkwaliteitsplan plaatsvindt. In die zin heeft indiener gelijk dat niet alle in dat plan opgenomen uitgangspunten hard gemaakt kunnen worden. Dit neemt niet weg dat het belangrijk is de ambities voor de locatie(s) vast te leggen en deze hiermee te stimuleren. Uitgezonderd de vrije kavel aan de zijde van de Troelstralaan, worden de plannen door de ontwikkelaar gebouwd en opgeleverd binnen de kaders van het beeldkwaliteitsplan. Een dakkapel wordt daarin mee-ontworpen en optioneel aangeboden. Voor zover daar geen gebruik van gemaakt wordt, kan dit voorbeeld (en het beeldkwaliteitsplan in algemene zin) wel als inspiratie dienen voor toekomstige eigenaren indien zij (alsnog) besluiten een dakkapel te plaatsen. Het klopt dus dat dit niet afdwingbaar is, maar het wensbeeld wordt op deze wijze wel uitgedragen. De in het beeldkwaliteitsplan beoogde erfafscheidingen worden ook door de ontwikkelaar gerealiseerd. In de koop- en realisatieovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar is een instandhoudings- en onderhoudsplicht opgenomen voor de (te planten) hagen en hekwerken met klimplanten. Via een kettingbeding wordt deze kwalitatieve verplichting via de akte van levering doorgelegd aan de koper en zijn

		rechtsopvolgers, met de mogelijkheid handhavend op te treden en een boete op te leggen door de gemeente bij het niet behoorlijk nakomen van de verplichtingen. Hoewel deze privaatrechtelijke borging de bestuursrechtelijke mogelijkheden niet wegnemen, wordt op deze wijze wel optimaal ingezet op het realiseren en behouden van de in het beeldkwaliteitsplan opgenomen ambities.
4.	Indiener vraagt om het beeldkwaliteitsplan voor de twee-onder-een-kapwoningen (beter) uit te werken. Voor deze woningen gelden beduidend minder beperkingen dan voor de vrijstaande woning aan de zijde van de Troelstralaan. Zo kan de bouwhoogte tenminste drie volledige bouwlagen omvatten, waarmee deze woningen nog hoger kunnen worden dan de maximale bouwhoogte van 2,5 bouwlagen van de vrijstaande woning. Dit verschil is niet gemotiveerd. Daarnaast ontbreekt informatie over de nokrichting van de tweekapper. Indiener pleit hierbij de nokrichting haaks op de rooilijn te bepalen om het probleem van vervelende inkijk vanuit dakkapellen in ieder geval op te lossen.	De twee-onder-een-kapwoningen worden woningen die bestaan uit twee bouwlagen met kap, met in de kap een zolderverdieping. De vrijstaande woning aan de Troelstralaan heeft de ruimte voor een woning van 2,5 bouwlagen met kap. De toevoeging 'met kap' is hier per abuis niet benoemd in het beeldkwaliteitsplan, waardoor de onduidelijkheid is ontstaan. Dit wordt in het plan aangevuld. De vrijstaande woning is de enige vrije kavel binnen het plan, waarbij de woning niet gebouwd wordt door de ontwikkelaar maar door de toekomstige kopers. In het bestemmingsplan is om die reden meer ontwerpruimte geboden, wat maakt dat het beeldkwaliteitsplan uitgebreidere toetsingskaders moet bevatten om een passend ontwerp op de locatie te borgen. De twee-onder-een-kapwoningen zijn in het bestemmingsplan al strakker begrensd. De referentiebeelden voor deze woningen in het beeldkwaliteitsplan impliceren hier woningen van 2 bouwlagen met kap en de nokrichting gelijk aan de rooilijn. Dit is echter niet zo beschreven, waardoor indiener terecht stelt dat het plan hierin geen doorslaggevende keuze maakt. Dit wordt in het plan aangevuld. Daarbij wordt niet meegegaan in het voorstel van indiener om de nokrichtingen haaks op de rooilijn te oriënteren, maar wordt gekozen voor een nok evenwijdig aan de rooilijn. Een doorlopende goot en nok, zoals ook in de omgeving voorkomt, geeft een rustiger beeld dan het geval is bij twee loodrechte topgevels. Daarnaast ontstaat bij een nokrichting haaks op de rooilijn een volledige kopgevel ter plaatse van de achtergevelgrens van de woning. Het hoogste punt van de te bouwen woningen komt dan op beduidend kortere afstand van de achterliggende percelen/woningen te liggen dan bij een nok evenwijdig aan de rooilijn. Ook wordt de nok dan meer ervaren. Verwacht wordt dat gevelopeningen in de kopgevel op de zolderverdieping wat betreft inkijk voor achterburen zeker niet minder impact hebben dan een (eventueel te realiseren) dakkapel op een gedeelte van het dakvlak, teruggelegen ten opzichte van de achtergevelgrens van de woningen.

Zienswijze 5: d.d. 9 april 2021, kenmerk 2021-23453

	Zienswijze	Reactie
1.	Indiener woont aangrenzend aan de planlocatie Koningin Julianastraat en is tegen	Het wordt niet ontkend dat het plan invloed heeft op het woon- en leefklimaat van indie-

	het plan om daar een soort schuur met 16 appartementen over 2 woonlagen te bouwen. Dit tast het woongenot ernstig aan. Het gebouw is gepland direct achter de tuin van indiener, met parkeren aansluitend aan zijn erfafscheiding.	ner. Deze invloed is echter in redelijkheid aanvaardbaar, wat onder de volgende punten nader wordt toegelicht.
2.	Indiener vreest geluidsoverlast tijdens de bouwphase, alsook door de toename van de verkeersbewegingen door de ingebruikname van de woningen. Ook het geluid van de warmtepompen baart indiener zorgen. Daarbij is de wettelijk toegestane geluidsoverlast verhoogd. Verzuimd is de belangen van omwonenden mee te nemen.	Tijdens de bouw is het reëel dat geluidhinder ervaren wordt. Wel is het zo dat een bouwbedrijf zich daarbij aan regels moet houden, zoals een maximum in geluidproductie en werktijden (7:00 tot 19:00 uur). Deze overlast is van tijdelijke aard. De nieuwbouw heeft een verkeersaantrekkende werking ten opzichte van de bestaande situatie. In de planvorming is rekening gehouden met een toename van 100 tot maximaal 120 motorvoertuigen per etmaal, uitgaande van een worst-case scenario. In de praktijk is de verwachting dat dit aantal lager is en gaat om circa 80 tot 90 verkeersbewegingen per dag. Dit is gebaseerd op landelijke richtlijnen van het CROW, uitgaande van het type appartement en de locatie nabij het station en het centrum van Twello. De huidige verkeersintensiteit van de Koningin Julianastraat is niet exact bekend, maar ligt lager dan 500. De toename van verkeersbewegingen kan dan ook merkbaar zijn. Voor het omgevingstype, namelijk een woonwijk nabij het centrum van Twello, is deze toename echter passend en acceptabel. Het effect van de extra motorvoertuigen per etmaal op het wegverkeerslawaai leidt niet tot een overschrijding van de wettelijke geluidnormen. Een intensiteit rond de 500 motorvoertuigen per dag wordt beschouwd als een verwaarloosbare intensiteit voor wegverkeerslawaai. Bij het plaatsen van warmtepompen moet rekening worden gehouden met burens. Sinds 1 april 2021 gelden nieuwe geluidseisen voor (nieuw te plaatsen) buiten opgestelde installaties. Deze mogen maximaal 40 dB geluid veroorzaken bij burens. Wordt dit vanwege afstand niet gehaald, dan moeten deze worden afgeschermd. Bij de (later) benodigde omgevingsvergunning voor het bouwen, wordt erop toegezien dat hieraan voldaan wordt. De verhoogde toegestane geluidsbelasting heeft geen betrekking op de reeds aanwezige woningen. De 'hogere grenswaarde' wordt verleend omdat de nieuw te bouwen woningen op korte afstand van het spoor worden gerealiseerd. Op deze afstand kan niet voldaan worden aan de voorkeurswaarden die gelden voor geluid op een gevel, afkomstig van het spoor. Onder bepaalde voorwaarden kan in dat geval een hogere grenswaarde worden vastgesteld voor een hogere geluidsbelasting. Deze normen en hogere waarden houden dus geen verband met vermeende geluidhinder waarvoor indiener vrees uitsprekt, maar gaan uitsluitend over het geluid van het spoor op de gevels van de nieuwe woningen. Van een verzuim is geen sprake: in de belan-

		genafweging hierover is gelet op voorgaande geoordeeld dat deze aspecten geen onevenredige hinder voor omwonenden opleveren.
3.	Indiener meent dat sprake is van een gevaarlijke verkeerssituatie, omdat de appartementbewoners de smalle Stationsdwarsstraat zullen kiezen om vanuit het centrum naar huis te rijden.	Als gevolg van de bouw van de appartementen nemen de verkeersbewegingen in de omgeving, en daarmee de risico's op ongelukken, logischerwijs toe. In de reactie onder 2. is al ingegaan op het totale aantal te verwachten extra verkeersbewegingen per etmaal. Een deel daarvan zal plaatsvinden via de Stationsdwarsstraat. De verkeerstoename, en de daarmee gepaard gaande risico's, is beperkt. De bestaande infrastructuur is voldoende toegespitst op de verwachte verkeerstoename.
4.	Door het parkeren pal achter de tuin van indiener te situeren is van het genieten van de tuin volgens indiener geen sprake meer: het is door uitlaatgassen ongezond en er is verhoging van geluidsoverlast. Indiener adviseert dan ook om het parkeren aan de rand van de Julianastraat te realiseren en wenst, mocht het plan onverhoopt doorgaan, een steviger erfafscheiding op kosten van de bouwer. Voorkomen moet worden dat een auto tegen of door de schutting van indiener kan komen.	De eventuele extra uitstoot van uitlaatgassen als gevolg van het plan, is verwaarloosbaar. Het project draagt 'Niet In Betekende Mate' (NIBM) bij aan luchtverontreiniging zoals dat is gedefinieerd in de Regeling NIBM. Dit is rekenkundig gecontroleerd met de NIBM-tool van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ook bij een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen dat als uitgangspunt voor het worst-case scenario is aangehouden (120 verkeersbewegingen), blijft de bijdrage onder de NIBM-grenzen. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze(n) is akoestisch onderzoek naar het parkeren en bijbehorende verkeersbewegingen uitgevoerd. Dit onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. Hoewel geluid door parkeren als onderdeel wordt gezien van de reguliere woon- en leefomgeving, is dit in het kader van een goede ruimtelijke ordening in dit geval onderzocht. De verkeersbewegingen voldoen hierbij aan streefwaarden die voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden aangehouden. Behalve het manoeuvreren, is ook sprake van maximale geluidsniveaus die kunnen optreden door het dichtslaan van autoportieren. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat overdag en in de avondperiode voldaan wordt aan de streefwaarden voor de maximale geluidsniveaus. In de nachtperiode treedt wel enige overschrijding op. Dit kan worden voorkomen als een voldoende geluidwerende erfafscheiding van 2 meter hoogte wordt gerealiseerd tussen het parkeren en de tuin van indiener. Op deze plek was al een erfafscheiding voorzien in het plan, echter 20 cm lager en niet van de zwaarte die nodig is om de streefwaarden voor geluid te bereiken. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor indiener te garanderen, wordt het realiseren van de geluidwerende erfafscheiding met een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Dit houdt in dat de nieuwe woningen niet eerder in gebruik mogen worden genomen dan dat de geluidwerende erfafscheiding gerealiseerd is. Direct aansluitend op de perceelsgrens is het plaatsen hiervan bij recht mogelijk. De ontwik-

		kelaar zegt echter toe eerst in overleg te treden met indiener en andere aanwonenden over het plaatsen van de afscherming en de uitvoering hiervan. Gedacht wordt aan een erfafscheiding van Kokowall, die behalve geluidsisolerend en -absorberend ook geschikt is om met klimplanten 'groen' te laten begroeien. Hierin kunnen echter ook andere keuzes gemaakt worden. Ook kan besproken worden een nieuwe afscherming ter vervanging van bestaande schuttingen op de gezamenlijke perceelsgrens te plaatsen op kosten van de ontwikkelaar. Behalve het opnemen van genoemde voorwaarden, wordt ook een afwijkingenbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen deze verplichting te kunnen laten vervallen als uit overleg tussen ontwikkelaar en aanwonenden unaniem zou blijken dat partijen géén nieuwe (geluidwerende) erfafscheiding gerealiseerd willen hebben en aanwonenden accepteren dat niet voldaan wordt aan de streefwaarden. Mocht van dit laatste sprake zijn, dan worden andere maatregelen genomen om te voorkomen dat de bestaande schutting van indiener kan worden beschadigd door aanrijding. Dit kan voorkomen worden door in de bestrating van de parkeerplaatsen een 'varkensrug' op te nemen. Uit ruimtelijk/stedenbouwkundige overwegingen is het verplaatsen van de parkeerplaatsen naar de straatzijde/voorzijde van de nieuwbouw niet wenselijk. Hier wordt gestreefd naar een rustige en groene aanblik. Omdat aan de achterzijde voldaan kan worden aan streefwaarden voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wordt het advies van indiener niet overgenomen en (meer) belang toegekend aan het ruimtelijk beeld vanaf openbaar gebied.
5.	Het huidige vrije uitzicht is belangrijk voor indiener. Door de bouwplannen gaat privacy verloren door inkijk. Indiener pleit ervoor dat er geen gebouw komt. Mochten plannen toch doorgaan, dan graag zo bouwen dat er geen sprake is van inkijk in zijn tuin.	De bouwplannen hebben effect op het vrije uitzicht dat indiener gewend is. Dit is helaas inherent aan de keuze om hier ten behoeve van het algemene belang woningen te realiseren. Bij de uitwerking van het ontwerp van het gebouw wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de privacy van aanwonenden. De ontwikkelaar zegt toe dat aan de achterzijde van het gebouw geen gevelopeningen in de kopgevel gerealiseerd worden in de richting van de tuin(en) van aanwonenden. Het ontwerp wordt te zijner tijd ook door de ontwikkelaar met indiener en andere aanwonenden besproken om gezamenlijk mogelijkheden te onderzoeken eventuele inkijk nog verder te beperken.
6.	Indiener is van mening dat een donkere/zwarte boerenschuur en zoals het vroeger was totaal niet past in deze leefomgeving en een dissonant is in het geheel. Indiener pleit voor een mooi licht gebouw passend in deze tijd, bij voorkeur duurzaam en circulair. Het gebouw is bo-	Voor het ontwerp van het nieuwe gebouw is een schuur als landelijke referentie gebruikt, zonder daarmee letterlijk een boerenschuur te beogen. Het ter inzage gelegde (ontwerp)beeldkwaliteitsplan kent enige tegenstrijdigheden voor wat betreft de beoogde uitwerking van het bouwplan. Het plan wekt de

	vendien te hoog en neemt uitzicht weg.	indruk van een zwarte houten schuur, waar in de materialisering en kleurgebruik andere keuzes zijn beschreven. De zienswijze geeft aanleiding de uitgangspunten uit het beeldkwaliteitsplan te heroverwegen en aan te passen/verbeteren. Dit heeft geleid tot een verfijning van de gemaakte keuzes. In het plan wordt gerefereerd aan de kenmerkende verkaveling aan de Koningin Julianastraat, met veelal kleinere woningen van baksteen aan de voorzijde en relatief grote schuren daarachter. Met de invulling van de nieuwbouw wordt deze reeks van woningen en schuren als het ware afgesloten met een nieuw bouwvolume, dat door de verspringing is opgedeeld in twee delen. Het voorste deel wordt net als de bestaande woningen uitgevoerd in overwegend baksteen/metselwerk, waarbij het achterste deel door toepassing van (ook) hout meer refereert aan de schuren achter de woningen. Zonder identiek te hoeven zijn, sluit het gebouw hierdoor aan op de bebouwing aan de Koningin Julianastraat. De schuur als referentie voor het ontwerp blijft staan, maar door het eigentijdse ontwerp, de duurzame uitvoering en de woonfunctie zal het zeker niet letterlijk een oude agrarische schuur lijken. Het gebouw kent een ingetogen architectuur in een gedekte donkere kleurstelling. Door deze benadering ontstaat een logisch en helder verschil in beeld tussen het grotere volume met appartementen op deze plek en de karakteristieke gemetselde woningen in de kleinere volumes. Een donkere kleurstelling zorgt daarbij voor een bescheiden verschijning. Gedacht wordt aan een ontwerp met donkere aardetinten baksteen en donkere houten delen. Het gebouw is groter dan andere bebouwing aan de Koningin Julianastraat. Op korte afstand van het station en het centrum en met onder andere het gebouw van het Medisch Centrum aan de overzijde van het spoor, is een groter volume hier ook zeker denkbaar. Door de twee bouwlagen met flauwe kap is het ontwerp relatief laag voor een gebouw met appartementen en niet te hoog voor deze plek.
7.	Als enige van de vier locaties wordt hier gekozen voor tweehoog en zonder lift. Daarmee is het volgens indiener niet levensloopbestendig en ongeschikt voor senioren of rolstoelgebruikers. Dit terwijl de locatie erg geschikt is voor deze bewoners, vanwege ligging dicht bij openbaar vervoer, het gezondheidscentrum en winkels. Indiener vraagt zich daarnaast af of een woning van 40 m² nog van deze tijd is.	In het gebouw komt geen lift. Dat wil niet zeggen dat hier geen senioren kunnen wonen. In ieder geval zijn de appartementen op de begane grond (ook) geschikt voor senioren. Het argument dat de locatie vanwege de ligging ten opzichte van voorzieningen geschikt is voor deze doelgroep, wordt onderschreven. Voor andere doelgroepen geldt dit echter ook. Daarom wordt op voorhand geen expliciete keuze gemaakt voor bewoning door één specifieke doelgroep. Het gemeentelijk woningmarktonderzoek uit 2019 laat zien dat er een toename is van het aantal 1- en 2 persoonshuishoudens in de gemeente Voorst. Dat vraagt ook om andere

		woningtypen dan alleen eengezinswoningen. Vooral in de sociale huur is een groeiende behoefte naar kleine, betaalbare woningen. Dit blijkt niet alleen uit gemeentelijk onderzoek, maar is ook landelijk een trend. De belangstelling voor dit type woningen komt voornamelijk voort uit betaalbaarheidsoverwegingen en/of op de levensstijl/-fase afgestemde woonvorm. Locaties nabij het centrum en voorzieningen lenen zich over het algemeen meer voor deze compactere woningen. De locatie aan de Koningin Julianastraat sluit dan ook goed aan bij deze behoefte.
8.	Indiener vreest overlast van muggen vanwege de wadi achter zijn tuin en pleit voor een brede groenstrook. Deze dient toegankelijk te zijn voor aanwonenden om hun erfafscheidingen van beide kanten te kunnen onderhouden.	De wadi is nodig om te kunnen voldoen aan de waterbergingsopgave van het nieuwbouwplan. Een wadi zal maar een beperkt aantal dagen per jaar vol water staan, bij extreme regenbuien. Over het algemeen staat de wadi in de zomer droog en leidt dit niet tot overlast (of toename) van muggen. Binnen de opzet van het plan is geen ruimte aanwezig voor een brede groenstrook. Afhankelijk van de toekomstige inrichting langs de perceelgrens met indiener (zie ook onze reactie onder 4) moet bezien worden of zijn erfafscheiding van beide zijden onderhouden kan blijven worden, hier een erfafscheiding langs komt te staan of de erfafscheiding op kosten van de ontwikkelaar vervangen wordt door een nieuwe afscheiding.
9.	Indiener mist aandacht voor klimaatontwikkelingen en pleit dat de gemeente hierin een voorbeeld stelt door dit stukje grond niet te bebouwen en verhard.	Voor de gemeente is een taak weggelegd om te voorzien in de woningbehoefte. In overeenstemming met de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' wordt in eerste instantie gezocht naar inbreidingslocaties om in deze behoefte te voorzien. Dat wil zeggen: nieuwe woningen komen vooral binnen de bestaande kernen, door kleinschalige toevoegingen van kwalitatief goede woningen en gewenste woonmilieus. De locatie aan de Koningin Julianastraat past hierin. Uiteraard wordt bij de inrichting van het plan rekening gehouden met de huidige klimaatontwikkelingen. Zo wordt er waterdoorlatende verharding aangebracht en een tweetal wadi's om het regenwater zo veel als mogelijk binnen het plangebied te houden en niet af te voeren naar de riolering en de waterzuivering. Ook worden er enkele bomen toegevoegd die (op termijn) zorgen voor schaduw en ruimte bieden voor vogels en insecten. Verder worden de woningen gasloos en bijna energieneutraal (BENG) gebouwd.
10.	Verzocht wordt het bestemmingsplan niet vast te stellen omdat dit niet leidt tot een goede leefomgeving. Als het plan toch doorgaat, dan dient indiener een verzoek om vergoeding van planschade in en een aansprakelijkstelling voor schade aan de woning.	Gelet op voorgaande is met het plan sprake van een goede ruimtelijke ordening. Er bestaat geen aanleiding het bestemmingsplan niet vast te stellen. Wel wordt het plan naar aanleiding van de zienswijze aangevuld met akoestisch onderzoek en een voorwaardelijke verplichting om de erfafscheiding met indiener geluidwerend uit te voeren. Het staat indiener vrij om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade in te dienen, evenals het invoeren van een aansprakelijkstelling voor eventuele schade

	aan de woning.
--	----------------

Zienswijze 6: d.d. 11 april 2021, kenmerk 2021-23406

	Zienswijze	Reactie
1.	Indiener pleit voor meer openheid in het plan voor de planlocatie Troelstralaan door: - een voetpad aan te leggen tussen de Van der Duyn van Maesdamstraat en het nieuw te ontwikkelen Erve Troelstra; - de hoogte van de erfscheidingen ter plaatse van de parkeerplaatsen aan de Van der Duyn van Maesdamstraat van 1,80 meter te verlagen naar maximaal 1,20 meter hoogte.	Hoewel een voetpad hier inpasbaar zou kunnen zijn, bestaat daar geen noodzaak toe en biedt dit geen nadrukkelijke meerwaarde voor voetgangers. In de bestaande situatie is ook geen wandelverbinding aanwezig en met het plan worden geen nieuwe functies opgenomen die binnen een bepaalde loopafstand bereikt moeten worden. Voor de inrichting en gebruiksmogelijkheden van de kavel met vrijstaande woning heeft een voetpad op deze plek nadelige effecten. Om deze redenen wordt het plan niet aangepast door een voetpad op te nemen. Er worden binnen het plan eenduidige groene erfafscheidingen gerealiseerd van 1,80 meter. Als deze op de gevraagde plek wordt verlaagd naar 1,20 meter, is de door indiener gewenste openheid (alsnog) niet te handhaven. Vergoedingsvrij heeft de koper van de woning namelijk altijd de mogelijkheid achter de lage erfafscheiding alsnog een hogere erfafscheiding te plaatsen. Gelet op de gewenste privacy in de achtertuin van deze woning, is de kans dat dit gebeurt zeer aannemelijk. Dit doet eerder afbreuk aan het omgevingsbeeld dan dat het aanzicht verbetert.
2.	Via het pad naast de Van der Duyn van Maesdamstraat 122 worden vier garages ontsloten. Het is nu al moeilijk om een auto (veilig) in- en uit de garages te rijden. Doordat de achteruitgangen van de seniorenwoningen ook op datzelfde pad uitkomen, wordt dit nog problematischer. Indiener pleit ervoor om de bouw en de erfafscheidingen van de seniorenwoningen één meter op te schuiven, waardoor het pad een breder en veiliger karakter krijgt.	De breedte tussen de huidige erfafscheiding (coniferen haag) van de planlocatie en de garageboxen is 7.00 meter. Dat is voldoende om de garageboxen (veilig) in- en uit te rijden. Deze beschikbare manoeuvreerruimte blijft gehandhaafd. De huidige (brede) haag steekt bovendien uit tot over de perceelsgrens. Wanneer deze vervangen wordt door de nieuwe erfafscheiding, ontstaat dus al iets meer ruimte dan nu aanwezig is. De deuren in de erfafscheidingen van de zes seniorenwoningen openen in de richting van die woningen en niet richting het pad. Dit heeft dus geen invloed op de beschikbare manoeuvreerruimte. Er bestaat geen aanleiding de bouw van de woningen en erfafscheidingen te verschuiven.
3.	Indiener heeft grote zorgen over de (verkeers)veiligheid op het voetpad naast huisnummer 122. In de praktijk wordt dit ook gebruikt door fietsers en bromfietzers, vaak op hoge snelheid. Daarnaast is al aangegeven dat ook auto's in- en uitrijden naar de garages. Daar komt nu het gebruik van de achteruitgangen van de seniorenwoningen bij. Het uitrijden vanaf de parkeerplaatsen aan de Van der Duyn van Maesdamstraat levert ook dikwijls gevaarlijke situaties op door fietsers en bromfietzers. In een gesprek met de gemeente is de toezegging gedaan om de metalen hekken te vervangen door haagjes, maar	De zorgen van indiener zijn bekend en zijn van toepassing op de huidige situatie. De toevoeging van enkele achter aansluitingen van de nieuw te bouwen woningen hebben hier weinig tot geen invloed op. Deze paden zijn juist bedoeld voor de ontsluiting van achtertuinen en de garageboxen en dragen bij aan een fijnmazig voetgangersnetwerk in de wijk. De onveiligheid komt voort uit het onjuist gebruik van het pad door fietsers en scooters. Dit is een bestaand probleem dat los staat van de ontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Dit heeft buiten deze procedure om aandacht van de gemeente.

	de tussenruimte blijft hetzelfde. Indiener weet dat er formeel ook rolstoelgebruikers van het pad gebruik moeten kunnen maken, maar pleit toch juist voor een nauwere doorgang, zodat het doorgaande en te snelle verkeer er geen doorgang meer heeft.	
4.	Indiener vraagt om verbetering van de privacy, want met het plan komen er een zestal seniorenwoningen met het dakraam uitkijkend richting zijn tuin. Indiener ziet graag dat de gemeente in ieder geval verbiedt om dakkapellen op deze woningen te kunnen plaatsen. Ook zou het met een meter verschuiven van het bouwplan een optie zijn om de inijk ietwat te verminderen.	Het is niet mogelijk het bouwen van dakkapellen aan de achterzijde van de woningen te verbieden. Het plaatsen van een dakkapel kan hier vergunningsvrij op basis van landelijke bouwregelgeving. Uitsluitend op grond van locatie-specifieke omstandigheden kan in een bestemmingsplan, mits deugdelijk gemotiveerd, een planregeling worden opgenomen waarmee vergunningsvrij bouwen wordt uitgesloten. Van bijzondere omstandigheden is in dit geval geen sprake. De kans bestaat inderdaad dat de nieuwe woningen invloed hebben op de privacy van indiener en uiteraard is dat vervelend. In het nu geldende bestemmingsplan zijn echter bouw mogelijkheden opgenomen die -bij benutting ervan- beduidend meer impact kunnen hebben op de privacy van indiener dan de nu voorgenomen bouwplannen. De seniorenwoningen zijn zowel qua afstand (verder weg) als bouwhoogte (lager) een planologische verbetering ten opzichte van de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan, dat bijvoorbeeld een woonzorgvorm op de locatie toestaat. Dit meewegende wordt geen aanleiding gezien het voorgenomen bouwplan een meter te verschuiven.

Zienswijze 7: d.d. 12 april 2021, kenmerk 2021-23889

	Zienswijze	Reactie
1.	Indiener is teleurgesteld over het als aanwonende niet echt mee kunnen denken over de planvorming en heeft dit eerder tijdens verschillende contactmomenten met de gemeente kenbaar gemaakt, onder meer in een Rondetafel gesprek bij de raad. Later is ook gesproken met de ontwikkelaar, wat geleid heeft tot een aanpassing in het plan zodat speelruimte is ontstaan.	Dit specifieke project bestaat uit vier locaties en is met een uitvraag aan marktpartijen vormgegeven. Door het college van burgemeester en wethouders is eerder aangegeven waarom ervoor gekozen is niet vooraf wensen van omwonenden (van elk van de vier locaties) mee te geven in de uitvraag. Voorafgaand aan de planvorming is de keuze gemaakt het belang van woningbouw te prevaleren boven het belang van behoud van het bestaande voetbalveldje. Het wordt als positief gezien dat de ontwikkelaar na contact met enkele burens (alsnog) speelruimte heeft opgenomen in de planuitwerking om tegemoet te komen aan wensen uit de buurt.
2.	Indiener is het niet eens met de huidige bouwplannen op het Kajakveld aan de Frans Halsstraat. In plaats van het helemaal bomvol te bouwen pleit indiener voor een combinatie van sociale woningbouw en een sport- speelveld, wat passend is in de wijk 'De Veldjes'. Op die wijze kan een mooi plan ontwikkeld worden van wonen en buiten spelen, waarmee ook recht wordt gedaan aan politieke ambities voor sport en spel in het buitengebeuren.	Om de slaagkansen op de woningmarkt goed te houden en omdat goede inbreidingslocaties schaars zijn, weegt het algemene volkshuisvestelijke belang in dit geval zwaarder dan het belang van het behoud van een sport- en speelveld op deze locatie. Vooruitlopend op de bestemmingsplanprocedure heeft de ontwikkelaar na gesprekken met enkele buurtbewoners, waaronder indiener, de aanvankelijke schetsplannen aangepast. Door het laten vervallen van één woning en het verplaatsen van één

	Dat de projectontwikkelaars aangeven dat bijvoorbeeld in Deventer ook niet veel ruimte rondom bebouwing aanwezig is, kan volgens indiener niet op een dorp als Twello slaan. In het project De Vier Erven moet ruimte zijn om te schuiven met doelstellingen, in en op de verschillende locaties. De gemeenteraad heeft daar invloed op.	woning, is binnen het plangebied ruimte gecreëerd voor een speelveldje. Weliswaar biedt deze speelruimte minder mogelijkheden dan de bestaande situatie, maar vooral voor kleinere kinderen blijft het daardoor mogelijk in de nabijheid van de woning te kunnen (blijven) spelen. De uiteindelijke inrichting van de speelruimte wil de ontwikkelaar te zijner tijd in samenspraak met gemeente en toekomstige bewoners bepalen. Ook buurtbewoners kunnen hierin meedelen. De mening van indiener dat het huidige plan (te) vol is en niet passend is in Twello, wordt niet gedeeld. Het plan laat een evenwichtig beeld zien, waarin woningen, openbaar groen, ontsluiting, parkeren en tuinen een logische plek hebben gekregen. De woningtypes en prijsklassen leiden tot dit aantal rijwoningen met een gemiddelde kavelomvang voor deze buurt. Om in schaal aan te sluiten bij de omgeving heeft het langste bouwblok een verspringing. De architectuur zal niet gelijk zijn aan bestaande woningen in de omgeving, maar ook niet detoneren in deze niet éénvormige buurt. Bij elkaar is dit eigentijdse plan niet identiek, maar wel passend in deze omgeving. De bebouwingsdichtheid is niet onevenredig groot. Wat betreft de wens van indiener voor sociale woningbouw op de locatie wordt opgemerkt dat vooruitlopend op de uitvraag die het college heeft gedaan aan marktpartijen, verkennende gesprekken hebben plaatsgevonden met IJseldal Wonen. In de gemeente Voorst zijn zij de meest voor de hand liggende woningcorporatie om de sociale huurwoningen die binnen het plan worden gerealiseerd, af te nemen. IJseldal Wonen heeft uitgesproken geen interesse te hebben in de locatie Frans Halsstraat. In deze buurt is al overwegend sociale woningbouw aanwezig en de corporatie heeft aangegeven het niet wenselijk te vinden hier nog meer sociale huurwoningen toe te voegen. De locatie leent zich goed voor een menging van bereikbare en middeldure koopwoningen. Zowel wat betreft type woningen als inrichting van het plangebied wordt gelet op voorgaande geen aanleiding gezien het (ontwerp) bestemmingsplan aan te passen.
3.	Indiener vraagt zich af wie de andere projectontwikkelaars waren, waarom die afgevallen zijn en wie verantwoordelijk is voor het toewijzen voor de uitvoering van het plan. "Transparantie" staat bij elke partij hoog in het vaandel en indiener vraagt dit dan ook te laten zien.	Het college van burgemeester en wethouders heeft in de uitvraag voor herontwikkeling aan marktpartijen verschillende kwalitatieve randvoorwaarden meegegeven om in de planvorming rekening mee te houden. Het college heeft na een zorgvuldige afweging de toewijzing gedaan aan de projectontwikkelaar van het huidige plan, waarbij vooral de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de inzending doorslaggevend was ten opzichte van de andere partijen. Het door de gekozen partij uitgewerkte plan vormt de basis van het al dan niet vast te stellen bestemmingsplan, waarover zienswijzen ingediend konden worden. De afweging het plan wel of niet vast te stellen heeft nu dan ook (alleen) betrekking op

		dit plan. De vraag over de andere partijen vormt in die zin (in het kader van besluitvorming over voorliggend bestemmingsplan) in juridische zin geen afwegingskader.
--	--	---

Zienswijze 8: d.d. 13 april 2021, kenmerk 2021-23894

	Zienswijze	Reactie
1.	Indiener pleit voor de locatie Troelstralaan voor verbinding met de Van der Duyn van Maesdamstraat in de vorm van een voetpad, zoals op veel andere plekken in Twello. Hij is daarnaast gewend aan een weids uitzicht op het schoolplein en de lage school, waar nu een afscheiding van 1,80 meter hoog komt. Graag heeft indiener doorzicht naar de groene kern die Erve Troelstra krijgt. Dit is goed te combineren met het genoemde voetpad, met ter weerszijde een strook van 1 meter met gras of laagblijvende beplanting. Verplaatsing van één of twee seniorenwoningen richting Troelstralaan zou de mogelijkheid van het bepleite doorzicht vergemakkelijken.	Hoewel een voetpad hier inpasbaar zou kunnen zijn, bestaat daar geen noodzaak toe en biedt dit geen nadrukkelijke meerwaarde voor voetgangers. In de bestaande situatie is ook geen wandelverbinding aanwezig en met het plan worden geen nieuwe functies opgenomen die binnen een bepaalde loopafstand bereikt moeten worden. Voor de inrichting en gebruiksmogelijkheden van de kavel met vrijstaande woning heeft een voetpad op deze plek nadelige effecten. Om deze redenen wordt het (ontwerp)bestemmingsplan niet aangepast door een voetpad op te nemen. Het uitzicht dat indiener gewend was, wordt door de nieuwe inrichting inderdaad beperkt. Hierbij wordt opgemerkt dat dit uitzicht binnen de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan voor de locatie biedt, ook verloren kan gaan. Om het doorzicht en de openheid te verbeteren, is de ontwikkelaar indiener (en andere omwonenden) in het voortraject tegemoetgekomen door in die hoek van het plangebied een woning te laten vervallen. Daardoor is meer ruimte ontstaan tussen de seniorenwoningen en de (na aanpassing) vrijstaande woning. Het is ruimtelijk niet wenselijk en haalbaar één of twee seniorenwoningen te verplaatsen naar de andere (noordelijke) zijde van het woonblok. Daarvoor is aan de noordzijde onvoldoende ruimte aanwezig. Bovendien is het uit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk dat het woonblok aan deze zijde voorbij de rooilijn van de aangrenzende woningen aan de Troelstralaan komt te liggen. Ook zou het betekenen dat tussen Troelstralaan en de kopse kant van de seniorenwoningen dan geen ruimte meer is voor de daar gewenste groene invulling, wat in het verlengde van de Thorbeckelaan voor een groen aanzicht moet zorgen.
2.	Qua (verkeers)veiligheid heeft indiener ernstige zorgen over het voetpad langs de huizen, garages en parkeerplaatsen. Die zorg wordt groter nu de achteruitgangen van de seniorenwoningen hier ook op aansluiten. In de praktijk is het niet alleen een voetpad, maar ook een pad gebruikt door fietsers en bromfietzers. Zij hebben vrij slecht zicht op parkeerplaatsen en/of denken onvoldoende aan weggrijpende auto's. Indiener pleit daarom voor een zodanig ontwerp van de erfafscheidingen dat voldoende zicht is op de parkeerplaatsen. Ook wordt gepleit voor verandering van de toegangshekken aan de uiteinden van het voetpad, zodanig dat fiets- en scooterver-	De zorgen van indiener zijn bekend en zijn vooral van toepassing op de huidige situatie. De toevoeging van enkele achteraansluitingen van de nieuw te bouwen woningen heeft weinig tot geen invloed op intensiever gebruik van het pad en daarmee de verkeersveiligheid. Het pad is juist bedoeld voor de ontsluiting van achtertuinen en de garageboxen en draagt bij aan een fijnmazig voetgangersnetwerk in de wijk. Voor voetgangers is in de huidige situatie al sprake van voldoende zicht, rekening houdend met hun verplaatsingssnelheid. De bestaande coniferenhaag op de hoek bij de bedoelde parkeerplaatsen, steekt ruim over de perceelgrens heen. Wanneer deze wordt verwijderd en vervangen door de nieuwe erfafscheidingen, ontstaat nog

	keer meer ontmoedigd wordt, bij voorkeur met een nauwere doorgang.	wat meer zicht. De onveiligheid komt voort uit het onjuist gebruik van het pad door fietsers en scooters. Dit is een bestaand probleem dat los staat van de ontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Dit heeft buiten deze procedure om aandacht van de gemeente.
--	--	---

Zienswijze 9: d.d. 14 april 2021, kenmerk 2021-23986

	Zienswijze	Reactie
1.	De geplande seniorenwoningen krijgen in het plan voor de planlocatie Troelstralaan een achteruitgang op het doorgaande pad aansluitend op de aanwezige garages. In de huidige situatie is met de beperkte ruimte al lastig om de auto's veilig uit de garages te krijgen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt de grote hoeveelheid (brom)fietsers en voetgangers die gebruik maken van het voetpad dat naast de woning Van der Duyn van Maesdamstraat 122 ligt. Op het moment dat ook de seniorenwoningen een achteruitgang met poort op hetzelfde pad krijgen, voorziet indiener een nog onveiligere en onoverzichtelijkere situatie. De op dit moment voorgestelde ruimte is volgens indiener te krap voor alle functies die er gepland zijn. Indiener zou dan ook graag zien dat de uitgang van deze woningen in ieder geval verder van het bestaande pad af komt, zodat er veilig met de auto uit de garage gedraaid kan worden. Doordat de geplande wijk in een u-vorm wordt gebouwd blijft er wat indiener betreft in het midden voldoende ruimte over om dit op te schuiven.	De breedte tussen de huidige erfafscheiding (coniferen haag) van de planlocatie en de garageboxen is 7.00 meter. Dat is voldoende om de garageboxen (veilig) in- en uit te rijden. Deze beschikbare manoeuvreerruimte blijft gehandhaafd. De huidige (brede) haag steekt bovendien uit tot over de perceelsgrens. Wanneer deze vervangen wordt door de nieuwe erfafscheiding, ontstaat dus al iets meer ruimte dan nu aanwezig is. De deuren in de erfafscheidingen van de zes seniorenwoningen openen in de richting van die woningen en niet richting het pad. Dit heeft dus geen invloed op de beschikbare manoeuvreerruimte en heeft nagenoeg geen effect op de overzichtelijkheid. Zoals indiener aangeeft, wordt het probleem vooral veroorzaakt door (onjuist) gebruik van het pad door fietsers en scooters. Dit wordt niet opgelost door het verschuiven van de geplande erfafscheiding en heeft als bestaand probleem al de aandacht van de gemeente.
2.	In de oude situatie stond de school ver van de woning van indiener, waardoor het uitzicht niet werd belemmerd en er ook geen zicht vanuit de school op de woning van indiener was. In de nieuwe situatie is dat helaas anders. De woningen staan relatief gezien kort op de woning en achtertuin van indiener. Mede rekening houdend met de vrijheid die de seniorenwoningen hebben om aan de achterzijde een dakkapel te plaatsen, beperkt het bouwplan de privacy en woongenot van indiener. Indiener stelt daarom voor om de seniorenwoningen verder van het pad te situeren en om daarnaast een verbod op te leggen tot het plaatsen van een dakkapel aan de achterzijde van de 6 seniorenwoningen.	Het wordt niet ontkend dat de nieuwe situatie impact heeft op de privacy van indiener. Zeker in verhouding tot hoe de locatie altijd ingevuld en gebruikt is geweest. Uiteraard is dit vervelend. In het nu geldende bestemmingsplan zijn echter bouwmogelijkheden opgenomen die -bij benutting ervan- beduidend meer impact kunnen hebben op het woongenot van indiener dan de nu voorgenomen bouwplannen. Dat van deze mogelijkheden nooit gebruik is gemaakt, maakt niet dat dit in de ruimtelijke afweging buiten beschouwing gelaten kan worden. De seniorenwoningen zijn zowel qua afstand (verder weg) als bouwhoogte (lager) een planologische verbetering ten opzichte van de ruime mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan, dat bijvoorbeeld een woonzorgvorm op de locatie toestaat. De situatie die ontstaat komt bovendien overeen met veelvoorkomende en geaccepteerde omstandigheden in woonwijken. Dit afwegende is de inbreuk op de privacy en woongenot van indiener met het plan niet van dien aard dat dit leidt tot de gevraagde verschuiving van het plan. Het is daarnaast niet mogelijk het bouwen van

		dakkapellen aan de achterzijde van de woningen te verbieden. Het plaatsen van een dakkapel kan hier vergunningsvrij op basis van landelijke bouwregelgeving. Uitsluitend op grond van locatie-specifieke omstandigheden kan in een bestemmingsplan, mits deugdelijk gemotiveerd, een planregeling worden opgenomen waarmee vergunningsvrij bouwen wordt uitgesloten. Van bijzondere omstandigheden is in dit geval geen sprake.
3.	Indiener mist de aansluiting met de rest van de wijk. In een persoonlijk overleg op 10 juli 2020 met de projectontwikkelaars is er met indiener gesproken over een uniforme groenafschieding. Bij de seniorenwoningen zou dit een afschiding van 1,80 meter hoog zijn met een aansluitende afschiding ter hoogte van de parkeerplaatsen van 1-1,20 meter hoog (open zichtveld). Maar in de laatste versie van de plannen lijkt er sprake te zijn van een afschiding van 1,80 meter rondom de gehele nieuwbouw. Het lijkt er daarmee op dat de nieuwe wijk wordt 'afgesloten', terwijl indiener juist had begrepen en hoopte dat de nieuwe wijk zou worden verbonden met de Van der Duijn van Maesdamstraat. Indiener stelt dan ook voor om de nieuwe wijk met de rest van de wijk met elkaar in verbinding te brengen en het originele plan voor wat betreft de groenafschiding te realiseren.	De ontwikkelaar herkent zich er niet in dat in eerdere plannen sprake is geweest van lagere erfafscheidingen. Wel is dit als wens door indiener (en andere buurtbewoners) kenbaar gemaakt. Ontwikkelaar is niet in deze wens meegegaan; omwille van de privacy van toekomstige bewoners is vastgehouden aan een hogere erfafscheiding bij de zij- en achtertuinen van de nieuwe woningen. Er worden binnen het plan eenduidige groene erfafscheidingen gerealiseerd van 1,80 meter. Als deze bij de woning op de gevraagde plek wordt verlaagd naar 1-1,20 meter, is het door indiener gewenste open zichtveld (alsnog) niet te handhaven. Vergunningsvrij heeft de koper van de woning namelijk altijd de mogelijkheid achter de lage erfafscheiding alsnog een hogere erfafscheiding te plaatsen. Gelet op de gewenste privacy in de achtertuin van deze woning, is de kans dat dit gebeurt zeer aannemelijk. Dit doet eerder afbreuk aan het omgevingsbeeld dan dat het aanzicht verbetert. Het klopt dat het nieuwe wijkje hiermee wordt 'afgesloten' van de huidige woningen aan de Van der Duyn van Maesdamstraat. Uit stedenbouwkundig oogpunt is dat niet bezwaarlijk. De situatie die ontstaat komt overeen met veelvoorkomende en geaccepteerde omstandigheden in woonwijken.

Zienswijze 10: d.d. 14 april 2021, kenmerk 2021-24386

	Zienswijze	Reactie
1.	Indiener kan zich niet verenigen met de bouwplannen voor de locatie Koningin Julianastraat. Hij vreest voor ernstige vermindering van het woon- en leefgenot, nu op korte afstand van zijn woning een bebouwingswand van 23 meter komt binnen een bouwvlak van 456 m². De kleur en het materiaalgebruik staan voor indiener haaks op het beeld van de huidige bebouwing aan de Koningin Julianastraat en gevreesd wordt voor zicht op een 'doodskist'.	Het gebouw is relatief groot in vergelijking met andere bebouwing aan de Koningin Julianastraat. Daarin is overwogen dat op korte afstand van het station en het centrum en met onder andere het gebouw van het Medisch Centrum aan de overzijde van het spoor, een groter volume hier ook zeker denkbaar is. Door de twee bouwlagen met flauwe kap is het ontwerp relatief laag voor een gebouw met appartementen en niet te groot of te hoog voor deze plek. Dit neemt niet weg dat een gebouw van deze omvang effect heeft op de omgeving en van invloed kan zijn op het huidige woon- en leefgenot van indiener. Het ter inzage gelegde (ontwerp)beeldkwaliteitsplan kent enige tegenstrijdigheden voor wat betreft de beoogde uitwerking van het bouwplan. Het plan wekt de indruk van een zwarte houten schuur, waar in de materialisering en kleurgebruik andere keuzes zijn beschreven.

		De zienswijze geeft dan ook aanleiding om het beeldkwaliteitsplan aan te passen/te verbeteren. In het plan wordt gerefereerd aan de kenmerkende verkaveling aan de Koningin Julianastraat, met veelal kleinere woningen van baksteen aan de voorzijde en relatief grote schuren daarachter. Met de invulling van de nieuwbouw wordt deze reeks van woningen en schuren als het ware afgesloten met een nieuw bouwvolume, dat door de verspringing is opgedeeld in twee delen. Het voorste deel wordt net als de bestaande woningen uitgevoerd in overwegend baksteen/metselwerk, waarbij het achterste deel door toepassing van (ook) hout meer refereert aan de schuren achter de woningen. Zonder identiek te hoeven zijn, sluit het gebouw hierdoor aan op de bebouwing aan de Koningin Julianastraat. Het ontwerp wordt op een eigentijdse manier uitgevoerd. Het gebouw kent een ingetogen architectuur in een gedekte donkere kleurstelling. Door deze benadering ontstaat een logisch en helder verschil in beeld tussen het grotere volume met appartementen op deze plek en de karakteristieke gemetselde woningen in de kleinere volumes. Een donkere kleurstelling zorgt daarbij voor een bescheiden verschijning. Het is niet de bedoeling dat dit een zwart gebouw wordt, waardoor indier mogelijk vreest voor een 'doodskist'. Gedacht wordt aan een ontwerp met donkere aardetinten baksteen en donkere houten delen. Het beeldkwaliteitsplan wordt op dit punt verduidelijkt en aangepast.
2.	Met het plan gaat indier van een vrij uitzicht op weilanden met paarden, naar een uitzicht op 16 appartementen. Andersom ontstaat ook uitzicht vanuit de appartementen en bijbehorende balkons op het perceel en de woning van indier. In het geldende bestemmingsplan was geen bouwvlak opgenomen, wat impliceert dat de gemeente niet van plan is geweest om het bouwen van woningen mogelijk te maken. Een bouwplan van 16 woningen en bijbehorend parkeren was dan ook op geen enkele wijze te verwachten. Dit is onvoldoende in de ruimtelijke onderbouwing afgewogen. Het plan leidt tot ernstige inperking van de privacy en tot geluid-, parkeer- en verkeersoverlast. Bovendien blijkt nergens uit dat een afweging van de belangen van indier heeft plaatsgehad. Er is sprake van een onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd besluit. Een hoop bezwaren kunnen worden weggenomen door het huidige plan beter passend te maken in de omgeving, dit onder meer door indier inspraak te geven in de uitvoering en afwerking van het appartementencomplex, zoals kleurgebruik, achtergevel, inrichting van de balkons, erfafscheiding,	Effect en impact voor omgeving is een logisch gevolg van nieuwe ontwikkelingen aansluitend op bestaande bebouwing. In een volledig nieuw te ontwikkelingen wijk is een invulling als deze passend. Geluid van parkeren en bewoners wordt als onderdeel gezien van de reguliere woonomgeving. Parkeren vindt vaker plaats aansluitend op tuinen van woningen en er kan afwisseling aanwezig zijn tussen laag- en hoogbouw. Tuinen grenzen vaak aan elkaar, wat invloed heeft op privacy van de bewoners. In dit geval is echter sprake van het toevoegen van een nieuw woongebouw aansluitend op bestaande woonbebouwing op een plek waar altijd sprake is geweest van een open ruimte. Aanwonenden hebben niet bewust gekozen voor een situatie met achterburen. Dat maakt dat uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een zorgvuldige(r) afweging nodig is vanwege de impact die de ontwikkeling heeft op de bestaande situatie dan wanneer sprake is van een volledig nieuwe woonbuurt. De locatie is al langere tijd in beeld voor herontwikkeling. In de toelichting van het geldende bestemmingsplan uit 2013 is ook beschreven dat de gemeente voornemens is op deze locatie woningbouw mogelijk te maken, maar dat die ontwikkeling niet in dat bestemmingsplan is meegenomen. Voorliggend plan geeft hier in-

	groenvoorziening en openbare verlichting.	vulling aan. Destijds was nog niet bekend op welke wijze woningbouw zou gaan plaatsvinden. Indiener had dus inderdaad niet kunnen vermoeden dat een bouwplan met 16 appartementen en parkeren te verwachten was aansluitend op zijn perceel. Voor de gemeente is een taak weggelegd om te voorzien in de woningbehoefte. In overeenstemming met de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' wordt in eerste instantie gezocht naar inbreidingslocaties om in deze behoefte te voorzien. Dat wil zeggen: nieuwe woningen komen vooral binnen de bestaande kernen, door kleinschalige toevoegingen van kwalitatief goede woningen en gewenste woonmilieus. De locatie aan de Koningin Julianastraat past hieronder. Door de ligging nabij onder meer het centrum van Twello en het station, is het voor meerdere doelgroepen een aantrekkelijke locatie om te wonen. Om de slaagkansen op de woningmarkt goed te houden en omdat goede inbreidingslocaties schaars zijn, weegt het algemene volkshuisvestelijke belang in dit geval zwaar in de afweging het plan mogelijk te maken. Uiteraard is daarbij gelet op de omgeving en impact die dit heeft op omwonenden en zijn hun belangen daarin meegewogen. Met erfafscheidingen en positionering van de bomen die worden toegevoegd, is daarbij ingestoken op een inrichting waarbij zicht van en naar omwonenden wordt beperkt. Ook in de architectonische uitwerking, zoals bijvoorbeeld bij de balkons en achtergevels, wordt rekening gehouden met omwonenden met als doel de inijk over en weer tot een minimum te beperken. De ontwikkelaar zegt toe dat hij indiener en andere aanwonenden te zijner tijd het ontwerp ter inspraak wil geven zoals door indiener wordt verzocht. De door hem genoemde punten kunnen dan samen worden onderzocht en waar mogelijk in het belang van hem (en andere aanwonenden) in het ontwerp geoptimaliseerd worden.
3.	Indiener vraagt zich af welke parkeernormen worden gehanteerd. Voor de locatie wordt uitgegaan van een norm van 1,4, terwijl er ook gesproken wordt over een standaardnorm van 1,8. Waar de normen vandaan komen is niet gemotiveerd. 22 parkeerplaatsen wordt op basis van verwachtingen toereikend geacht, terwijl bij een norm van 1,4 bij 16 woningen sprake is van 22,4 parkeerplaatsen. De afwijking ten nadele hiervan wordt niet onderbouwd. Dat in de appartementen vanwege de omvang waarschijnlijk éénpersoonshuishoudens komen, is als onderbouwing ontoereikend. Dit terwijl het aantal parkeerplaatsen hierop wel mede is gebaseerd. Dan is er ook nog sprake van deelauto's, waardoor een lagere parkeernorm kan worden aangehouden. Effectief resteren hierdoor 20 parkeerplaatsen	Het gemeentelijke 'Programma van Eisen voor de inrichting van de openbare ruimte in de gemeente Voorst' gaat bij goedkope en middeldure woningen standaard uit van een parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per woning, maar biedt de ruimte om op basis van de parkeerkencijfers van het CROW de parkeernorm aan te passen op de situatie en omgevingsfactoren. Vanwege de specifieke ligging nabij het station en de zeer kleine oppervlakte van de appartementen, waarmee geen sprake is van een standaard situatie, is in dit geval dan ook op basis van de CROW-normen de parkeernorm bepaald en naar beneden bijgesteld. Uitgangspunt binnen het plan aan de Koningin Julianastraat is dat de appartementen huurappartementen worden. De ontwikkelaar en woningbouwcorporatie zijn in gesprek over aankoop van het plan door de corporatie. Op basis van de koop- en realisatieovereenkomst met de ontwikkelaar, bestaat ook de mogelijkheid vier

	voor de 16 huishoudens, wat neerkomt op een norm van 1,25 per huishouden in plaats van de gestelde 1,4. Dat veelal over verwachtingen wordt gesproken, lijkt de gebrekkige motivering te bevestigen. Daarbij houdt de gemeente de optie open om extra parkeerplaatsen te realiseren waar nu de wadi is voorzien, wat niet verdedigbaar is. Op basis van voorgaande kan niet gesteld worden dat de voorziene 20 parkeerplaatsen en 2 parkeerplaatsen voor deelauto's toereikend zullen zijn. Als uitgegaan wordt van de standaard norm van 1,8 zijn 28,8 parkeerplaatsen nodig.	appartementen als (bereikbare) koopwoning aan te bieden. Deze intentie heeft de ontwikkelaar overigens niet. De bandbreedte voor de parkeernorm op deze locatie (weinig stedelijk, schil centrum) ligt volgens het CROW tussen 0,8 en 1,6 parkeerplaats per huurwoning en tussen 1,0 en 1,8 per koopwoning. Omdat (ook) sprake kan zijn van enkele koopappartementen, is voor het bepalen van de parkeernorm zekerheidshalve uitgegaan van een zwaardere parkeernorm, dus die van toepassing is op koopwoningen. De parkeernorm bedraagt 1,4 parkeerplaats per woning. Er is uitgegaan van de gemiddelde norm. De maximale norm binnen de bandbreedte komt overeen met de eerder genoemde standaardnorm voor goedkope en middeldure woningen, terwijl hier juist een lagere parkeernorm logisch is vanwege de situatie en omgevingsfactoren. De minimale norm kent daarentegen geen enkele marge voor bezoekers per auto, wanneer het autobezit uitkomt op één auto per woning (of mogelijk zelfs meer). Enige marge is zeker wenselijk in dit gebied. Het totaal benodigde aantal parkeerplaatsen is 22,4 parkeerplaatsen. Dit getal is naar beneden afgerond vanwege het uitgangspunt dat met de zwaardere norm is gerekend. Daarnaast was ook het aanbieden van deelauto's opgenomen in het plan, wat bijdraagt aan minder autobezit en dus minder parkeerbehoefte. In de gemeente Voorst zijn nog geen situaties bekend waarbij met deelauto's gewerkt wordt. Uit oogpunt van duurzaamheid staat de gemeente hier wel positief tegenover. De ontwikkelaar heeft inmiddels echter laten weten af te zien van dit onderdeel van het plan. Om die reden wordt op dit onderdeel van de zienswijze niet verder meer ingegaan. De toelichting van het (ontwerp-) bestemmingsplan wordt op basis van bovenstaande aangepast.
4.	Parkeren vindt plaats direct aansluitend aan het perceel van indiener. De impact hiervan op zijn woon- en leefklimaat is niet afgewogen. Het verdient volgens indiener aanbeveling om de parkeerplaatsen te verplaatsen en voornamelijk te realiseren aan de zijde van de Koningin Julianastraat, bij voorkeur direct naast de wadi op het terrein dat buiten het plangebied valt en is aangemerkt als mogelijk toekomstige Park & Ride locatie. Zo kan er een groenstrook worden gerealiseerd tussen het appartementencomplex en het perceel van indiener en wordt de overlast voor hem sterk verminderd.	Geluid door parkeren wordt als onderdeel van een reguliere woon- en leefomgeving gezien. Dit laat inderdaad onverlet dat het parkeren vanwege de situering impact heeft op aanwonenden, waaronder indiener. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze(n) is akoestisch onderzoek naar het parkeren en bijbehorende verkeersbewegingen uitgevoerd om te bepalen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor indiener (en andere aanwonenden). Het onderzoek is weergegeven in een notitie die als bijlage bij het bestemmingsplan wordt opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de verkeersbewegingen op het perceel voldoen aan de streefwaarden die voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden aangehouden. Behalve het manoeuvreren, is ook sprake van maximale geluidsniveaus die kunnen optreden door het dichtslaan van autoportieren. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat overdag en in de avondperiode voldaan wordt

		aan de streefwaarden voor de maximale geluidniveaus. In de nachtperiode treedt wel een overschrijding op. Dit kan worden voorkomen als een voldoende geluidwerende erfafscheiding van 2 meter hoogte wordt gerealiseerd tussen het parkeren en de tuin van indiener. Op deze plek was al een erfafscheiding voorzien in het plan, echter 20 cm lager en niet van de zwaarte die nodig is om de streefwaarden voor geluid te bereiken. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor indiener te garanderen, wordt het realiseren van de geluidwerende erfafscheiding met een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Dit houdt in dat de nieuwe woningen niet eerder in gebruik mogen worden genomen dan dat de geluidwerende erfafscheiding gerealiseerd is. Direct aansluitend op de perceelsgrens is het plaatsen hiervan bij recht mogelijk. De ontwikkelaar wil echter eerst in overleg treden met de aanwonenden over het plaatsen van de afscherming en de uitvoering hiervan. Gedacht wordt aan een erfafscheiding van Kokowall, die behalve geluidsisolerend en -absorberend ook geschikt is om met klimplanten 'groen' te laten begroeien. Hierin kunnen echter ook andere keuzes gemaakt worden. Ook kan besproken worden een nieuwe afscherming ter vervanging van bestaande schuttingen op de gezamenlijke perceelsgrens te plaatsen, op kosten van de ontwikkelaar. Behalve het opnemen van genoemde voorwaardelijke verplichting, wordt ook een afwijkingbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen deze verplichting te kunnen laten vervallen als uit overleg tussen ontwikkelaar en aanwonenden unaniem zou blijken dat partijen géén nieuwe (geluidwerende) erfafscheiding gerealiseerd willen hebben en aanwonenden accepteren dat niet voldaan wordt aan de streefwaarden. Gelet op de toenemende parkeerdruk bij het station van Twello, hecht de gemeente er veel belang aan het terrein ten westen van de wadi te behouden voor een mogelijk toekomstige P+R locatie. Om die reden is het ook een bewuste keuze geweest dit terrein buiten het plangebied te houden. Uit ruimtelijk/stedenbouwkundige overwegingen is het verplaatsen van de parkeerplaatsen naar de voorzijde van de nieuwbouw binnen het plangebied (ook) niet wenselijk. Hier wordt gestreefd naar een rustige en groene aanblik vanaf het openbaar gebied. Mocht op termijn de P+R gerealiseerd worden, dan biedt dit bovendien een kleine open buffer ten opzichte van dat terrein. Ook bestaat de kans dat parkeerplaatsen die voor bewoners bedoeld zijn, eventueel gebruikt worden door mensen die voor de P+R komen, indien deze parkeersituaties direct aan elkaar zouden grenzen. Er bestaat begrip voor de wens van indiener om het parkeren te verplaatsen naar de zijde van de Koningin Julianastraat. Omdat met het
--	--	---

		parkeren aan de achterzijde voldaan kan worden aan streefwaarden voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wordt het algemene belang voor behoud van de ruimtereservering voor een P+R en het ruimtelijk beeld van de locatie vanaf openbaar gebied echter zwaarder gewogen dan het belang van indiener.
5.	Indiener is van mening dat het plan onvoldoende rekening houdt met de akoestische impact die de komst van de woningen (met bijbehorende bewoners, voertuigen en warmtepompen) met zich meebrengt voor omwonenden. Het project zal een geluidswaarmerking hebben en er vindt geluidsvermeerdering plaats door aanrijdend bestemmingsverkeer en de verkeersbewegingen naar de achterliggende parkeerplaats.	De nieuwbouw heeft een verkeersaantrekkende werking ten opzichte van de bestaande situatie. In de planvorming is rekening gehouden met een toename van 100 tot maximaal 120 motorvoertuigen per etmaal, uitgaande van een worst-case scenario. In de praktijk is de verwachting dat dit aantal lager is en gaat om circa 80 tot 90 verkeersbewegingen per dag. Dit is gebaseerd op landelijke richtlijnen van het CROW, uitgaande van het type appartement en de locatie nabij het station en het centrum van Twello. De huidige verkeersintensiteit van de Koningin Julianastraat is niet exact bekend, maar ligt lager dan 500. De toename van verkeersbewegingen kan dan ook merkbaar zijn. Voor het omgevingstype, namelijk een woonwijk nabij het centrum van Twello, is deze toename echter passend en acceptabel. Het effect van de extra motorvoertuigen per etmaal op het wegverkeerslawaai leidt niet tot een overschrijding van de wettelijke geluidnormen. Een intensiteit rond de 500 motorvoertuigen per dag wordt beschouwd als een verwaarloosbare intensiteit voor wegverkeerslawaai. Zoals onder punt 4 genoemd, is onderzoek verricht naar het parkeren en bijbehorende verkeersbewegingen op het perceel en kan met het plan voldaan worden aan geluidsnormen voor een goede ruimtelijke ordening. Terecht wordt gesteld dat door het gebouw een geluidswaarmerking kan plaatsvinden voor het geluid dat afkomstig is van het spoor en -in mindere mate- het wegverkeer op de Koningin Julianastraat. In het eerder uitgevoerde akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeer is hier geen aandacht aan geschonken. Naar aanleiding van de zienswijze is dit onderzoek aangevuld met berekeningen van het effect van het plaatsen van het nieuwe gebouw op de 2^e-lijns woningen, waaronder die van indiener. Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting op alle toetspunten gelijk blijft of afneemt na realisatie van de nieuwe woningen. Geconcludeerd wordt dan ook dat geen sprake is van toename van geluid van spoor en weg door weerkaatsing op het nieuwe gebouw. Bij het plaatsen van warmtepompen moet rekening worden gehouden met burens. Sinds 1 april 2021 gelden nieuwe geluidseisen voor (nieuw te plaatsen) buiten opgestelde installaties. Deze mogen maximaal 40 dB geluid veroorzaken bij burens. Wordt dit vanwege afstand niet gehaald, dan moeten deze worden afgeschermd. Bij de (later) benodigde omgevingsvergunning voor het bouwen, wordt erop toegezien dat hieraan voldaan wordt.

		Samengevat heeft de ontwikkeling een toename van geluid tot gevolg. In de belangenafweging hierover is gelet op het voorgaande geoordeeld dat deze aspecten geen onevenredige hinder voor omwonenden opleveren.
--	--	---

Zienswijze 11: d.d. 14 april 2021, kenmerk 2021-24293

	Zienswijze	Reactie
1.	Indiener pleit voor de locatie Troelstralaan voor verbinding met de Van der Duyn van Maesdamstraat in de vorm van een voetpad, zoals op veel andere plekken in Twello. Hij is daarnaast gewend aan een weids uitzicht op het schoolplein en de lage school, waar nu een afscheiding van 1,80 meter hoog komt. Graag heeft indiener doorzicht naar de groene kern die Erve Troelstra krijgt. Dit is goed te combineren met het genoemde voetpad, met ter weerszijde een strook van 1 meter met gras of laagblijvende beplanting. Verplaatsing van één of twee seniorenwoningen richting Troelstralaan zou de mogelijkheid van het bepleite doorzicht vergemakkelijken	Hoewel een voetpad hier inpasbaar zou kunnen zijn, bestaat daar geen noodzaak toe en biedt dit geen nadrukkelijke meerwaarde voor voetgangers. In de bestaande situatie is ook geen wandelverbinding aanwezig en met het plan worden geen nieuwe functies opgenomen die binnen een bepaalde loopafstand bereikt moeten worden. Voor de inrichting en gebruiksmogelijkheden van de kavel met vrijstaande woning heeft een voetpad op deze plek nadelige effecten. Om deze redenen wordt het (ontwerp)bestemmingsplan niet aangepast door een voetpad op te nemen. Het uitzicht dat indiener gewend was, wordt door de nieuwe inrichting inderdaad beperkt. Hierbij wordt opgemerkt dat dit uitzicht binnen de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan voor de locatie biedt, ook verloren kan gaan. Om het doorzicht en de openheid te verbeteren, is de ontwikkelaar indiener (en andere omwonenden) in het voortraject tegemoet gekomen door in die hoek van het plangebied een woning te laten vervallen. Daardoor is meer ruimte ontstaan tussen de seniorenwoningen en de (na aanpassing) vrijstaande woning. Het is ruimtelijk niet wenselijk en haalbaar één of twee seniorenwoningen te verplaatsen naar de andere (noordelijke) zijde van het woonblok. Daarvoor is aan de noordzijde onvoldoende ruimte aanwezig. Bovendien is het uit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk dat het woonblok aan deze zijde voorbij de rooilijn van de aangrenzende woningen aan de Troelstralaan komt te liggen. Ook zou het betekenen dat tussen Troelstralaan en de kopse kant van de seniorenwoningen dan geen ruimte meer is voor de daar gewenste groene invulling, wat in het verlengde van de Thorbeckelaan voor een groen aanzicht moet zorgen.
2.	Qua (verkeers)veiligheid heeft indiener ernstige zorgen over het voetpad langs de huizen, garages en parkeerplaatsen. Die zorg wordt groter nu de achteruitgangen van de seniorenwoningen hier ook op aansluiten. In de praktijk is het niet alleen een voetpad, maar ook een pad gebruikt door fietsers en bromfietzers. Zij hebben vrij slecht zicht op parkeerplaatsen en/of denken onvoldoende aan wegrijdende auto's. Indiener pleit daarom voor een zodanig ontwerp van de erfafscheidingen dat voldoende zicht is op de parkeerplaatsen. Ook wordt gepleit voor verandering van de toegangshekken aan	De zorgen van indiener zijn bekend en zijn vooral van toepassing op de huidige situatie. De toevoeging van enkele achteraansluitingen van de nieuw te bouwen woningen heeft weinig tot geen invloed op intensiever gebruik van het pad en daarmee de verkeersveiligheid. Het pad is juist bedoeld voor de ontsluiting van achtertuinen en de garageboxen en draagt bij aan een fijnmazig voetgangersnetwerk in de wijk. Voor voetgangers is in de huidige situatie al sprake van voldoende zicht, rekening houdend met hun verplaatsingssnelheid. De bestaande coniferen haag op de hoek bij de bedoelde parkeerplaatsen, steekt ruim over de perceelgrens heen. Wanneer deze wordt verwijderd en vervangen

	de uiteinden van het voetpad, zodanig dat fiets- en scooterverkeer meer ontmoedigd wordt, bij voorkeur met een nauwere doorgang.	door de nieuwe erfafscheidingen, ontstaat nog wat meer zicht. De onveiligheid komt voort uit het onjuist gebruik van het pad door fietsers en scooters. Dit is een bestaand probleem dat los staat van de ontwikkeling die met voorliggend (ontwerp)bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Dit heeft buiten deze procedure om aandacht van de gemeente.
--	--	--

3. Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen

De inhoud van de zienswijzen geeft deels aanleiding het (ontwerp)bestemmingsplan en het (ontwerp)beeldkwaliteitsplan aan te passen. Hieronder worden de aanpassingen benoemd.

Bestemmingsplan

De zienswijzen leiden tot een aantal aanpassingen in het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende punten:

- In de regels wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor onderzoek naar en voorkomen van trillingshinder van het spoor (locaties Frans Halsstaat en Koningin Julianastraat);
- In de regels wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor een geluidwerende erfafscheiding op de locatie Koningin Julianastraat;
- In samenhang met voorgaande punt wordt in de regels een afwijkingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen om onder voorwaarden de geluidwerende erfafscheiding niet of op andere wijze te realiseren;
- Op de verbeelding wordt een aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – voorwaardelijke verplichting trillingen' opgenomen op de bouwvlakken aan de locaties Frans Halsstraat en Koningin Julianastraat;
- Op de verbeelding worden de goot- en bouwhoogten van drie bouwvlakken aan de Troelstalaan aangepast.

In samenhang met bovenstaande punten wordt ook de toelichting van het bestemmingsplan aangepast en aangevuld. De zienswijzen hebben geleid tot zowel een aangevuld akoestisch onderzoek als een extra akoestisch onderzoek, die als bijlagen bij de toelichting worden opgenomen. Daarnaast wordt de verantwoording van de parkeernorm voor de locatie Koningin Julianastraat in de toelichting aangepast. Ook vinden aanpassingen plaats in samenhang met de wijzigingen in het beeldkwaliteitsplan (zie hieronder).

Beeldkwaliteitsplan

Het beeldkwaliteitsplan wordt voor twee locaties aangepast. De locatie Troelstalaan wordt tekstueel aangevuld en gewijzigd wat betreft bouwlagen, nokrichtingen en bouwhoogtes. Voor de locatie aan de Koningin Julianastraat wordt de inleidende omschrijving aangevuld en aangepast, worden enkele referentiebeelden vervangen en wordt het deel over materiaal en kleurgebruik aangescherpt.