

▼
▼
▼
▼
▼
▼
▼
▼

Eindverslag inspraakreacties en reacties vooroverleg (art 3.1.1 Bro) Voorontwerpbestemmingsplan Noordzuidverbinding

Nr. 13INT01790

Inspraakreacties op voorontwerpbestemmingsplan Noordzuidverbinding

Het voorontwerpbestemmingsplan Noordzuidverbinding heeft voor inspraak ter inzage gelegen van 24 november 2012 t/m 4 januari 2013. Daarbij bestond de mogelijkheid voor een ieder om een inspraakreactie in te dienen. Tevens is deze periode gebruikt om overheidsinstanties te informeren in het kader van het wettelijk vooroverleg (art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening). In het tweede gedeelte van het verslag wordt ingegaan op de vooroverlegreactie.

Op dit voorontwerp zijn 8 inspraakreacties binnen gekomen:

1. [REDACTED] [REDACTED] Hellendoorn d.d. 26 november 2012 en ingekomen op 26 november 2012 nr. 12INK11570;
2. Van Hoogmoed taxatie- en adviesbureau voor onroerende zaken b.v., Lage Esweg 18, 7441 AX Nijverdal namens [REDACTED], [REDACTED] te Nijverdal en [REDACTED] te Nijverdal d.d. 4 december 2012 en ingekomen op 7 december 2012 nr. 12INK11488;
3. [REDACTED], Collenstaartweg 10 7443 RP Nijverdal d.d. 6 december 2012 en ingekomen op 7 december 2012 nr. 12INK11492;
4. [REDACTED], [REDACTED] Nijverdal, d.d. 24 december 2012 en ingekomen op 28 december 2012 nr. 12INK12230);
5. [REDACTED], [REDACTED] Hellendoorn d.d. 3 januari 2013 en ingekomen op 3 januari 2012 nr. 13INK00458;
6. [REDACTED], [REDACTED] Beekbergen d.d. 4 januari 2013 en ingekomen op 4 januari 2013 nr. 13INK00460
7. [REDACTED], [REDACTED] Hellendoorn en [REDACTED], [REDACTED] Hellendoorn d.d. 4 januari 2013

Deze reacties zijn allen binnen de termijn ingediend en zijn daarmee ontvankelijk.

8. [REDACTED], [REDACTED] Hellendoorn heeft op 22 februari 2012 (12INK01453) een brief gestuurd (aan college). In de 2^e week van januari heeft [REDACTED] gevraagd om een gemeentelijke reactie op zijn brief om te kunnen gebruiken bij een inspraakreactie op het bestemmingsplan.
Op basis van verschoonbare termijnoverschrijding wordt de brief van 22 februari 2012 meegenomen bij de inspraakreacties.

De reacties worden samengevat weergegeven en daarna beoordeeld.

Ad. 1 [REDACTED] [REDACTED] Hellendoorn d.d. 26 november 2012 en ingekomen op 26 november 2012 nr. 12INK11570;

De [REDACTED] heeft nu uitzicht op een weiland met koeien/paarden en zicht op de Regge. Na realisatie van het genoemde bestemmingsplan, verandert dat uitzicht in een verkeersknooppunt met veel verkeersbewegingen en waarschijnlijk lichthinder van auto's in hun woonkamer. De familie doet een voorstel voor een andere wegindeling, namelijk geen rotonde aanleggen voor hun woning, maar een verbindingsweg maken tussen de Kasteelstraat en de Noordzuidverbinding door de Koestraat te verlengen. Op de plek van de rotonde kan een uitrijstrook worden gemaakt. Tussen de afslag naar de Koestraat en de uitrijstrook op de locatie van de rotonde kan de weg driebaans worden gemaakt, zodat er een afslagstrook voor linksafslaand verkeer kan worden aangelegd. Een win-win situatie: gemeente hoeft geen kostbare rotonde aan te leggen en het uitzicht op asfalt wordt verminderd. In een gesprek heeft de familie [REDACTED] nog voorgesteld om de rotonde op te schuiven richting de sportvelden. Mocht de Noordzuidverbinding worden aangelegd volgens het bestemmingsplan, dan wordt het woongenot aangetast en zal de familie [REDACTED] een claim voor planschade indienen bij de gemeente en verzoek om herziening van de WOZ-waarde. Ze verzoekt om samen te bespreken hoe te komen tot een passende groene aankleding tussen de weg en hun woning. Ze willen graag een afspraak met de verantwoordelijke wethouder en eventueel verkeersdeskundige om de zienswijze toe te lichten.

Beoordeling gemeente:

Verkeerskundig/Verkeersveiligheid

Voorafgaand aan het bestemmingsplan is het tracé in het jaar 2007 vastgesteld door het college, gebaseerd op de tracéstudie Hellendoorn-Reggedal-Hulsen (april 2007) waarin nut en noodzaak is weergegeven. In de jaren erna zijn er varianten ontworpen, maar in 2011 heeft het college besloten het tracé te handhaven, zoals dat eerder al was besloten. Een wijziging is er alleen nog gekomen nabij de Kasteelstraat, waar, verkeerskundig gezien, een mooie oplossing ontstaat door de sanering van een agrarisch bedrijf.

Eén van de ontwerputgangspunten voor de gehele Noordzuidverbinding is te kiezen voor een rotonde als vorm van aansluiting. Een zogenaamd T-aansluiting, zoals wordt voorgesteld, is, aanzienlijk onveiliger dan een rotonde. Zeker waar sprake is van kruisende wegen met hoge intensiteiten en aparte rijstroken voor het afslaande verkeer.

Het 'verlengen' van de Koestraat betekent ook dat de woningen ten noorden van de familie [REDACTED] meer verkeer/geluidsoverlast zullen ondervinden dan wanneer de rotonde op de huidige plek wordt aangelegd.

Er is gestreefd om een zo direct mogelijke aansluiting te ontwerpen van de gemeentelijke hoofdwegen op de noordzuidverbinding zonder dat dit extra omrijbewegingen veroorzaakt. Uit het regionale verkeersmodel blijkt dat de Noordzuidverbinding voornamelijk gebruikt wordt voor het verkeer dat richting Almelo-Enschede georiënteerd is. Kleine omrijbewegingen, zeker als deze niet in de richting liggen waar de grootste verkeersstromen naartoe voeren, kunnen al zorgen voor ander routegebruik. Hierdoor worden andere wegen extra belast die daarvoor niet of voldoende zijn ingericht met alle negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van dien. Door rekening te houden met bovenstaande uitgangspunten is de huidige ligging van de rotonde bepaald. Daarnaast spelen ook andere zaken zoals grondeigendommen een belangrijke rol bij de plaatsbepaling.

Het voorgestelde alternatief van de familie [REDACTED] wijkt te veel af van de genoemde uitgangspunten en daarom wordt vastgehouden aan het geplande tracé, zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan.

Het uitzicht zal inderdaad wijzigen voor de familie [REDACTED].

Indien de familie [REDACTED] van mening is dat er sprake is van planschade, dan kan daarvoor een verzoek worden ingediend. Dat kan worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden en dan binnen een termijn van 5 jaar. Daarbij geldt wel een eigen maatschappelijk risico (wettelijk geregeld).

Met betrekking tot de landschappelijke inpassing van de Noordzuidverbinding ter hoogte van de woning van de fam. [REDACTED] is eerder met elkaar gesproken, in november 2012. Daarbij is door hen de wens uitgesproken dat de gemeente enige bomen en struiken aanplant op de plekken die vrijvallen als gevolg van de wegaanpassingen. In het bijzonder de zones in de belevingslijn vanuit de eigen woning. De bewoners zien daarbij graag dat er grotere bomen worden toegepast, zoals (verplaatsing van) een paar lindes vergelijkbaar met die aan de overkant staan, aangevuld met het nodige struweel. Dit struweel uit te voeren met een redelijk percentage inlandse groenblijvers, zodat ook het licht van de koplampen van het verkeer op en nabij de rotonde zo min mogelijk opvalt. De gemeente spreekt het verzoek om de nodige afschermdende beplanting, in beginsel ook aan, maar kan dit niet eerder vorm geven dan bij de uitvoering. Ook is de gemeente daarbij afhankelijk van zaken als de ligging van de ondergrondse infrastructuur en van zaken als de vereiste ontsluiting van de woning. Dit verzoek krijgt nadrukkelijk de aandacht bij de nadere uitwerking van het ontwerpbeplantingsplan en bij de uitvoering.

Conclusie: de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad. 2 Van Hoogmoed taxatie- en adviesbureau voor onroerende zaken b.v., Lage Esweg 18, 7441 AX Nijverdal namens [REDACTED], [REDACTED] te Nijverdal en [REDACTED] te Nijverdal d.d. 4 december 2012 en ingekomen op 7 december 2012 nr. 12 INK11488

[REDACTED] worden zowel privé als in hun bedrijfsvoering onevenredig geschaad door de gevolgen van de aanleg van de Noordzuidverbinding. Dit met name vanwege de geplande rotonde net op/ten zuiden van hun perceel en de gewijzigde verkeersrouting. Dit heeft forse financiële consequenties, primair voor de bedrijfsomzet en –winst en ook privéwoonsituatie. De gemeente heeft dit aspect niet c.q. onvoldoende onderkend. Deze consequenties zijn nader toegelicht aan de gemeentelijk grondverwerfer op 17-10-2012.

Een nadere weging van deze consequenties voor een planvorming is vereist in het kader van belangenafweging en economische uitvoerbaarheid van het voorontwerpbestemmingsplan.

Beoordeling gemeente:

Met [REDACTED] en hun vertegenwoordiger wordt al geruime tijd overleg gevoerd. Zowel zakelijk als privé zijn er gevolgen door de aanleg van de weg. In de toelichting aan de grondverwerver heeft de familie aangegeven dat ze vreest dat de aanleg van de rotonde en de nabijheid van hun woning hun woongenot negatief beïnvloedt, omdat op de rotonde auto's een draaiende beweging maken. Dit geeft in hun ogen meer overlast en een daling van de waarde van hun woning. Daarnaast wordt gevreesd voor het feit dat nu het bedrijf niet meer aan een doorgaande weg ontsloten is, de omzet van het bedrijf zal dalen. Tevens is het terugbrengen van voldoende goed bereikbare en veilige parkeerplaatsen voor klanten een onderwerp in het overleg.

Vast staat dat de situatie van het bedrijf verandert. De directe ontsluiting van het bedrijf ligt inderdaad niet meer aan de hoofdinfrastructuur maar het bedrijf krijgt wel een goede en zichtbare ligging aan de rotonde. De vrees voor een aanzienlijk verlies van klanten wordt dus niet gedeeld. Het handhaven van het bestaande tracé, door het dorp Hulsen, van één van de belangrijkste verkeersstromen wordt als onwenselijk gezien. Voor de continuïteit van het bedrijf is een rotonde zo dicht bij het bedrijf, waardoor de zichtbaarheid goed blijft, een betere oplossing dan een rotonde op grotere afstand van het bedrijf. Over de mate waarin de nieuwe verkeerssituatie invloed heeft op de omzet is zeker discussie mogelijk.

Er vindt, binnen de smalle marges overleg plaats over de wijze waarop de infrastructuur zo goed mogelijk kan worden toegesneden op de situatie van het bedrijf. De gemeente heeft naast het perceel van [REDACTED] ook nog grond beschikbaar en is bereid die in te zetten in de onderhandelingen. Deze gronden blijken echter, als gevolg van de ruimtelijke en logistieke indeling van het bedrijf, niet goed inzetbaar te zijn, tenzij grote investeringen worden gedaan in verbouw en herindeling.

Ondanks de bezwaren die er zijn voor het bedrijf en de woning van [REDACTED] zijn er onvoldoende acceptabele mogelijkheden om tot een ander tracé te komen.

De economische uitvoerbaarheid van het plan is niet in gevaar omdat in de begroting rekening is gehouden met de kosten van grondverwerving en planschade.

Geluid

Na realisatie van de nieuwe Noordzuidverbinding in de toekomst, zal de voorgevel van de woning een beduidend lagere gevelbelasting ondervinden, omdat niet alle verkeer meer aan de voorzijde langs rijdt. Ook op de linkerzijgevel (zijde nieuwe rotonde) is er nog sprake van een afname van de gevelbelasting ten opzichte van de huidige situatie. Dit doordat de afstand tussen de gevel en de weg groter wordt.

Conclusie: de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad 3. [REDACTED] Nijverdal d.d. 6 december 2012 en ingekomen op 7 december 2012 nr. 12INK11492

[REDACTED] woont met zijn gezin in een woonboerderij en deze is in de huidige situatie rustig gelegen, met een ongestoord woongenot.

De geplande rotonde nabij de Collenstaartweg met de aftakking in noordwestelijke richting betekent een ingrijpende aantasting van dat woongenot. De gemeente onderkent dit niet, omdat ze nog geen inhoudelijk overleg met hem is gestart. Dit, terwijl hij direct belanghebbende is en de gemeente een deel van zijn gronden nodig heeft voor de Noordzuidverbinding.

Nu de gemeente niet is geweest om te inventariseren om te komen tot principe afspraken, is er onvoldoende inzicht in de ingrijpende gevolgen van hun woongenot en de daarmee gepaard gaande forse waardevermindering van de onroerende zaken.

De gemeente kan niet komen tot een adequate belangenafweging nu hun belangen onvoldoende zijn geïnventariseerd en de economische uitvoerbaarheid onvoldoende is getoetst, althans niet aan de waardevermindering van hun woonboerderij.

Beoordeling gemeente:

[REDACTED] zegt dat er geen inhoudelijk overleg met hem is gestart, maar op 23 augustus 2011 is een eerste overleg gevoerd. Het is zelfs zo dat op zijn verzoek en in overleg met hem, in het plan wijzigingen zijn aangebracht. Onder andere de toegangsweg vanaf de verlegde Jipkesbeltweg naar zijn woning is een resultaat van dit overleg. Nadat over de ontsluiting van de woning en enkele andere zaken goede afspraken waren gemaakt die zijn vertaald in het bestemmingsplan. Daarna heeft inderdaad geen contact meer plaats gevonden. Enkele andere thema's die verder door [REDACTED] in het overleg zijn ingebracht zijn de landbouwkundige bereikbaarheid van een deel van zijn perceel, de opslag van paardenmest en de afvoer van hemelwater. Deze thema's zullen bij de technische uitwerking van de plannen aandacht krijgen.

De economische uitvoerbaarheid van het plan is niet in gevaar omdat in de begroting rekening is gehouden met de kosten van grondverwerving en planschade. Gezien de ligging van de toekomstige Noordzuidverbinding zal de gevelbelasting op de woning toenemen. Deze voldoet echter wel aan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

Conclusie: de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad. 4 [REDACTED], [REDACTED] Nijverdal, d.d. 24 december 2012 en ingekomen op 28 december 2012 nr. 12INK12230);

[REDACTED] woont in de huidige situatie rustig gelegen, met een ongestoord woongenot.

De geplande aanleg van de Noordzuidverbinding dicht bij de oost- en zuidzijde van de woning, betekent een ingrijpende aantasting van dat woongenot. De gemeente onderkent dit niet, omdat ze nog geen inhoudelijk overleg met hem is gestart. Dit, terwijl hij direct belanghebbende is en de gemeente een deel van zijn gronden nodig heeft voor de Noordzuidverbinding.

De (geluids)overlast van de nieuwe weg baart hem zorgen. De weg is met name geprojecteerd aan de oostzijde van de woning en dat zal een onaanvaardbare geluidsbelasting teweeg brengen in en om de woning.

Nu de gemeente niet is geweest om te inventariseren om te komen tot principe-afspraken, is er onvoldoende inzicht in de ingrijpende gevolgen van hun woongenot en de daarmee gepaard gaande forse waardevermindering van de onroerende zaken.

De gemeente kan niet komen tot een adequate belangenafweging nu hun belangen onvoldoende zijn geïnventariseerd en de economische uitvoerbaarheid onvoldoende is getoetst, althans niet aan de waardevermindering van hun woonboerderij. Tevens verzoekt hij de mogelijkheid voor een bouwkaavel op perceelnummer 2579 te onderzoeken.

Beoordeling gemeente:

Met [REDACTED] zijn in 2011 contacten gelegd om de gemeentelijke plannen over de aanleg van de weg toe te lichten. Thema's in het gesprek zijn geweest: een mogelijke grondruil, het geluid en geluidswering en een bouwtitel op een perceel. Dat de gemeente niet op de hoogte is van zijn situatie, is dus niet juist. Juist is wel, dat nader overleg niet heeft plaats gevonden. Dit zal de komende maanden wel gaan gebeuren.

De economische uitvoerbaarheid van het plan is niet in gevaar, omdat in de begroting rekening is gehouden met de kosten van grondverwerving en planschade.

Geluid

De woning staat nu aan een doorgaande weg en dat wordt straks een doodlopende straat. Momenteel heeft de woning aan de voorzijde een gevelbelasting die hoger is dan in de toekomst op de achtergevel zal komen. In de toekomst zal er geen doorgaand verkeer meer zijn op de weg aan de noordzijde en het verkeer zal dan aan de zuid/oost zijde de woning passeren op een grotere afstand dan in de huidige situatie. Ook zal de nieuwe weg worden voorzien van een geluidsreducerend asfalt waardoor de gevelbelasting ten gevolge van het verkeer zal afnemen. De gevelbelasting op de woning voldoet aan de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder.

Het bouwen van een woning op het perceel nr. 2579 is niet mogelijk. De gemeente heeft afspraken gemaakt met de provincie over de woningbouwaantallen. De woningen die gebouwd mogen worden in de komende jaren, liggen vast in het woningbouwprogramma. Deze kavel staat er niet op. Daar komt bij dat ruimtelijk gezien het niet gewenst is om een extra woning te bouwen langs deze weg waar steeds meer verspreid liggende bebouwing staat, verder richting het buitengebied. Vanwege de aanwezige bomen en de wegen zou een woning verder niet in de lijn van de voorgevelrooilijn van de andere woningen kunnen worden geplaatst. De woning zou dan verder naar achteren moeten worden gebouwd, dat is stedenbouwkundig onwenselijk en dan komt een nieuwe woning dicht bij de nieuwe weg. Vanuit geluid gezien, geen wenselijke situatie.

Conclusie: de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad 5. [REDACTED], [REDACTED] Hellendoorn d.d. 3 januari 2013 en ingekomen op 3 januari 2012 nr. 13INK00458

[REDACTED] constateert dat vanuit de Bloeven-de Marsjes via de Schuilenburgerweg richting Almelo, geen aansluiting is op de rotonde. Hij wil een doorgaande woon-werkverbinding en geen toeristische route. De Dorpsstraat is ingericht voor winkelend publiek en andere wegen zijn beperkt door

snelheidsbeperkingen (60 km-zones en drempels). Sportvelden zijn niet bereikbaar met de auto, dat moet veranderen. De parkeerplaatsen daar zijn niet voor niets aangelegd. Hij wil geen vangrails langs de Reggeweg en zegt dat de rondweg een soort snelweg is. De bewoners krijgen de mogelijkheid hun huizen te laten isoleren tegen geluidsoverlast. Hij zegt schade te lijden doordat zijn mobiliteit wordt beperkt. De gemeente moet zijn levensstandaard onderhouden als er geen aansluiting komt van de Schuilenburgerweg - weg van Marle op de rotonde.

Beoordeling gemeente:

Het tracé zoals dat is gepresenteerd in het voorontwerpbestemmingsplan betekent voor [REDACTED] dat hij na aanleg van de Noordzuidverbinding via de Werminkserve of via de Reggeweg, de Noordzuidverbinding op kan rijden. Dat is inderdaad wat verder rijden met de auto. Voor de fietsverbinding is er echter geen wijziging. De Noordzuidverbinding kan worden overgestoken via de rotonde bij de Schuilenburgerweg.

De Noordzuidverbinding is geen snelweg, daarop mag straks maximaal 50 km/h worden gereden. Indien [REDACTED] van mening is dat er sprake is van planschade, dan kan daarvoor een verzoek worden ingediend. Dat kan worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden en dan binnen een termijn van 5 jaar. Er geldt wel een eigen risico.

Conclusie: de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad 6 [REDACTED], [REDACTED] Beekbergen d.d. 4 januari 2013 en ingekomen op 4 januari 2013 nr. 13INK00460

[REDACTED] heeft een landbouwperceel grenzend aan dit bestemmingsplan. Als onvolkomenheid ziet hij dat de huidige ontsluiting naar zijn perceel wordt opgeheven, waardoor het perceel niet meer bereikbaar is. Daarnaast constateert hij dat het plan van het Waterschap "Reggeherstelproject Koemaste-Noord" grenst aan dit plan en daarin is zijn perceel opgenomen als natuurgebied. De bestemming is niet als zodanig gewijzigd. Hij is van mening dat de gemeente een zorgplicht naar de burgers en andere belanghebbenden heeft en vindt dat de gemeente de afstemmingstaak van beide plannen op zich moet nemen en hem daarover inlichten.

Als het perceel de huidige bestemming behoudt, stelt hij als voorwaarde dat er een verharde en voldoende brede ontsluitingsweg wordt gerealiseerd die voldoet voor landbouwvoertuigen, zodat zijn perceel bereikbaar blijft.

Door de komst van de verbindingsweg is het perceel niet meer bereikbaar. Wordt er wel een toegangsweg aangelegd voor zijn perceel dan resulteert dit in een beperking van de bereikbaarheid omdat er op de rondweg veel verkeersbeperkende maatregelen gaan gelden. Het perceel kan uit 1 richting worden benaderd waarbij met landbouwvoertuigen door het dorp Hellendoorn moet worden gereden.

De nieuwe verbindingsweg levert geluidsoverlast en milieuoverlast (uitlaatgassen en lichtoverlast openbare verlichting). Dat heeft een negatieve invloed op het gedrag en welzijn van dieren op zijn perceel en de milieuverontreiniging heeft een negatieve invloed op de te verbouwen gewassen. De geluidscontour van de weg heeft negatieve gevolgen voor de toekomstige ontwikkelingen van zijn perceel.

Beoordeling gemeente:

Het perceel van [REDACTED] ligt niet in dit bestemmingsplan en krijgt hierin dus geen andere bestemming dan de bestaande bestemming. Het plan waar [REDACTED] op doelt, behoort tot plannen van het Waterschap, waarvoor een apart bestemmingsplan in procedure is: Wijzigingsplan Buitengebied 2009, Reggeherstel Midden Regge. In het kader van dat bestemmingsplan is inmiddels contact gelegd met [REDACTED]

Het Waterschap heeft een opgave ten aanzien van het waterbeleid. De gemeente heeft daarmee rekening gehouden bij de inrichting van de Visschebelt, Koemast en Koemaste Noord. Het Waterschap wordt in het voortraject geïnformeerd over de bestemmingsplanprocedure en kan daarmee toetsen of wordt voldaan aan haar beleid.

Het perceel van [REDACTED] krijgt een ontsluiting op de Noordzuidverbinding en blijft daarmee bereikbaar. [REDACTED] kan dus zijn perceel met de landbouwvoertuigen goed bereiken. De inrit is uiteraard verhard en de rest van de ontsluiting naar zijn perceel blijft hetzelfde, dus op dezelfde wijze geschikt als het nu is.

Negatieve effecten op het gedrag en welzijn van dieren op zijn perceel ten gevolge van geluidsoverlast en milieuoverlast:

In de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting op de gevel van woningen, andere geluidsgevoelige bestemmingen en geluidsgevoelige terreinen beoordeeld indien er een nieuwe weg wordt aangelegd.

Het perceel van [REDACTED] heeft geen bestemming zoals hierboven genoemd waardoor toetsing van de Wet geluidhinder voor zijn perceel en de daar aanwezige dieren niet aan de orde is.

Wat betreft de uitstoot van uitlaatgassen is voor het plan een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden volgens de "Wet luchtkwaliteit" (= Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 2) niet worden overschreden.

De tussenliggende natuurzone tussen de weg en het perceel van [REDACTED] wordt benut voor afscherpende beplanting voor het natuurgebied.

Conclusie: de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad 7 [REDACTED], [REDACTED] Hellendoorn en [REDACTED], [REDACTED] Hellendoorn d.d. 4 januari 2013 ingekomen 4 januari 2013 nr. 13INK00485

In het gebied spelen meer plannen naast dit bestemmingsplan, te weten Projectplan Reggeherstelproject Visschebelt, gebiedsontwikkeling Koemaste en Reggeherstelproject Visschebelt. Verzocht wordt duidelijk te maken wat onderdeel is van welk plan. Het Reggeherstelproject Visschebelt en Koemaste beïnvloeden de uitgangspunten van dit bestemmingsplan.

Ze vragen met de hoogtepelen bij de reconstructie van de weg rekening te houden met mogelijke overlast door instromend water naar hun huizen.

Met betrekking tot bestaand en nieuw groen vragen ze een nadere uitwerking voor inpassing van de bestaande beplanting en uitwerking van de nieuwe groenstructuur ter hoogte van de aangepaste parallelvariant.

Bij de Ola staat de dikste en oudste eik van Hellendoorn. Het zou jammer zijn als deze het loodje legt. Het inpassen van de boom kan via een boomeffectanalyse/rapportage.

De paardenkastanje nabij Reggeweg 19 loopt ook risico. Gevraagd wordt om elke monumentale boom te beschermen via het bestemmingsplan.

Gevraagd wordt te onderzoeken of 'groendaken' nuttig kunnen zijn bij het verlagen van de geluidsoverlast. Groendaken zorgen er voor dat door de waterberging van daken, de afvoer van hemelwater naar het riool beperkt wordt. Het onderzoek en de conclusie kan worden meegenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Wellicht is er projectsubsidie te verkrijgen voor de voorgestelde maatregelen gezien het vernieuwende karakter.

Beoordeling gemeente

Landschappelijke inpassing

Via verwerving van gronden en verplaatsing van functies is extra ruimte gecreëerd binnen het project Koemaste. Deze extra ruimte staat overwegend ten dienste van de ruimte die nodig is voor en de inpassing van de Noordzuidverbinding voor het deel ter hoogte van Kasteelstraat – Reggeweg en er ruimte komt voor de 'verschuiving' van het bestaande wegtracé.

In het kader van het meervoudig ruimtegebruik binnen het project Koemaste zijn de aangelegde groenstructuren mede voor de landschappelijke inpassing van de nog aan te leggen weg en de Ola. Er is dus geen strakke scheiding te trekken vanuit het project Koemaste. Overigens zijn deze groenstructuren mede ontworpen op basis van het maten- en flierenlanschap zoals dat is omschreven in de Omgevingsvisie.

Het bestemmingsplan kent wel een begrenzing en die is gebaseerd op waar het plan wel en waar het niet past binnen de geldende bestemming. Desondanks wordt er (dus) wel gekeken naar de landschappelijke inpassing. Ter hoogte van Hulsen zal net zoals ter hoogte van de Koemaste, binnen de mogelijkheden die er zijn, een vergelijkbare aandacht zijn voor de inpassing als overgang naar het kleinschalig cultuurlandschap. Deze (lijnvormige) vorm van inpassing draagt ook bij aan de versterking van routes voor vogels, vleermuizen en recreatief medegebruik. De hele weg en daarmee ook de dorpsrand van Hellendoorn krijgt eigen aankleding met onder andere opgaande bomen.

Koemaste Noord is inmiddels ook in uitvoering. Tijdens de informatieavond is een impressie gegeven van de landschappelijke inpassing. Daarin staan ook de bestaande, grotere bomen aangegeven. Afhankelijk van de omstandigheden kan blijken dat de bestaande, voldoende zijn, eventueel aangevuld met nieuwe bomen. Bij verandering aan de weg, en/of ondergrondse infrastructuur kan het zijn dat bestaande bomen niet kunnen blijven staan en er overwegend nieuwe bomen komen, of soms verplaatsing van bestaande bomen. In deze fase van het bestemmingsplan is het nog niet mogelijk om aan te geven op welke plekken exact bomen en struiken kunnen worden aangeplant. Uitgangspunt is wel, dat indien dat mogelijk is bij de uitvoering, gekozen wordt voor al wat grotere opgaande bomen en voldoende onderlinge afstand, zodat daarmee mede rekening kan worden gehouden met de beleving via een zichtlijn vanuit de woningen in de dorpsrand op de Reggeweg.

Wateroverlast

De bestaande Reggeweg ter hoogte van deze woningen wordt niet veranderd. Het huidige trottoir en weg met de bijbehorende kolken blijven gewoon gehandhaafd.

De nieuwe NZ-verbinding komt ter hoogte van de woningen ook in de banden met kolken. Dit water komt uiteindelijk in de reeds aangelegde wadi in De Koemaste. Met deze maatregelen wordt voorkomen dat het gemeentelijk wegwater op de particuliere percelen komt.

Het voorkomen van wateroverlast is een belangrijk uitgangspunt van het gemeentelijk beleid en bij dit project zal daar uiteraard ook rekening mee gehouden worden.

Bomen

De eik bij de Ola blijft staan. Onder de parkeerplaats ligt een bezinkbassin waardoor de wortels niet in de richting van het bedrijf kunnen wortelen. Daardoor zal de boom later geen last hebben van de weg. De mening wordt gedeeld dat de eik de nodige aandacht nodig heeft en zal krijgen bij de uitvoering.

Voor waardevolle bomen van particulieren binnen de bebouwde kom, heeft de gemeente Hellendoorn een Waardevolle bomenkaart opgesteld. De boom (paardenkastanje) bij Reggeweg 19 staat op de Waardevolle bomenkaart. Het tracé van de weg komt niet dicht in de buurt van de boom, deze zal daarvan geen hinder ondervinden. De standplaats van de boom hangt nauw samen met het peil en de situatie rond het historisch achtererf van deze boerderij. De standplek en de kruin- en wortelprojectie ligt niet binnen de begrenzing van het plangebied voor de beoogde weg.

Groendaken

Groendaken kunnen in sommige situaties een beperkt positief effect hebben op de geluidsbelasting. In deze situatie levert dit echter geen bijdrage.

Conclusie: de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad 8 [REDACTED], [REDACTED] Hellendoorn, d.d. 22 februari 2012 (12INK01453)

[REDACTED] vraagt nadere uitleg over de noodzaak van de aanleg van de Noordzuidverbinding, de verkeersaantallen over deze verbinding en waarom niet eerst bekeken wordt hoeveel verkeer de weg gaat gebruiken als de tunnel gereed is. Volgens [REDACTED] is het aannemelijker dat het verkeer de tunnel gaat gebruiken en via Lemelerveld naar het noorden reist.

Als de rotondes te klein zijn en deze moeten worden aangepast, hoe wordt dat gefinancierd? Rotondes leveren een gevaarlijke situatie op voor auto's en vrachtwagens.

Het prachtig aangelegde natuurgebied van de Regge, wordt straks verstoord door een weg. Laat Hellendoorn het dorpse karakter behouden. Daar is het voor toeristen prettig verblijven en om te komen. Gezien alle grote investeringen in de gemeente en uit de hand gelopen kosten bij Het Nieuwe Dunant, het Ravijn, invoering betaald parkeren, vraagt hij zich af of het wel verstandig is om de weg aan te leggen.

Beoordeling gemeente.

In de Structuurvisie "Ruimte voor de mensen van morgen" uit 1999 is de noodzaak voor de NZ-verbinding aan de orde geweest. Deze is in 2004 opnieuw tegen het licht gehouden. In 2007 is er een tracéstudie gedaan, waarin nut en noodzaak opnieuw aan de orde komen. In juni 2007 is het tracé door de raad vastgesteld.

In de raadsvergadering begin 2012 is de noodzaak niet meer aan de orde geweest, omdat dit in eerdere fasen onderzocht was en dus niet meer ter discussie stond. In betreffende vergadering ging het om de uitwerking.

Er is bekend hoeveel verkeer er gebruik gaat maken. Tussen de 5.000 en 6.000 mvt/etm.

Wachten tot de tunnel gereed is om te bepalen hoeveel verkeer er over de weg gaat is niet noodzakelijk, omdat in de verkeersmodellen wordt uitgaan dat de tunnel gereed is.

Er is gekozen om aansluitingen met rotondes uit te voeren, omdat deze bewezen hebben het veiligst te zijn. Er vinden wel ongevallen plaats op rotondes, maar die zijn door de lage snelheden meestal met geringe schades en slachtoffers. Bij andere aansluitvormen zijn de snelheden van het doorgaande verkeer vaak hoger, met ernstiger ongevallen. De situatie bij Ommen wordt ook compleet veranderd.

Wij leggen rotondes aan, die niet te klein zijn. Er worden overrijdbare rammelstroken aan de binnenkant van de rotondes aangelegd voor het vrachtverkeer. Wij verwachten dus niet dat er later aanpassingen moeten worden gedaan en dat daar dus weer extra financiën voor nodig zijn.

Routes naar het noorden gaan inderdaad via de routes die [REDACTED] [REDACTED] suggereert. De NZ-verbinding is ook vooral bedoeld als gebiedsontsluitingsweg voor de woonwijken en dorpen langs de route, waarmee de verkeersdruk in de dorpen en wijken kleiner wordt.

De verstoring van de weg voor het natuurgebied van de Regge zal meevallen. De weg wordt goed ingepast in het gebied. De inrichters van het gebied de Koemaste houden al rekening met de weg (zie ook de beantwoording onder **Ad 7** Landschappelijke inpassing).

Het dorpse karakter van Hellendoorn wordt door de aanleg van de NZ-verbinding juist versterkt en het dorp wordt aantrekkelijker door de weg. Dit komt doordat het doorgaande 'sluipverkeer' uit het dorp wordt gehaald en via de NZ-verbinding gaat rijden. Ondanks dat wordt het ook weer niet zo stil in het dorp dat daarmee de levendigheid, die een dorp nodig heeft, verdwijnt.

Onderzoek naar de noodzaak is niet meer nodig. Recent onderzoek naar de aansluitingen in het dorp hebben nog weer aangetoond dat de NZ-verbinding zijn werk doet qua verkeer. Ten aanzien van de financiën kan gesteld worden, dat die op dit moment in de begroting zijn afgedekt. Mogelijk komt er aanvullende besluitvorming als gevolg van de kadernota.

Suggesties over uit de hand gelopen meerkosten van andere projecten zijn op de NZ-verbinding niet van toepassing. Het gedeelte van de Baron van Sternbachlaan is keurig binnen de begroting gebleven. De Koemaste heeft geld over gehouden.

Afwijking tracé ter plaatse.

In het tracébesluit van 2007 heeft de raad aangegeven, dat het tracé bij de uitwerking in de omgeving van de locatie 'Erf Kasteelstraat' (zie toelichting van het bestemmingsplan) nog optimalisatie behoeft. Door de aankoop van deze locatie is er een verbetering voor de totale omgeving van de leefkwaliteit mogelijk

geworden. In het bestemmingsplan mocht de gebruiker stallen tot 12 m hoog + 10% afwijking bouwen. De overlast die dergelijk grote stallen geeft naar de buurt is door de aankoop weggevallen. Ter compensatie kunnen er woningen worden gebouwd om een en ander financieel haalbaar te maken. De NZ-verbinding op het oude tracé zou een afsnijding van het dorp betekenen voor deze woningen, inclusief die van de inspreker. Door de iets ruimere variant, zoals nu in het bestemmingsplan opgenomen, wordt dit voorkomen. Qua geluidbelasting op de woningen aan de rand van het dorp, inclusief die van de inspreker, wordt ook een grote winst geboekt met het nieuwe tracé.

Reactie in kader van wettelijk vooroverleg als bedoeld in Besluit ruimtelijke ordening.

Provincie Overijssel, Eenheid Ruimte en Bereikbaarheid, Postbus 10078, 8000 GB Zwolle.

Na de planbeschrijving volgt een planbeoordeling namens de Eenheid. Het plangebied ligt op dit moment nog gedeeltelijk in de EHS (Reggedal). Op de ontwerpherijkingskaart is een deel van het plangebied aangegeven als nieuw te realiseren natuur. Inmiddels heeft de provincie ingestemd met de verkoop van BBL-eigendom in dit tracé van de weg aan de gemeente. Naar aanleiding daarvan zal de begrenzing worden aangepast, waardoor het traject buiten de begrenzing van de EHS komt te liggen.

Opgemerkt wordt dat het plan bijdraagt aan het provinciaal ruimtelijk beleid. Indien het plan ongewijzigd in procedure wordt gebracht, zijn er vanuit provinciaal belang geen beletselen voor het verdere vervolg van deze procedure.

Beoordeling gemeente.

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.