

Bijlage bij 2023-021526.

**Nota ingekomen zienswijzen behorende bij het ontwerpbestemmingsplan
"Aansluiting N35-Stationsweg te Haarle".**

Het ontwerpbestemmingsplan "Aansluiting N35-Stationsweg te Haarle" heeft vanaf vrijdag 4 augustus 2023 gedurende zes weken (derhalve tot en met vrijdag 15 september 2023) ter inzage gelegen.

Het ontwerpbestemmingsplan is via dit (hyper)linkje digitaal raadpleegbaar
<https://bit.ly/3Ohhlyg> op de landelijke voorziening <https://www.ruimtelijkeplannen.nl>

Wat is het doel van dit bestemmingsplan?

De Rijksweg N35 is een belangrijke verbindingroute tussen de economische centra van Zwolle-Kampen en Twente. De N35 loopt van Zwolle naar Almelo. Vanaf Almelo loopt de Rijksweg N35 verder als autosnelweg A35 naar Enschede en vervolgens gaat de weer verder als N35 naar de grens tussen Nederland en Duitsland.

Ter plaatse van de kruising met de Stationsweg te Haarle, wordt de N35 aangeduid als Almeloseweg.

Om de doorstroming, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op en rondom de Almeloseweg ter plaatse van de kruising met de Stationsweg te Haarle te verbeteren, is de gemeente Hellendoorn van plan - tezamen met de provincie Overijssel en het Rijk - om de verkeerskundige situatie ter plaatse te wijzigen. Bedoeling is om ter plaatse van de kruising van de Almeloseweg met de Stationsweg te Haarle een ongelijkvloerse kruising over de Almeloseweg te realiseren met een viaduct.

Zie daartoe onderstaande illustratie.



Afbeelding 3.1 Uitsnede toekomstige situatie Kruispunt (Bron: Gemeente Hellendoorn)

Doel van dit ontwerpbestemmingsplan is om de realisering van deze ongelijkvloerse kruising planologisch mogelijk te maken

Ontvankelijkheid

Het voormelde ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van vrijdag 4 augustus 2023 tot en met vrijdag 15 september 2023.

Er zijn in totaal drie zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan ingediend bij de (gemeente)raad van Hellendoorn.

Het gaat (in willekeurig volgorde) om de navolgende zienswijzen.

Zienswijze:

1. is ingediend op 15 september 2023 en ingeboekt onder nummer 2023-020266;
2. is ingediend op 11 september 2023, en ingeboekt onder nummer 2023-020717;
3. is ingediend op 11 september 2023 en ingeboekt onder nummer 2023-020101.

Daarmee zijn alle drie de zienswijzen tijdig ingediend tijdens de periode van ter-visie-legging van het ontwerpbestemmingsplan. Alle drie de indieners kunnen derhalve in hun zienswijze worden ontvangen.

Inhoudelijk

De ingekomen zienswijzen worden hieronder **geanonimiseerd en integraal** (dus letterlijk!) weergegeven, waarbij deze telkens voor elk onderdeel worden becommentarieerd en afgeconcludeerd.

Zienswijze 1:

is ingekomen op 15 september 2023, onder nummer 2023-20266 en ingediend door mr. J.J. van Heijningen, advocaat bij Benthem Gratama advocaten, Postbus 1026, 8001 BA Zwolle namens zijn cliënt - hierna te noemen A - en luidt als volgt:

Geachte gemeenteraad van Hellendoorn,

I. Inleiding

1. Als advocaat van mijn cliënt (hierna te noemen A), wonende, dien ik hierbij een schriftelijke zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Aansluiting N35-Stationsweg te Haarle' (hierna: '**het ontwerpbestemmingsplan**'). Van 4 augustus 2023 tot en met 15 september 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hellendoorn (hierna: 'het college') het ontwerpbestemmingsplan voor een ieder ter inzage gelegd zoals volgt uit de Wet ruimtelijke ordening (hierna: '**Wro**') en de Algemene wet bestuursrecht (hierna: '**Awb**'). Een kopie van de bekendmaking in het gemeenteblad, voeg ik bij **als bijlage 1**. Hierbij dien ik tijdig deze zienswijze in.
2. Kort gezegd omvat het ontwerpbestemmingsplan de ruimtelijke grondslag voor de wijziging van de kruising Stationsweg te Haarle met de N35 (ook bekend als de Almelseweg). Het ontwerpbestemmingsplan biedt de planologische mogelijkheid (basis) om ter plekke van de kruising van de Almelseweg met de Stationsweg te Haarle een ongelijkvloerse kruising over de Almelseweg realiseren met een viaduct. A kan zich niet met de gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan verenigen en vreest voor een ernstige aantasting van zijn woon- en leefklimaat. In deze zienswijze ga ik daar verder op in.

II. Feiten en omstandigheden

3. A is eigenaar van het perceel kadastraal bekend gemeente Hellendoorn-sectie S- nr. 932. Op het perceel bevinden zich enkele gebouwen, bekend onder adressen xxxxx. A is

zelf wonende aan de xxxxxxxxxxxx te Haarle. De woning bekend als adres xxxxxxxxxxxxxxxxx wordt door A verhuurd. In de onderstaande afbeelding wordt het bovengenoemde kadastrale perceel weergegeven.

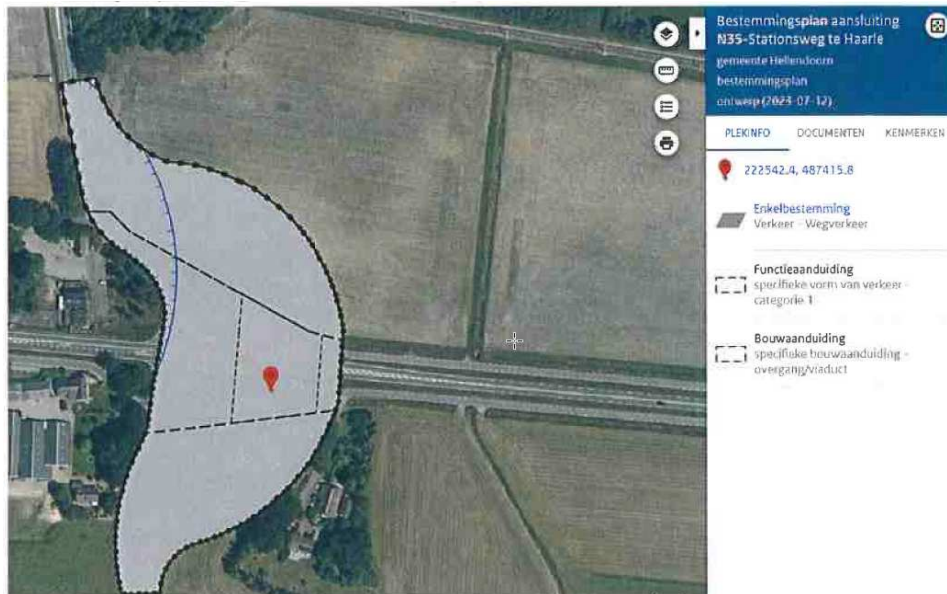


(bron: kadastralekaart.com)

4. Op het gehele perceel van A is thans het bestemmingsplan 'Buitengebied 2009' geldend. Op het perceel waar de bebouwing is gelokaliseerd, rust de enkelbestemming 'Wonen'. Op het overige gedeelte van het perceel (het grasveld) rust de enkelbestemming 'Agrarisch'.



5. Op de westzijde van het perceel van A. (het gebied binnen de stippellijn) is de planlocatie van het ontwerpbestemmingsplan voorzien. Kortgezegd betekent dit dat een deel van het eigendom van A met een agrarische bestemming wordt 'wegbestemd' naar de enkelbestemming 'Verkeer-Wegverkeer'. Op de onderstaande afbeelding wordt de nieuw beoogde planologische situatie weergegeven.



6. Direct tegen de woongebouwen van A zal de beoogde verandering van de wegen worden gerealiseerd. Uit het plan blijkt dat het middelste gedeelte (gelegen op de N35) wordt beoogd als overgang/viaduct. Het gedeelte van het plangebied gelegen op de N35 heeft de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - categorie 1'. De overige gedeelten van het plangebied met de enkelbestemming 'Verkeer-Wegverkeer' hebben de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - categorie 2'. Op grond van artikel 3.1 van de planregels is aan de bovengenoemde bestemming en functieaanduiding het onderstaande gebruik beoogd:

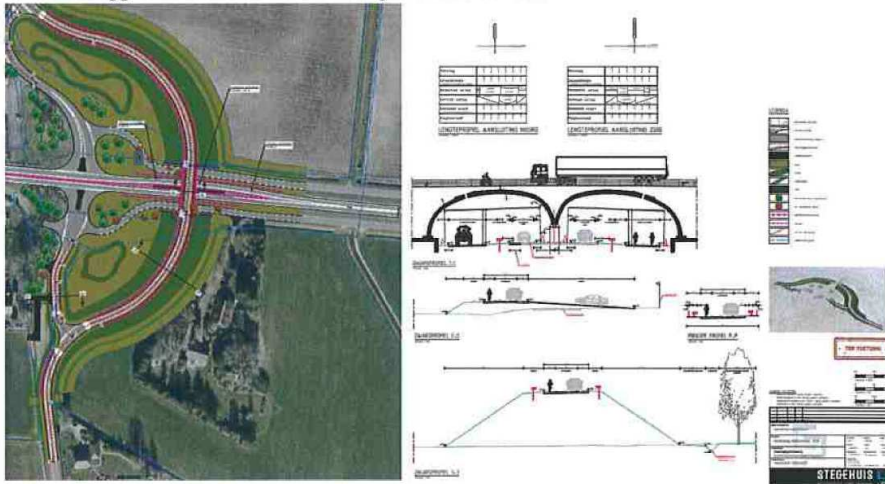
3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Wegverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeersvoorzieningen, die hierna zijn aangegeven:
 1. doorgaande gebiedsontsluitingswegen met bijbehorende parkeerstroken, opstelstroken, fiets- en voetpaden, bermen en bermsloten en taluds ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - categorie 1'.
 2. lokale stroomwegen, met bijbehorende fiets- en voetpaden, bermen en bermsloten en taluds ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - categorie 2'.
 3. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overgang/viaduct' is een overgang/viaduct toegestaan.
- b. groenvoorzieningen;

c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen

7. In onderstaande afbeelding is een knipsel uit het Inrichtingsplan (bijlage 1 toelichting ontwerpbestemmingplan) bijgevoegd. Uit deze afbeelding volgt dat de nieuw aan te leggen Stationsweg vlak langs de woonbestemming en de gebouwen van A komt te liggen. Tussen de weg en de woonbestemming is daarnaast een dijk c.q. verhoging gelegen. Feitelijk betekent dit dat het woonperceel van A direct naast een dijk c.q. talud komt te liggen met een maximale hoogte van 20 meter.



(Bron: Inrichtingsplan, bijlage 1 toelichting ontwerpbestemmingsplan)

8. A stelt zich op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid en op meerdere punten onvoldoende is gemotiveerd. Tevens worden de belangen van A met een eventuele vaststelling van dit plan onevenredig geschaad. Het college had, bij een zorgvuldige en evenredige afweging van alle bij het plan betrokken belangen, niet tot het beoogde plan kunnen komen. Het ontwerpbestemmingsplan is naar mening van A op deze punten in strijd met artikelen 3:2, 3:4, 3:11 en 3:46 van de Awb. Daarbij is planregel 5.2.1 in strijd met de rechtszekerheid en zijn enkele planologische mogelijkheden door artikel 8.1 mogelijk worden gemaakt, onvoldoende gemotiveerd. Ik licht dit nader toe.

III. Gronden zienswijze

i. Onevenredige aantasting woon- en leefklimaat

9. Allereerst is A van mening dat het college bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan niet alle (direct) bij het besluit betrokken belangen afgewogen. Tevens is A de mening toegedaan dat de voorgenomen ontwikkeling - in de hoedanige vorm - in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. Zoals artikel 3:4, tweede lid, Awb bepaalt, mogen de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. De met de plan beoogde doelen staan naar mening van A niet in verhouding met het belang dat met het vastgestelde plan van A wordt geschonden. Daarbij geeft het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende blijk dat alle betrokken belangen zijn meegenomen in de beoordeling of het besluit in de hoedanige wijze geschikt,

noodzakelijk en evenwichtig is.¹

10. Uit het Inrichtingsplan, waarvan een knipsel op de voorgaande pagina is opgenomen, volgt dat de Stationsweg wordt verlegd naar de gebouwen van A. Door deze wijziging zal de huidige woonsituatie van A en het woon- en leefklimaat op het perceel aanzienlijk veranderen. A is van mening dat zijn belang onvoldoende bij het opstellen en de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan is betrokken. Om vast te stellen of het huidige plan niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening, is - voor zover dit het perceel en de gebouwen van A betreft - uitsluitend een onderzoek verricht naar akoestische gevolgen (wegverkeerslawaai) van het nieuwe plan op de woongebouwen.

In de watertoets is door het waterschap Drents Overijsselse Delta (hierna: 'WDODELTA') zijn de gevolgen voor de waterhuishouding in en rond het plangebied onderzocht. In de watertoets is echter geenszins inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor het aanleggen van de wegoevergang c.q. viaduct voor de waterafvoer naar de gebouwen Almeloseweg 11 en 11A. Alleen al ten aanzien van de hydrologische gevolgen van het plan is A van mening dat aan het plan onzorgvuldig is voorbereid nu een dergelijk onderzoek naar de hydrologische gevolgen van het viaduct op zijn perceel (afwatering, waterafvoer enz.) ontbreekt.

Commentaar ad 9 en 10

Het college heeft wel degelijk zo goed als redelijkerwijs mogelijk, de betrokken belangen afgewogen.

Zoals verderop in deze zienswijzennota, onder ad 11 is aangegeven, alsook in ons verkeerskundig commentaar onder ad 20, 21, 22 en 23, zijn diverse alternatieven tegen elkaar afgewogen. Om de doorstroming, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op en rondom de Almeloseweg ter plaatse van de kruising met de Stationsweg te Haarle te verbeteren, is het gewenst dat op deze locatie een ongelijkvloerse kruising - in de vorm van een viaduct - wordt gerealiseerd. Het algemeen belang is hiermee gediend. Voor de realisering van dit viaduct, is het nodig dat de gemeente de bestemming van een gedeelte van het perceel van A kan herzien naar een bestemming die de aanleg van dit viaduct planologisch mogelijk maakt.

Dat er een viaduct direct komt te grenzen aan de woonkavel van A, heeft impact op de woonsituatie. Hier is de gemeente zich van bewust. De gemeente Hellendoorn wil de landschappelijke inpassing graag samen met de bewoners oppakken. Waar de gemeente landschappelijk op in wil zetten, is het behoud van de beplanting aan de zuidwestzijde van het perceel, mits deze bomen vitaal zijn en ze op basis van een bomen effect analyse (BEA) ook toekomstwaarde hebben. Daarnaast kan de gemeente zich voorstellen, dat het talud dat grenst aan de woonkavel, wordt ingeplant, zodat voldoende privacy geborgd kan worden (wetende dat bomen en heesters tijd nodig hebben om te groeien). In welke mate dit schaduw oplevert op de kavel, kan met 3d-modellen in beeld worden gebracht.

In hoeverre de bewoners dit hinderlijk vinden, zal in overleg met hen besproken worden. De toekomstige verkeersbestemming staat deze landschappelijke inpassing niet in de weg. Op voorhand zijn wij van mening dat er geen onaanvaardbare extra hinder voor A ontstaat door deze ontwikkeling. Dit gelet op de afstand van de bewuste woning tot het viaduct, de ligging van de N35 en ook gelet op de omvang van het perceel.

Voor wat betreft de watertoets door het Waterschap Drents Overijsselse Delta, merken wij op, dat de afwatering van de verharding afvoert naar het gebied tussen de oude en nieuwe Stationsweg, in een wadi. Tussen de nieuwe weg en het perceel van A, wordt

¹ ABRvS 2 februari 2022, ECLI:NL:RVS:2022:285, r.o. 7.3 e.v.

een extra zaksloot gerealiseerd, die afwatert richting de schouwwatergang. Deze voorkomt dat er water op het perceel van A komt. Er zijn daardoor geen hydrologische gevolgen voor het perceel van A.

Conclusie ad 9 en 10

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

Alternatieven

11. Na bestudering van de stukken merkt A op dat het ontwerpbestemmingsplan geenszins inzichtelijk maakt dat de huidige verkeerssituatie op een voor A minder ingrijpende wijze gewijzigd kan worden. Met andere woorden zijn alternatieve oplossingen voor het gestelde verkeersprobleem door het college niet of onvoldoende onderzocht en meegenomen in de besluitvorming. Dat sprake is van een besluit gebaseerd op politieke beweegredenen, wordt nog nader toegelicht.

Commentaar ad 11.

Er zijn vanaf 2014 met toepassing van burgerparticipatie vele varianten bedacht en afgewogen door Rijkswaterstaat. Uiteindelijk zijn er 4 varianten met Plaatselijk Belang Haarle uitgewerkt, te weten:

1. Een VRI-variant.
2. Een ongelijkvloerse variant met een viaduct ten oosten van de woning van A.
3. Een ongelijkvloerse variant met een viaduct ten westen van het perceel van A.
4. Een gelijkvloerse "bajonet aansluiting".

De toenmalig wethouder Openbare Werken van de gemeente Hellendoorn heeft destijds, samen met een vertegenwoordiger van Plaatselijk Belang Haarle, de varianten per bewoner besproken. Wij verwijzen verder inhoudelijk naar ons commentaar, verderop in deze zienswijzennota, op de zienswijzen onder ad 20, 21, 22 en 23.

Conclusie ad 11.

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

Schaduw- en lichtwerking viaduct

12. Zoals reeds in deze zienswijze is opgemerkt, bepaalt artikel 3.2.2. van de planregels dat de overgang/het viaduct niet meer mag bedragen dan 20 meter. Op basis van het Inrichtingsplan of de overige bij het ontwerpbestemmingsplan behorende stukken is het echter onduidelijk wat de hoogte van het viaduct zal zijn ter hoogte van de woongebouwen Almeloseweg 11 en 11A. Gelet op het verloop, zal de overweg/het viaduct naar inzicht van A ter hoogte van de woongebouwen minimaal een hoogte van 10 - 15 meter bereikt worden. A is van mening dat geenszins inzichtelijk is gemaakt wat een dergelijke viaduct voor gevolgen heeft voor de schaduwwerking/lichtinval op het perceel van A. Het ontwerpbestemmingsplan is ook op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid en gemotiveerd.

Commentaar ad 12

Appellant heeft het over de woongebouwen 11 en 11A. Echter voor alle duidelijkheid: het gaat hier in planologisch opzicht om één woning met twee huisnummers.

In de planregels is rekening gehouden met de mogelijke plaatsing van lichtmasten met een hoogte van circa 12 m boven op het viaduct. Er is echter bij nader inzien geen aanleiding voor het daadwerkelijk plaatsen van deze lichtmasten boven op het viaduct. Daarom ontmoet het geen bezwaar om de maximaal toegestane bouwhoogte van het viaduct, terug te brengen tot maximaal acht meter. Daarom adviseren wij uw college om de raad voor te stellen om het bestemmingsplan op dit punt gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan.

Van schaduwwerking op het perceel van A is nauwelijks sprake. Het perceel van A is ten oosten en ten zuid-oosten van het plangebied gesitueerd. Hierdoor wordt door het plan nagenoeg de gehele dag geen schaduw veroorzaakt.

Conclusie ad 12.

Wij stellen uw college voor om de raad te adviseren:

- de zienswijze deels gegrond te verklaren, waarbij de maximaal toegestane bouwhoogte van het te realiseren viaduct terug wordt gebracht van 20 m naar 8 m en het bestemmingsplan op dit onderdeel gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan.
- de zienswijze voor wat betreft schaduwwerking, ongegrond te verklaren.

Bestuurlijke besluitvorming brief d.d. 16 juli 2021

13. Bij brief van 16 juli 2021 is de gemeenteraad van Hellendoorn geïnformeerd over het besluit van het college (bestuurlijke begeleidingsroep N35 Wijthmen-Nijverdal) tot het bevorderen van de verkeersveiligheid van de N35 en het verbeteren van het kruispunt Stationsweg. Deze brief wordt bijgevoegd als bijlage 2. In deze brief heeft het college toegelicht dat, ondanks dat de kosten voor een VerkeersRegelInstallatie (hierna: 'VRI') lager waren, de voorkeur voor een ongelijkvloerse oplossing de voorkeur had. Het college gaf daarbij gelijk aan dat het een maatregel betreft met een 'tijdelijk' karakter, nu de plannen van de verbreding van de N35 tot tweemaal twee rijstroken nog meerdere jaren op zich laat wachten.
14. A stelt zich op het standpunt dat zijn belangen reeds in dit stadium van de besluitvorming onvoldoende bij de planvorming betrokken was. Het college heeft namelijk geen rekening gehouden met de gevolgen van de direct aanliggende en betrokken percelen bij de ontwikkeling. Op de inhoud van de brief ga ik nog nader in.

Commentaar ad 13 en 14.

In de zienswijze wordt aangegeven dat de oplossing volgens de brief van 16 juli 2021 een 'tijdelijk' karakter zal krijgen, maar dat de plannen voor de verbreding van de N35 nu op zich laten wachten. Het klopt dat de plannen voor de verbreding voorlopig op "on-hold" zijn gezet. Dit is met name het gevolg van besluiten van een hogere overheid, in dit geval het rijk (c.q. de Minister van Verkeer en Waterstaat) om het aanvankelijk beschikbare budget voor de realisatie van dit project, elders in te zetten.

Normaliter wordt een brug voor een levensduur van 100 jaar ontworpen. Om die reden krijgt de te ontwerpen brug een tijdelijk karakter, door een modulair systeem, maar wel met een levensduur van 100 jaar. Bij een opwaardering van de N35 binnen die termijn van 100 jaar, kan het viaduct daarmee eenvoudig worden verwijderd en elders opnieuw worden opgebouwd. Daardoor is er geen sprake van kapitaalvernietiging.

De direct aanwonenden zijn over de definitieve besluitvorming over de vorm van de aansluiting geïnformeerd en Plaatselijk Belang Haarle is, als belangbehartiger voor de gehele bevolking van Haarle, nadrukkelijk betrokken geweest bij de besluitvorming. Zie daartoe ook ons commentaar op onderdeel 11 van de ingediende zienswijze.

Conclusie ad 13 en 14

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

ii. Inbreuk en beperking gebruiksmogelijkheden

15. Zoals reeds naar voren gebracht, is A de mening toegedaan dat het ontwerpbestemmingsplan de gebruiksmogelijkheden van zijn eigendommen beperkt. Zoals toegelicht zal een deel van het (thans) kadastrale perceel gemeente Hellendoorn-sectie S-nr. 932 de agrarische bestemming verliezen. Dit heeft tot gevolg dat de planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan 'Buitengebied 2009' biedt op de huidige locatie, zullen verdwijnen. A zal de 'wegbestemde' gronden dan ook niet (meer) voor een agrarische bestemming kunnen aanwenden.

Commentaar ad 15.

Het klopt dat aan een gedeelte van het perceel een andere bestemming wordt toegekend, namelijk "Verkeer-wegverkeer". Hierdoor zal dit deel van het perceel zijn agrarische functie verliezen.

De huidige planologische mogelijkheden voor het deel van het perceel waarvan de bestemming wordt herzien, zullen inderdaad verdwijnen. Voor de goede orde: voor de gronden die niet herbestemd worden, wijzigen de gebruiksmogelijkheden uiteraard niet.

Conclusie ad 15.

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

iii Plan niet uitvoerbaar

16. A is van mening dat het beoogde vast te stellen plan niet uitvoerbaar is. Zoals reeds in de zienswijze opgemerkt, heeft A het gehele perceel kadastraal bekend gemeente Hellendoorn-sectie S-nr. 932 in eigendom. In het verleden heeft A één overleg gehad met de gemeente Hellendoorn (het college) omtrent de verkoop van zijn eigendom. Op het moment dat A op de hoogte werd gesteld van de voorgenomen plannen tot het wijzigen van de verkeerssituatie en het verleggen van de Stationsweg richting de woningen die hij in eigendom heeft, heeft hij het college het voorstel gedaan om tegen een proportioneel bedrag de gehele eigendom over te kopen. Het college is niet ingegaan op dit voorstel.

Commentaar ad 16

Op 13 april 2022 zijn twee ambtelijk medewerk(st)ers van de gemeente Hellendoorn bij A op bezoek geweest. Op 28 september 2022 heeft de door de gemeente Hellendoorn ingeschakelde rentmeester een opname van het object gedaan. De adviseur van A gaf aan dat hij alleen wilde praten indien de gemeente het geheel wenste aan te kopen. Dit zou ook gebeurd zijn bij de N340 door de provincie.

De door de gemeente ingeschakelde rentmeester heeft evenwel aangegeven, dat dit wezenlijk anders is. Hier, (bij de N340) was "wijkersbeleid" van toepassing en daarbij zijn de betreffende woningen wegbestemd en is aan de betreffende percelen een verkeersbestemming toegekend.

In februari 2023 heeft de door de gemeente ingeschakelde rentmeester gebeld met de adviseur van A. Deze gaf te kennen dat hij geen bieding wilde ontvangen indien de gemeente niet over het geheel wenste praten. Het ruimtelijk plan is immers ook nog niet vastgesteld.

Aangegeven is dat de gemeente primair alleen over de strook grond welke direct benodigd is voor de realisering van het werk, een bieding kan doen en dat intern wel de vraag uitgezet is of er interesse is voor aankoop van het geheel. Hierna is er geen overleg meer geweest omdat het ontwerp is gewijzigd.

Conclusie ad 16:

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

17. Zoals in randnummer 13 is toegelicht, is de gemeenteraad bij brief van 16 juli 2021 over de besluitvorming van het college geïnformeerd. Het college heeft in brief de gemeenteraad toegezegd dat aanwonenden op voorhand zijn geïnformeerd over de plannen en persoonlijk zijn ingelicht over het genomen besluit. De gemeente Hellendoorn heeft als uitgangspunt genomen dat zij de planuitwerking en realisatie van de oplossing op zich neemt. Afspraken over de realisatie van de ongelijkvloerse oplossing zouden worden vastgelegd in een uitvoeringsovereenkomst tussen de betrokken partijen.

Commentaar ad 17.

Verwezen wordt naar ons commentaar op de zienswijzen onder ad 13 en 14. De uitvoeringsovereenkomst waar A aan refereert, is een overeenkomst tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Hellendoorn over de financiering(en) en organisatorische afspraken en daarmee voor A niet relevant. Een overeenkomst bindt immers alleen de betrokken partijen die partij zijn bij deze overeenkomst.

Conclusie ad 17.

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

18. A voert aan dat het college na het eenmalige contact, géén contact met hem heeft opgenomen over grondaankoop en dergelijke. Van een uitvoeringsovereenkomst tussen het college en hem over de realisatie van de ongelijkvloerse oplossing is dan ook geenszins sprake.

Commentaar ad 18:

Voor ons commentaar op deze zienswijze, verwijzen wij naar ons hiervoor uiteengezette commentaar op de zienswijze onder ad 16 van A: door de adviseur/makelaar van A is meermaals tegen de door de gemeente ingeschakelde rentmeester én bij de gemeente zelf aangegeven dat zij niet met de gemeente Hellendoorn in gesprek willen zolang het ontwerp van de brug niet definitief is en het bestemmingsplan niet ter inzage ligt. Het ontwerp van de brug is in het proces aangepast. Daar is A door de gemeente expliciet over geïnformeerd. Tevens hebben er informatie- en discussieavonden plaatsgevonden met de direct aanwonenden, waarbij A ook aanwezig was.

Bij voortduring hebben A en zijn adviseur aangegeven niet in gesprek te willen indien de gemeente niet bereid is om het gehele perceel van A (inclusief opstallen) aan te kopen. Vanuit de Onteigeningswet is daartoe echter geen grondslag aanwezig. Dus zal een bieding door de gemeente Hellendoorn uitsluitend op de benodigde grond op basis van een schadeloosstelling gedaan worden.

Wat betreft de opmerking over de uitvoeringsovereenkomst, verwijzen wij naar ons commentaar onder ad 17.

Conclusie ad 18

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

19. Op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan, heeft de gemeente geen recht op het perceel van A. De gemeente heeft noch een voorkeursrecht gevestigd, noch op een andere wijze een handeling verricht om over de gronden van de planlocatie zakelijke rechten te verkrijgen. Dit betekent dat, met de verwezenlijking van de beoogde verandering in de verkeerssituatie, een inbreuk wordt gemaakt op het eigendomsrecht van A. Het plan is gelet op het bovenstaand (feitelijk) niet uitvoerbaar.

Commentaar ad 19.

Een publiekrechtelijke herziening van een bestemmingsplan staat los van het feitelijk privaatrechtelijk eigendom van een perceel. Gebruikelijk is, dat de gesprekken over de benodigde verwerving door de gemeente Hellendoorn van de gronden, parallel lopen aan de herziening van het bestemmingsplan, zoals nu ook het geval is.

De Wvg (Wet voorkeursrecht gemeenten) is alleen van toepassing indien de gemeente Hellendoorn het recht van eerste koop op de gronden wenst en dat is hier niet aan de orde.

Conclusie ad 19.

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

iv. Verkeersveiligheid onvoldoende onderbouwd

20. Zoals al in deze zienswijze is toegelicht, zijn de plannen voor de verandering van het kruispunt Stationsweg met de N35 (Almeloseweg) te Haarle al meerdere jaren in voorbereiding. Naast de gemeente Hellendoorn, heeft 'Plaatselijk Belang Haarle (hierna: 'PBH') zich over de verandering van het knooppunt gebogen. Op 13 februari 2018 zijn door zowel de PBH als door de gemeente Hellendoorn, inzichten verstrekt over welke wijze de verandering/vernieuwing van de kruising kan bijdragen aan de verkeersveiligheid op de N35, traject Haarle. Het PBH heeft, anders dan het college, steeds alle belangen voor ogen gehad. Het PBH heeft het veilig oversteken en een goede doorstroming van de N35 altijd als zeer belangrijke uitgangspunten in acht genomen. Het PBH heeft echter ook stilgestaan bij de belangen van de omwonenden en daarbij aangegeven dat de doorstroming niet boven alles en iedereen dient te komen. Het PBH heeft een ontvlechting van fietsers en motorrijtuigen als absolute noodzaak gezien. Het PBH heeft dan ook gepleit voor een nieuwe 'Bajonet kruising' waarbij de Molenweg en de Tunnelweg in het plan worden betrokken. Als uitgangspunt heeft het PBH gehanteerd: 'Geen Rolls-Royce oplossing, als een Volkswagen volstaat'. De presentatie van PBH wordt bijgevoegd als **bijlage 3**.
21. Zoals uit het de brief van 16 juli 2021 volgt, is de verkeersveiligheid rond en de oversteekbaarheid van de N35 bij Haarle al jarenlang een onderwerp van gesprek. De situatie wordt door omwonenden als Veilig Verkeer Nederland (hierna: 'VN') als een gevaarlijke ervaren. Het college heeft echter ook aangegeven dat het gevaar niet (onbetwist) door ongevallenstatistieken wordt bevestigd. Een noodzaak vanuit het perspectief van objectieve 'verkeersveiligheid' is er dan ook niet.
22. Op 19 maart 2018 heeft VVN een verkeersadvies over de N35 Almeloseweg uitgebracht. In het verkeersadvies is het volgende door VVN opgemerkt:

'(...) Het besluit van de bestuurders van deze partners voor het plaatsen van een VRI op het kruispunt van de N35 en de Stationsweg en een gelijkvloerse oversteek middels een bajonetaansluiting voor fietsers ter plaatse van de aansluiting N35 met de

Molenweg/Tunnelweg, is mede gemaakt vanwege een door plaatselijk belang ingebracht voorste/en massale steun vanuit het dorp, zo bleek uit een afgenomen enquête. Door voorgestelde herinrichting van beide vorengenoemde kruispunten zal de verkeersveiligheid op de N35 ter hoogte van Haarle voldoende verbeteren (...)'.

Het verkeersadvies wordt bijgevoegd als **bijlage 4**.

23. A is van mening dat gelet op het bovenstaande, de nut en de noodzaak met het thans ter inzage gelegde plan onvoldoende is komen vast te staan. De onderstaande zinsnede en onderbouwing van het college in paragraaf 2.1.1 in de toelichting op het bestemmingsplan, kan A in het licht van het bovengenoemde, niet plaatsen:

'Op de N35 zijn zodoende de nodige problemen waaronder veel ongevallen en congestie, mede door de hoge verkeersintensiteit. De verkeersveiligheid op het traject Wijthmen-Nijverdal dient daarom te worden aangepakt. De kruising met de Stationsweg (hoogte van Haarle) ligt in dit traject'.

A stelt dat de noodzaak voor het thans ter inzage gelegde plan onjuist en onvoldoende is gemotiveerd.

Commentaar ad 20, 21, 22 en 23

De noodzaak voor de aanleg van het ter inzage gelegde plan is aanwezig. Er zijn hiervoor meerdere varianten tegen elkaar afgewogen. Welke varianten dat zijn, is in ons commentaar onder ad 11 is weergegeven.

In een gezamenlijk onderzoek van het Rijk en de provincie, zijn alle mogelijke maatregelen voor de verbetering van het kruispunt Stationsweg tegen het licht gehouden en tegen elkaar afgewogen.

Uiteindelijk bleven er twee mogelijke maatregelen over die voldoende oplossend vermogen bieden én die passen binnen het 'tijdelijke' karakter van de oplossing, te weten:

- een VerkeersRegelInstallatie (VRI) met twee rijstroken rechtdoor; én
- een ongelijkvloerse oplossing rechts in/rechts uit met een circulair viaduct.

Verder ingezoomd op de oplossingen, bleek dat beide oplossingen verkeerskundig met elkaar vergelijkbaar zijn en zorgen voor een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt.

Ook wat betreft grondaankoop, de ruimtelijke procedure en de technische en juridische haalbaarheid, verschillen de oplossingen niet veel van elkaar.

Provincie, gemeente en ook Plaatselijk Belang Haarle hebben aangegeven politiek en maatschappelijk voorstander te zijn van een ongelijkvloerse oplossing om de oversteekbaarheid ter plaatse te verbeteren. Zij vinden het plaatsen van een VRI minder gunstig, vanwege de belemmering van de doorstroming op zowel de N35, als de Stationsweg die een VRI met zich brengt.

Conclusie ad 20, 21, 22 en 23

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

v. Geluidsonderzoek

24. Als bijlage 3 bij de toelichting op het bestemmingsplan is het geluidsonderzoek 'N35 - Realisatie Viaduct Stationsweg Haarle' gevoegd. Het onderzoek is uitgevoerd omdat de wijziging van de verkeerssituatie ertoe leiden dat de geluidssituatie bij de woningen in de

omgeving verandert. Daarom is een geluidsonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de wijziging. Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting van de nieuwe weg op de woningen Almeloseweg 11 en 11A het hoogste is en ten hoogste 47 dB bedraagt. De (gemeentelijke) beleids-ambitiewaarde van 43 dB wordt daarmee overschreden. Het college geeft aan dat sprake is van de aanleg van een nieuwe weg in plaats van een wijziging van een bestaande weg. Ondanks dat om deze reden een maatregelafweging formeel niet aan de orde is, is desondanks vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening alsnog de afweging gemaakt of de toepassing van een stiller wegdek moet worden toegepast. Omdat de geluidsbelasting op de woningen van A niet boven de wettelijke voorkeursgrenswaarden van 48 dB overschrijdt en een stiller wegdek op de nieuwe weg niet tot een wezenlijke verlaging van de totale geluidsbelasting blijft, wordt overwogen dat een stiller wegdek op de nieuw aan te leggen weg redelijkerwijs geen doel dient.

25. A stelt zich op het standpunt dat het geluidsonderzoek onvolledig is en onzorgvuldig tot stand is gekomen. Zo merkt A bijvoorbeeld op dat het oordeel van het college dat de geluidsbelasting als gevolg van de wijziging 'Stationsweg Zuid' vanwege de wijziging niet met 1,5 dB of meer toeneemt, niet op volledige gegevens is gebaseerd. In figuur 14 is ten aanzien van de geluidsbelasting voor de adressen Stationsweg 15 en Stationsweg 17 niet in de nieuwe situatie gegeven en/of berekend. Het college kan dan ook niet concluderen dat de geluidsbelasting op de onderzochte adressen niet toeneemt.

Commentaar ad 24 en 25

Onderdeel 24 van de zienswijze betreft een beschouwing door A en behoeft geen nader commentaar.

In figuur 14 zijn per abuis de geluidsbelastingen van de woningen niet weergegeven. In de bijlage van het rapport die wél er inzage heeft gelegen, zijn de geluidsbelastingen echter wél opgenomen. De geluidsbelastingen op deze woningen zijn dus wel degelijk berekend én beoordeeld. In een gecorrigeerd rapport zijn de geluidsbelastingen alsnog weergegeven. Het gecorrigeerde rapport zal aan de plantoelichting worden toegevoegd.

Zoals bekend, bestaat een bestemmingsplan uit een plantoelichting (met bijlagen), regels (met bijlagen) en een verbeelding (=plankaart). De verbeelding en de regels zijn juridisch bindend, de plantoelichting niet.

Omdat het hier gaat om een aanvulling van de plantoelichting, leidt dit formeel niet tot een vaststelling van bestemmingsplan in afwijking van het ter-visie-gelegde ontwerpbestemmingsplan.

Conclusie ad 24 en 25

Wij adviseren u om dit onderdeel van zienswijze ongegrond te verklaren.

26. Gelet op de rekenresultaten die in bijlage 3 van het geluidsonderzoek zijn meegenomen ten aanzien van de 'N35 Hoofdrijbaan, inclusief 2-4 dB correctie artikel 110g Wgh' en de 'Gecumuleerde geluidsbelasting, exclusief correctie artikel 110g Wgh' kan A zich niet verenigen met de gestelde eindconclusie dat de geluidsbelasting voor de adressen xxxxxxxx onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft.

Commentaar ad 26

De conclusie dat de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft, heeft betrekking op de geluidsbelasting van de nieuwe weg. Dit blijkt uit zowel de resultaten in paragraaf 3.3.1 van het rapport als de resultaten in bijlage 3 van het rapport.

$$= 14/28 =$$

Conclusie ad 26.

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

27. Tevens bemerkt A dat in het akoestisch onderzoek niet duidelijk is geworden of er sprake is van een 'hellingcorrectie', zoals bedoeld in artikel 4.1 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en dit is doorgevoerd en meegenomen in de berekeningen en uitwerkingen van het akoestisch onderzoek. Immers de weg gaat omhoog en dat kan leiden tot extra geluidsbelasting door optrekkend verkeer (zeker ten opzichte van de huidige gelijkvloerse situatie en nu in het bestemmingsplan is bepaald dat de maximale bouwhoogte 20 meter is). A is dan ook van mening dat het akoestisch onderzoek in strijd is met artikel 1.2 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en hetgeen opgenomen in artikel 4.1 bijlage I van het voorschrift.

Commentaar ad 27

Er moet rekening worden gehouden met extra geluid als sprake is van een duidelijke helling en een groot hoogteverschil. Afhankelijk van de helling, kan dit leiden tot een hogere geluidbelasting. Volgens het Reken- en meetvoorschrift 2012, moet sprake zijn van een helling van minimaal 3 graden en een hoogteverschil van minimaal 6 meter. Uit verificatie van het ontwerp blijkt, dat hiervan sprake is. In het rekenmodel is hier echter geen rekening mee gehouden. Daarom is het rekenmodel alsnog hierop aangepast.

Uit de aangepaste berekening, inclusief het effect van de helling, blijkt dat de geluidbelasting vanwege alleen de nieuwe weg met ten hoogste 0,4 dB toeneemt bij de woningen direct om het viaduct. De geluidbelasting blijft bij alle woningen binnen de wettelijke grenswaarde van 48 dB. De cumulatieve geluidbelasting wijzigt met ten hoogste 0,2 dB bij de woningen Almelseweg 11 en 11a. Bij de overige woningen wijzigt de cumulatieve geluidbelasting niet.

De aangepaste berekeningen leiden, vanwege het minimale verschil, niet tot een andere beoordeling of andere conclusies. De aanpassingen zijn verwerkt in een gecorrigeerd rapport.

Conclusie ad 27

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze gegrond te verklaren en bij de vaststelling van het plan door de raad, het aangepaste rapport bij de plantoelichting te voegen.

Dit leidt evenwel formeel niet tot een vaststelling van het bestemmingsplan in afwijking van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan omdat het hier gaat om een aanpassing van de plantoelichting.

28. A overweegt, indien dit huidige ontwerpbestemmingsplan ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de raad, om een contra-expertise uit te laten voeren naar het geluidonderzoek.

Commentaar ad 28

Het staat A vrij om desgewenst een contra-expertise uit te (laten) voeren.

Conclusie ad 28

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.

vi. Artikel 5.2.1. planregels i.s.m. rechtszekerheid

29. A stelt zich op het standpunt dat artikel 5.2.1. van de planregels in strijd is met de rechtszekerheid. Hieronder wordt de bedoelde planregel aangehaald:

5.2 Afstand tot wegen en water

'5.2.1 Afstand tot wegen

Onverminderd het overige in deze regels met betrekking tot het bouwen bepaalde, mogen op en in gronden die grenzen aan de gronden als bedoeld in Artikel 3 (Verkeer - Wegverkeer), binnen de hierna bij de verschillende categorieën wegen genoemde afstanden, loodrecht gemeten uit de as van de weg, uitsluitend andere bouwwerken worden gebouwd:

Afstanden	wegen ter plaatse van de aanduiding
30 meter	specifieke vorm van verkeer - categorie 1
20 meter	specifieke vorm van verkeer - categorie 2

30. Allereerst merkt A op dat het woord categorieën niet juist is gespeld. Daarnaast is onduidelijk waarop de passage ' (...) mogen op en in gronden die grenzen aan de gronden als bedoeld in Artikel 3 (Verkeer - Wegverkeer) (...) ' is bedoeld. A merkt op dat op alle gronden die binnen het plangebied vallen, de enkelbestemming 'Verkeer-Wegverkeer' is toegekend. Het bestemmingsplan kan uitsluitend regels stellen voor gronden gelegen binnen de grenzen van het plangebied. Gronden die grenzen aan de gronden met de bestemming 'Verkeer- Wegverkeer' zijn derhalve niet in het plangebied gelegen. A verzoekt dan ook de passage dat ziet op 'de gronden die grenzen aan de gronden als bedoeld in (etc.)' te verwijderen.

Commentaar ad 29 en 30

In artikel 5.2.2. is een bevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen om - na advies te hebben ingewonnen bij de desbetreffende wegbeheerder omtrent de aanvaardbaarheid uit een oogpunt van wegbeheer en verkeersveiligheid - met een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in sub lid 5.2.1 ten behoeve van het bouwen op een kleinere afstand van (in dit geval) de Stationsweg. Dit artikel is dus niet in strijd met de rechtszekerheid.

Inderdaad kan een bestemmingsplan uitsluitend regels stellen voor gronden gelegen binnen de grenzen van het plangebied. Gronden die grenzen aan de gronden met de bestemming 'Verkeer- Wegverkeer' zijn inderdaad niet in het plangebied gelegen. Wij zullen de door appellant aangehaalde passage uit de planregels schrappen.

Conclusie ad 29 en 30.

Wij adviseren u om de zienswijze, voor wat betreft de stelling van appellant dat het door hem aangehaalde artikel in strijd is met de rechtszekerheid, ongegrond te verklaren.

Voor wat betreft de stelling van appellant dat een bestemmingsplan uitsluitend regels kan stellen voor gronden gelegen binnen de grenzen van het plangebied, adviseren wij u om:

- dat deel van de zienswijze gegrond verklaren, de door appellant aangehaalde passage uit de planregels te schrappen; én
- het bestemmingsplan op dit onderdeel gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan.

vii Artikel 8.1

31. A vraagt zich af waarom in artikel 8.1 onder a mogelijk wordt gemaakt dat het college een omgevingsvergunning kan verlenen om een telefooncel op te richten. Een telefooncel is, gelet op de huidige technologie, een achterhaald concept dat uit de planregels verwijderd moet worden. Tevens ziet A geen planologische meerwaarde of onderbouwing in het plan voor het realiseren van ecologische uitkijkpunten en observatiehutten zoals benoemd in artikel 8.1 onder b. Dit laatste geldt evenzeer voor het bouwen van antennemasten zoals bedoeld in artikel 8.1 onder e.

Commentaar ad 31

De door appellant aangehaalde passages uit de planregels, betreffen planregels die zijn overgenomen uit het nu nog ter plaatse geldende bestemmingsplan "Buitengebied 2009". Wij zien als gemeente Hellendoorn op dit moment geen aanleiding om de planregels aan te passen/te herzien.

Conclusie ad 31

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

viii Stikstofonderzoek aanlegfase

32. Tot slot wil A niet onopgemerkt laten dat een beoordeling en berekening van de stikstofdepositie niet voor de aanlegfase is meegenomen. Op pagina 41 van de toelichting op het bestemmingsplan staat hierover opgemerkt dat dit onderzoek momenteel 'in gang' is en 'voor vaststelling' middels onderzoek wordt aangetoond dat de aanlegfase niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten binnen Natura 2000-gebieden. Met inachtneming van het bovenstaande merkt A op dat niet alle vereiste stukken bij de terinzagelegging van het bestemmingsplan zijn meegenomen. A verwijst hiervoor naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 15 februari 2023 waarin zij oordeelde dat zelfstandige betekenis toekomt aan het beschermingsbereik van het beroep op procedurele normen of formele beginselen van behoorlijk bestuur die betrekking hebben op de zienswijzenfase². A stelt zich op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan op dit punt in strijd is met artikelen 3:11 jo. 3:2 Awb, nu niet alle betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage zijn gelegd en A in de zienswijzenfase de mogelijkheid wordt ontnomen om op de stikstofbeoordeling in de aanlegfase te reageren.

² ABRvS 156 februari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:606

Commentaar ad 32

Er is tijdig een Aerius-berekening uitgevoerd voor de gebruiksfase van het viaduct. Deze heeft als bijlage bij de stukken van het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen.

Opgemerkt wordt dat in de zienswijze door A geen vakinhoudelijke opmerkingen zijn ingediend tegen deze berekening.

Voor de bouwfase is inmiddels, vóór vaststelling van het bestemmingsplan alsnog een Aeriusberekening uitgevoerd door een - door de gemeente ingehuurd - ter zake deskundig bureau.

Zoals algemeen bekend is, wijzigt het Rijk met enige regelmaat de systematiek van een uit te voeren Aeriusberekening naar de uitstoot van stikstof. Op 5 oktober 2023 is door het Rijk een nieuwe berekeningssystematiek voorgeschreven voor het uitvoeren van een Aeriusberekening en dat geeft aanleiding om ook voor de gebruiksfase een nieuwe Aerius-berekening uit te voeren. Deze berekening is zowel voor de bouw- als voor de gebruiksfase uitgevoerd.

Evenwel bleek op vrijdag 3 november '23 dat er een fout in de door het rijk voorgeschreven berekeningssystematiek was geslopen, welke fout op maandag 6 november 2023 is hersteld. Daarom is wederom voor zowel de bouw als voor de gebruiksfase een nieuwe Aerius-berekening uitgevoerd.

De wederom geactualiseerde Aeriusberekening voor zowel de bouw- als voor de aanlegfase, zal gelijk met het door de raad vast te stellen bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Niet kan worden ontkend, dat de Aerius-berekening voor de bouwfase niet conform artikel 3:11 van de Awb ter inzage is gelegd, gelijk met het ontwerpbestemmingsplan. Het staat de adviseur van A vrij om desgewenst in beroep bij de AbRS (Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) inhoudelijke gronden in te dienen omtrent de alsnog uitgevoerde Aerius-berekening voor de bouwfase en ook voor de gebruiksfase, nu deze berekening opnieuw moest worden uitgevoerd.

Onder verwijzing naar de door de heer mr. Van Heijningen (adviseur van A) zelf aangehaalde jurisprudentie³: het alsnog herstellen van dit inspraakgebrek zal niet leiden tot een besluit met een andere uitkomst. Het is niet aannemelijk dat andere belanghebbenden hierdoor zijn benadeeld. De Aerius-berekening zal, tezamen met het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan, ter inzage worden gelegd.

Conclusie van het door de gemeente Hellendoorn geraadpleegde, ter zake deskundige bureau ten aanzien van de Aeriusberekening is de navolgende:

citaat

"In deze rapportage is de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg en het gebruik van een viaduct over de Almeloseweg (N35) ter hoogte van de kruising van de N35 en de Stationsweg aan de hand van AERIUS-berekeningen inzichtelijk gemaakt. Uit de berekeningen blijkt, dat geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten binnen Natura 2000-gebieden. Zodoende is er géén sprake van negatieve gevolgen door stikstofdepositie op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. Omdat negatieve gevolgen ten aanzien van stikstof zijn uitgesloten kan - voor wat betreft het onderdeel stikstofdepositie - het bestemmingsplan worden vastgesteld".

³ ABRvS 156 februari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:606

Einde citaat.

Conclusie ad 32

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

IV. Conclusie

33. Gelet op het vorenstaande, stelt A zich op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan 'Aansluiting N35-Stationsweg te Haarle' in strijd is met het evenredigheidsbeginsel, onzorgvuldig tot stand is gekomen, onvoldoende is gemotiveerd én niet alle betrekking hebbende stukken ter inzage zijn gelegd. Tot slot is artikel 5.2.1 van de planregels in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel en zijn de afwijkingsmogelijkheden in artikel 8.1 te ruim en (eveneens) onvoldoende gemotiveerd. A verzoekt uw gemeenteraad dan ook om over te gaan tot afwijzing van het bestemmingsplan.

Commentaar ad 33.

Deze mening delen wij niet.

Conclusie ad 33.

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

34. Ik verzoek u mij de ontvangst van de zienswijze te bevestigen en mij te informeren over het vervolg van de procedure.

Commentaar én conclusie ad 34.

De (gemeente) raad is, als ter zake bevoegd orgaan, in kennis gesteld van de door mr. J.J. van Heijningen, namens A, ingediende zienswijze en mr. Van Heijningen heeft hierover een bericht van ontvangst gehad via de griffie van de gemeente Hellendoorn.

Vervolgstappen worden overeenkomstig de bepalingen van de Wro (Wet ruimtelijke ordening) en de Awb (Algemene wet bestuursrecht) afgewikkeld.

Zienswijze 2:

is ingekomen op 11 september 2023, is ingediend namens 12 omwonenden van het noordelijk deel van de Stationsweg te Haarle en is ingeboekt onder nummer 2023-020717

Geachte raadsleden,

Als omwonenden van het ten noorden van de N35 gelegen deel van de Stationsweg te Haarle, dienen wij hierbij tijdig een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan Aansluiting N35-Stationsweg te Haarle.

Aanleiding voor de zienswijze

Vooropgesteld: wij zijn erg blij dat er verkeersmaatregelen worden getroffen ter hoogte van de kruising N35-Stationsweg. De situatie is - met name rond de spitsuren - levensgevaarlijk. Er is door de verkeersdruk op de N35 amper tijd om de oversteek noord-zuid te maken en ook kruislings afslaan vanaf de N35 is risicovol. Regelmatig zijn

wij getuige van aanrijdingen of bijna-aanrijdingen. Verkeersmaatregelen die het gevaar op de kruising wegnemen juichen wij dan ook van harte toe!

De aanleiding voor deze zienwijze is de huidige verkeersdrukte op de Stationsweg (noordelijke deel voor onze woningen). Door de nieuwe kruising in de N35 zal het verkeer toenemen. In combinatie met de beperkte doorgang van de tunnel (onder de spoorlijn) en het ontbreken van snelheidsbeperkende maatregelen in of aan de Stationsweg, vinden wij het noodzakelijk om te reageren. De verkeersveiligheid en de borging van een goed woon- en leefklimaat voor ons als omwonenden, zijn direct in het geding. Ten onrechte is met deze belangen in het ontwerpbestemmingsplan geen of in onvoldoende mate rekening gehouden. Wij zijn van mening dat voor onze veiligheid (o.a. het uitwegen vanaf onze percelen op de Stationsweg) en de veiligheid van de weggebruikers, verkeersmaatregelen voor het noordelijke deel van de Stationsweg noodzakelijk zijn. Ook zijn maatregelen nodig om de geluidoverlast van het verkeer te beperken. Zonder dergelijke maatregelen is het plan voor de nieuwe kruising volgens ons niet compleet en onzorgvuldig voorbereid. De gevolgen van het plan zijn in dat geval voor ons als omwonenden onevenredig.

Tenslotte willen wij voorkomen dat de Stationsweg de 'doorgaande weg' wordt voor verkeer van/naar de achtergelegen (toekomstige) (woon)gebieden zoals Luttenberg, Hellendoorn en de Al. Het kan niet zo zijn dat de huidige verkeersproblemen op de kruising worden opgelost in ruil voor nieuwe verkeersproblemen bij ons op de Stationsweg.

1. Verkeer

De verkeersdrukte op de Stationsweg is de laatste jaren flink toegenomen. Auto's, motoren, fietsers, landbouwverkeer, wandelaars, paardenkoetsen, allemaal maken ze gebruik van deze standaard 60 km/u weg in landelijk gebied. De weg zelf is na de tunnel richting het noorden (Blikweg) kaarsrecht en er zijn - anders dan bijvoorbeeld in de Luttenbergerweg of de Blikweg) geen verkeersremmende obstakels met als gevolg dat er meestal (veel) harder dan 60 km/u wordt gereden. Er zijn diverse wegen van rechts waaraan voorrang moet worden verleend, maar dat gebeurt vaker niet dan wel. De tunnel is smal, passeren van auto's kan (net), met landbouwverkeer kan het niet. In dat geval moet één van beide stoppen voor de tunnel tot de ander erdoor is. Voor fietsers en wandelaars is de tunnel ronduit gevaarlijk. Een fietsstrook of wandelstrook ontbreekt geheel en er is geen enkele ruimte tussen het wegprofiel en de betonnen wandconstructie. Bovendien is de tunnel vrij kort en diep waardoor je slecht zicht hebt op het verkeer dat uit de tunnel komt. De nieuwe aansluiting takt aan pal voor de tunnel, waardoor de kans op gevaarlijke situaties nog verder toeneemt.

Uit de notitie van Alcedo blijkt klip en klaar dat het verkeer op de Stationsweg nog meer zal toenemen. In de notitie is voor de berekening uitgegaan van 1.992 mvt/etm in de huidige situatie naar 2.665 mvt/etm in 2036. Een toename van 50% (!) dus. Deze aantallen zijn overigens waarschijnlijk te positief omdat de gemeente zelf aantallen hanteert die duidelijk hoger zijn dan de gebruikte gegevens uit het geluidregister (zie notitie Alcedo). De notitie had daarom niet aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag gelegd mogen worden; want geeft een vertekend beeld.

De huidige verkeersdrukte op de Stationsweg en de verwachte verkeerstoename staan bovendien op gespannen voet met de uitgesproken ambities van de gemeente Hellendoorn. De Stationsweg is onderdeel van de Landelijke Fietsroute. De provincie onderzoekt wat nodig is om mensen vaker op de fiets te laten stappen en wat nodig is om het netwerk van fietsverbindingen op orde te houden of te krijgen. Uit de

gemeentelijke mobiliteitsvisie³⁴ volgt dat het recreatieve fiets/wandelnetwerk wordt gecompleteerd. Daarbij komt dat onder andere de recreatieve bestemmingen het Avonturenpark Hellendoorn en Landal Greenparks goed bereikbaar moeten zijn, ook per fiets. De route via de Stationsweg naar deze recreatieve bestemming wordt steeds vaker door fietsers gebruikt.

Daarnaast is er in de mobiliteitsvisie speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals brom- en snorfietsers, gebruikers van een scootmobiel, voetgangers, jongeren en ouderen. Voor deze weggebruikers moeten wegen en het fietsnetwerk veilig en gebruiksvriendelijk worden gemaakt en gehouden.

Wij zijn van mening dat deze ambities ten onrechte niet in het ontwerpbestemmingsplan zijn meegewogen. Ook los van de provinciale en gemeentelijke ambities zijn wij van mening dat er op het noordelijk deel van de Stationsweg effectieve verkeersmaatregelen getroffen moeten worden om de verkeersdruk te reguleren en de snelheid in toom te houden. Alleen op die manier kan een goed woon- en leefklimaat voor de omwonenden worden gegarandeerd en de verkeersveiligheid worden geborgd. Als gezegd verstaan wij onder verkeersveiligheid ook de mogelijkheid om veilig van onze percelen te kunnen uitwegen op de Stationsweg.

Uit de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat er meerdere onderzoeken uitgevoerd zijn naar de verkeerseffecten van verschillende varianten voor de kruispunten in de gemeente Hellendoorn en met name het kruispunt N35 en de Stationsweg. De variant met een ongelijkvloers kruispunt is hier kennelijk als beste uit gekomen (par. 2.1.2 van de toelichting). Wij hebben geen kennis kunnen nemen van de desbetreffende onderzoeken. Wij zijn hoe dan ook van mening dat de verschillende onderzochte varianten bij de afwegingen in het ontwerpbestemmingsplan betrokken hadden moeten worden. Ten onrechte is dit niet gebeurd.

Overigens zouden wij het hebben gewaardeerd als ons de kans was geboden om over de varianten en de gevolgen voor omwonenden, vroegtijdig met de opstellers van het ontwerpbestemmingsplan van gedachten te wisselen. Dan had voorkomen kunnen worden dat wij werden 'overvallen' door het ontwerpbestemmingsplan en de gekozen variant. Het indienen van deze zienswijze is nu nog onze enige optie om onze belangen onder de aandacht te brengen.

Commentaar ad 1

Verkeersintensiteit Stationsweg

In het algemeen zien we, dat het steeds drukker wordt op de wegen. Niet alleen op de Stationsweg maar op alle wegen. Op de Stationsweg zien we een gemiddelde groei van het verkeer. De verkeersintensiteiten laten op dit moment geen verontrustend beeld zien. Het zijn aantallen die passen bij dit soort wegen in het buitengebied. Wegen waarop het verkeer uit het achterland zich verzamelt en afvloeit naar een weg van een hogere orde, in dit geval de N35.

Groei van het verkeer

De groei van de afgelopen jaren zal zich ook de komende jaren doorzetten. Om de verkeersintensiteiten te berekenen, maakt de gemeente Hellendoorn gebruik van een verkeersmodel. Dit is een theoretisch, wiskundig model. Dat model wordt onder andere gevoed door wegkenmerken, zoals bijvoorbeeld wegbreedte, verhardingssoort en snelheidslimiet. Daarnaast worden kenmerken als arbeidsplaatsen, woningen en

³ Mobiliteitsvisie gemeente Hellendoorn 2018-2030

recreatieve bestemmingen ingevoerd. Voor de berekening wordt een planjaar gesteld. Dat kan 2030 zijn of 2036: het betreft een vrije keuze.

Voor het gekozen planjaar worden dan ook wijzigingen in het wegennet opgenomen. Komen er wegen bij of worden er wegen afgesloten.

Als al die variabelen worden ingevoerd, dan zien we dat de autonome groei van het verkeer op de Stationsweg leidt tot een stroom van circa 2.900 motovoertuigen per werkdag. Het weekdag gemiddelde ligt dan rond de 2.600 motorvoertuigen. Immers op zaterdag en zondag is het minder druk. We kunnen daarom niet stellen dat de groei van het verkeer op de Stationsweg het gevolg is van de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. In tegendeel, de groei komt volledig door de autonome groei van het verkeer.

Snelheid

Overschrijding van de maximumsnelheid vindt op alle wegen in het buitengebied plaats, zo ook op de Stationsweg. Als gemeente treffen we vooralsnog alleen maatregelen op plekken waar het (met hoge snelheid) tot uitwisseling van verkeer komt en waar de veiligheid van langzaam verkeer in het geding komt. Met het treffen van maatregelen zijn we gestart op wegen waar relatief veel autoverkeer rijdt, veel fietsverkeer rijdt, er veel zwaar verkeer rijdt en de snelheden excessief hoog zijn. Dit zijn kruisingen en wegvakken met een sterk verhoogd risico en soms ook met daadwerkelijk (veel) meer ongevallen en letsel. Met deze aanpak geven we uitvoering aan hetgeen in de mobiliteitsvisie staat.

Gevaar spoortunnel

Hoewel de tunnel relatief smal is en het zicht beperkt is, hebben er zich de afgelopen 10 jaar geen (geregistreerde) ongevallen voor gedaan. Klaarblijkelijk zorgt de relatieve onoverzichtelijkheid voor een verhoogd attentieniveau bij de weggebruikers, waardoor ongevallen worden voorkomen. Natuurlijk leidt een verhoging van de verkeersintensiteit tot een hoger risico. Naar ons oordeel is dit risico aanvaardbaar. Hierbij baseren wij ons op het feit, dat de spoortunnel in de Tunnelweg even breed is, de Tunnelweg een hogere verkeersintensiteit kent dan de Stationsweg en er ook op deze locatie de laatste 10 jaar geen (geregistreerde) ongevallen hebben plaatsgevonden.

Verkeersonveiligheid kruispunt Stationsweg-N35

Veel klachten over dit kruispunt hebben betrekking op de veiligheid: het kruispunt is niet veilig voor fietsers om over te steken. Daarnaast is er te weinig opstelruimte voor vrachtwagens vanuit Haarle op de zuidelijke tak van het kruispunt aanwezig. Ook de wachttijden tijdens de spitsperioden om de weg op te rijden of over te steken worden als (erg) lang ervaren.

Plaatselijk belang Haarle heeft aangegeven dat de Koersweg en Meijerinksweg veilige en rustige fietsroutes zijn en scholieren de N35 ter hoogte van deze beide wegen oversteken. Momenteel is hier geen fietsoversteek aanwezig, waardoor onveilige situaties ontstaan.

In 2019 is er, ter voorbereiding op dit project, een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd. In tabel 1 is een beeld geschetst van de objectieve verkeersonveiligheid. Tabel 1 geeft een overzicht van het aantal ongevallen per jaar aan, met onderscheid in u.m.s. (= ongevallen met uitsluitend materiële schade) en letselongevallen. Daarnaast is in de tabel het aantal dodelijke en letsel-slachtoffers weergegeven. Voor de beantwoording hebben we hier een overzicht van 2014 tot en met 20 oktober 2023 opgenomen.

Uit tabel 1 blijkt dat er van 2014 tot en met oktober 2023 14 ongevallen plaatsgevonden. De meeste ongevallen hadden slechts materiele schade tot gevolg. Wel vielen er twee gewonden.

$$= 22/28 =$$

Jaar	Ongevallen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2014	1	0	0	0
2016	2	0	0	0
2017	2	0	0	0
2018	2	0	0	0
2019	3	0	0	0
2021	2	0	0	0
2022	1	0	0	0
2023	1	2	2	0
Totaal	14	2	2	0

Opgemerkt wordt dat de hier gepresenteerde cijfers betrekking hebben op geregistreerde ongevallen. Dit is slechts een deel van het werkelijke aantal ongevallen dat plaatsvindt, aangezien een groot deel van de ongevallen niet meer wordt gemeld en/of geregistreerd. Dit geldt overigens over het algemeen niet voor de ongevallen met een letselaflap. Deze komen meestal wel in de database terecht.

Er wordt gesteld dat de bajonetaansluiting een voldoende bijdrage levert aan de verkeersveiligheid. Daarbij moet worden opgemerkt dat dit binnen het toenmalig beschikbare budget gold. Nu er meer financiële middelen beschikbaar te zijn, is het legitiem om te zoeken naar een maatregel die de verkeersveiligheid nog beter dient dan de bajonet aansluiting. En dat is met een ongelijkvloerse aansluiting het geval. Immers, bij een dergelijke oplossing treffen verkeersdeelnemers elkaar niet en kan er ook geen ongeval plaatsvinden. Met name de veiligheid van overstekende kinderen wordt hierdoor verbeterd. In de bajonetaansluiting moeten zij met de fiets aan de hand een rijksweg oversteken waar de V85, dat is de snelheid die door 85 % van het verkeer als veilig en comfortabel wordt ervaren, op 85 km/h ligt en topsnelheden worden bereikt van 135 km/h.

Bereikbaarheid percelen

Vanzelfsprekend moeten percelen veilig te bereiken en te verlaten zijn. Met het huidige ontwerp, zijn wij van mening dat deze veiligheid voldoende geborgd is. Mochten er zich veiligheidsproblemen voordoen, dan zullen we onderzoeken welke adequate maatregelen daartegen te treffen zijn.

Voor wat betreft de opmerking dat die indieners van deze zienswijze het zouden hebben gewaardeerd als hen de kans was geboden om over de varianten en de gevolgen voor de omwonenden vroegtijdig met de opstellers van het ontwerpbestemmingsplan van gedachten te wisselen, merken wij op dat direct omwonenden destijds zijn geïnformeerd, omdat daarvoor de impact groot was.

De invloed van het plan op de Stationsweg ten noorden van de spoorlijn is niet aanwezig geacht. Om die reden is deze groep destijds niet persoonlijk geïnformeerd, maar men kon, via de reguliere berichtgevingen in de krant en andere media, op de hoogte zijn van de plannen.

Conclusie ad 1.

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

2A. Geluid (salamitactiek)

Uit het 'Gebiedsgericht geluidsbeleid gemeente Hellendoorn' blijkt dat het plangebied is gelegen in verwevings- en landbouwonontwikkelingsgebied. De passende geluidkwaliteit voor wegverkeer is 43 dB (basis) en is bedoeld voor de bescherming van woningen en de bescherming van het gebied zelf. Uit het geluidbeleid volgt dat de ambitiewaarde moet gelden als de basiskwaliteit in het gebied.

Uit het onderzoek van Alcedo blijkt echter dat de geluidbelasting (vanwege de N35) hoger is dan de ambitiewaarde (fors hoger) maar omdat de wijziging cumulatief leidt tot een vrijwel gelijke situatie, is er sprake van een vrijwel niet waarneembare toename. Als (vanwege het gemeentelijk beleid) stiller wegdek wordt toegepast dan blijft de geluidsbelasting van het wegdek onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een stiller wegdek leidt niet tot een wezenlijke verlaging van de totale geluidbelasting dus dient het geen doel, aldus de conclusie van Alcedo.

Deze redenering omschrijven wij als 'salamitactiek'. Alle kleine beetjes afzonderlijk zijn 'verwaarloosbaar' en daarmee wordt betoogd dat het geheel ook verwaarloosbaar is. Dat is natuurlijk onzin.

Commentaar ad 2|A.

Inderdaad zijn de geluidbelastingen per individuele weg onderzocht en getoetst. Daarnaast is echter ook de totale geluidbelasting in beeld gebracht. De totale geluidbelasting van het geheel van alle wegen gezamenlijk, wijzigt vrijwel niet c.q. wijzigt vrijwel niet waarneembaar. Een stiller wegdek op het nieuwe wegvak, leidt niet tot een wezenlijke verlaging van de totale geluidbelasting en dient daarmee dus geen doel. Er is, doordat zowel de geluidbelasting van individuele wegen als van het totaal is beschouwd, geen sprake van een salamitactiek.

Conclusie ad 2A

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

2B er is nu al een overbelaste situatie ter hoogte van Stationsweg 40a.

Wat voor een beoordeling van het woon- en leefklimaat voor omwonenden verder nog van belang is, is dat er ter hoogte van Stationsweg nr. 40a nu al sprake is van een overbelaste geluidssituatie, ook als het railverkeer buiten beschouwing wordt gelaten. Nr. 40a ligt nota bene pal achter de spoordijk en heeft bovendien nog een eigen wal die dempende effecten hebben op de geluidbelasting. Gelet op de al bestaande overbelaste situatie, de bijzondere ligging van nr. 40 en de toename van het verkeer op het noordelijk deel van de Stationsweg, is zeer aannemelijk dat de geluidbelasting ter plaatse van de overige percelen langs de Stationsweg toeneemt. Om die gevolgen goed in kaart te brengen en het woon- en leefklimaat te kunnen beoordelen, had nader onderzoek moeten plaatsvinden. Ten onrechte is dit niet gedaan.

Commentaar ad 2B

Er is onderzoek uitgevoerd naar de geluidssituatie bij alle woningen waar mogelijk sprake zou kunnen zijn van een effect op de geluidsbelasting door wijziging van de kruising. Dit effect treedt op in de directe omgeving van de kruising. Op grotere afstand is het effect van de gewijzigde kruising niet waarneembaar.

Wellicht doelen de indieners op de hogere verkeersintensiteit op de Stationsweg in het jaar 2036 ten opzichte van het jaar 2023. Deze hogere verkeersintensiteit wordt echter niet veroorzaakt door de wijziging van de kruising, maar door autonome ontwikkelingen elders. Een wijziging van de geluidbelasting door deze ontwikkeling, kan daarom niet aan de wijziging van de kruising worden toegerekend.

Conclusie ad 2B

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

3.Samenvattend

Hopelijk hebben wij duidelijk gemaakt dat ons belang is gelegen in het treffen van (snelheidsbeperkende) verkeersmaatregelen op de Stationsweg om de veiligheid (drukke en snelheid) voor weggebruikers en ons als aanwonenden te blijven garanderen. Ook moeten de maatregelen ervoor zorgen dat de geluidsoverlast door het toegenomen verkeer wordt beperkt zodat wij een goed woon- en leefklimaat houden.

Al deze aspecten behoren naar onze mening integraal onderdeel te zijn van het ter inzage gelegde bestemmingsplan zodat de uitvoering van de maatregelen voor ons afdwingbaar is via dit bestemmingsplan. Wij willen dus niet dat de te treffen maatregelen in procedure en tijd worden losgekoppeld van deze bestemmingsplanprocedure.

Commentaar ad 3

Wij verwijzen voor wat betreft verkeersmaatregelen naar ons commentaar op de zienswijzen onder 1 van deze zienswijze 2.

Voor wat betreft geluid: zoals aangegeven in de eerdere reacties, is er geen sprake van een duidelijk waarneembare wijziging van de geluidbelasting bij de indieners. Een goed woon- en leefklimaat wordt daarom behouden. Er is, vanwege de wijziging van de kruising, geen aanleiding om verdere maatregelen te treffen.

Conclusie ad 3

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 3:

is ingekomen op 11 september 2023, is ingediend door een omwonende van het plangebied en is ingeboekt onder nummer 2023-020202 en luidt als volgt:

Geachte gemeenteraadsleden,

Wij hebben kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan "aansluiting N35-Stationsweg te Haarle". Wij willen u danken voor de wijze waarop wij als aanwonenden door de projectleider de afgelopen periode zijn geïnformeerd over dit plan. Wij hopen dat u begrijpt dat wij het algemeen belang voor de aanpak van de aansluiting N35-Stationsweg onderkennen, maar dat wij door de realisatie van dit plan onder meer geschaad worden in ons woongenot. Wij maken dan ook gebruik van de mogelijkheid een zienswijze kenbaar te maken.

Onze zienswijze richt zich met name op de volgende punten:

1. Toename verkeersbewegingen
2. Toename wegverkeerslawaaï
3. Afname privacy
4. Verkeersonveilige ontsluiting van het perceel

Ad 1. Toename verkeersbewegingen

In de bijlagen bij het bestemmingsplan wordt, onder meer ten behoeve van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, de verwachte verkeerstoename geschetst. Hierbij is, zover wij kunnen herleiden, alleen uitgegaan van een autonome toename van de verkeersbewegingen. Er is echter geen rekening gehouden met de verplaatsing van verkeersbewegingen als gevolg van een betere aansluiting van de N35 op het

verkeersnetwerk van en naar Haarle en achterliggend gebied (o.a. van en naar Nijverdal richting Nieuw-Heeten, Holten, Al en Deventer). Samen met de verbetering voor het kruisend verkeer met de N35 (o.a. van en naar Luttenberg en Hellendoorn) zal dit leiden tot een significante toename van het aantal verkeersbewegingen boven op de autonome toename zoals deze als uitgangspunt is gehanteerd bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan.

Wij vinden het belangrijk dat de juiste aannames gehanteerd worden t.a.v. het aantal verkeersbewegingen, aangezien het aantal verkeersbewegingen consequenties heeft voor het geluidsniveau, de privacy en de verkeersveiligheid van de ontsluiting van ons perceel.

Wij verzoeken u dan ook de hierboven geschetste wijzigingen ten aanzien van de huidige verkeersbewegingen nader te analyseren en te verwerken in het inrichtingsplan, de regels en de onderbouwing van het bestemmingsplan. Daarnaast verzoeken wij ook om het huidige verkeersbeeld met effecten herleidbaar en transparant vast te leggen, waardoor ook na realisatie middels monitoring de daadwerkelijke effecten vastgesteld kunnen worden. Dit met als doel om afwijkingen van de aannames vast te kunnen stellen en alsnog additionele maatregelen te treffen om negatieve effecten op ons woongenot en de veiligheid van de ontsluiting van ons perceel weg te kunnen nemen.

Commentaar ad 1

Voor ons commentaar op deze zienswijze, verwijzen wij naar ons commentaar onder ad 1 van zienswijze 2.

Conclusie ad 1.

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

Ad 2. Toename wegverkeerslawaaï

In het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (Alcedo, rapportnummer 23-09712.R01.V01, dd. 3 juli 2023) is een toename van de (cumulatieve) geluidsbelasting berekend. Wij verwachten dat de toename onderschat wordt, aangezien:

1. De berekening gebaseerd is op de verwachte verkeerstoename zoals hierboven bij punt 1 is geschetst. Aangezien de toename onzes inziens onderschat is, wordt ook de toename van de (cumulatieve) geluidsbelasting onderschat.
2. De ligging van het wegdek t.o.v. het maaiveld ter plaatse van het viaduct (incl. open afrit) aanzienlijk toeneemt.
Voor ons is niet herleidbaar of (in voldoende mate) rekening gehouden is met de hoogte van het ontstaan van het wegverkeerslawaaï t.o.v. de hoogteligging van ons perceel en de verspreiding van wegverkeerslawaaï vanaf deze hoogte.
Daarnaast wordt er extra vermogen gevraagd van de voertuigen om het viaduct op te rijden. Dit betekent dat de voertuigen meer geluid produceren dan bij een horizontaal gelegen wegdek.

De (onzes inziens onderschatte) toename van het wegverkeerslawaaï en de locatie waar het geluid ontstaat (op hoogte en ter hoogte van de achterzijde van onze woning) zal ons woongenot rechtstreeks beïnvloeden. We verwachten zowel buitens- als binnenshuis een significante toename van het verkeerslawaaï. Wij verzoeken u in de berekeningen rekening te houden met de door ons aangegeven punten en de resultaten te verwerken in het inrichtingsplan, de regels en de onderbouwing van het bestemmingsplan.

Commentaar ad 2 onder 1

$$= 26/28 =$$

Zoals is verwoord onder ons commentaar op de zienswijzen onder ad 1 van zienswijze 2, wordt de verwachte verkeerstoename veroorzaakt door autonome ontwikkelingen die volledig los staan van de beoogde realisering van een ongelijkvloerse kruising Almeloseweg/Stationsweg te Haarle.

Conclusie ad 2 onder 1

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

Commentaar ad 2 onder 2

Er moet rekening worden gehouden met extra geluid als er sprake is van een duidelijke helling én een groot hoogteverschil. Afhankelijk van de hellinghoek, kan dit leiden tot een hogere geluidbelasting. Volgens het Reken- en meetvoorschrift 2012, moet sprake zijn van een helling van minimaal 3 graden en een hoogteverschil van minimaal 6 meter. Uit verificatie van het ontwerp blijkt, dat hiervan sprake is. In het rekenmodel is hier echter geen rekening mee gehouden. Daarom is het rekenmodel alsnog hierop aangepast.

Uit de aangepaste berekening - inclusief het effect van de helling – blijkt, dat de geluidbelasting vanwege alleen de nieuwe weg met ten hoogste 0,4 dB toeneemt, bij de woningen direct om het viaduct. De geluidbelasting blijft bij alle woningen binnen de wettelijke grenswaarde van 48 dB. De cumulatieve geluidbelasting wijzigt met ten hoogste 0,2 dB bij de woningen Almeloseweg 11 en 11a. Bij de overige woningen wijzigt de cumulatieve geluidbelasting niet.

De aangepaste berekeningen leiden, vanwege het minimale verschil, niet tot een andere beoordeling of andere conclusies. De aanpassingen zijn verwerkt in een gecorrigeerd rapport.

Conclusie ad 2 onder 2

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze gegrond te verklaren en het aangepaste rapport bij de plantoelichting te voegen. Dit leidt evenwel formeel niet tot een vaststelling van het bestemmingsplan in afwijking van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan omdat het hier gaat om een aanpassing van de plantoelichting.

Ad 3 Afname privacy

Naast dat het aantal verkeersbewegingen naar verwachting toeneemt, ontstaat er met name ter plaatse van het viaduct (incl. afrit) een zichtlijn die het mogelijk maakt om achter onze woning in onze tuin en op het perceel te kijken. Deze mogelijkheid is er in de huidige situatie niet. In het huidige inrichtingsplan zijn geen maatregelen opgenomen om deze zichtlijn en daarmee de inkijk weg te nemen. Het ontstaan van deze zichtlijn en de mogelijkheid tot inkijk tast onze privacy en daarmee ons woongenot in ernstige mate aan.

Wij verzoeken u om maatregelen (bijvoorbeeld aanvullend groen op en onder het talud) te treffen die de zichtlijn en daarmee de inkijk wegnemen.

Commentaar ad 3

De gemeente Hellendoorn wil graag, samen met de indiener van deze zienswijze in gesprek om afstemming te zoeken over de wijze hoe te komen tot een goede landschappelijke inpassing.

Het inrichtingsplan voor de landschappelijke inpassing is indicatief en dient nog nader uitgewerkt te worden. In onderstaande figuur zijn zichtlijnen opgenomen die van invloed zijn op de privacy van de indiener. Om de privacy te garanderen, heeft het

behoud van de bestaande bosschage op de percelen van 11/11A onze voorkeur. Dat zal in zekere mate bijdragen aan het voorkomen van zichtlijnen vanaf het viaduct, zie daartoe onderstaande illustratie. Aanvullende landschappelijke inpassingsmaatregelen willen we – zoals hiervoor opgemerkt - graag samen met de bewoners bespreken. De inpassing kan binnen de bestemmingsplanvoorwaarden worden uitgevoerd en is dus nadere detailinvulling van de betreffende voorwaarden.



Conclusie ad 3

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren met in acht name van de in ons commentaar verwoorde opmerkingen.

Ad 4 Verkeersonveilige ontsluiting perceel

Het verkeer vanaf het viaduct richting Haarle sluit met een bocht aan op ons perceel. Dit maakt dat wij vanuit onze inrit bij het oprijden van de Stationsweg geen zicht hebben op aankomend wegverkeer. Daarbij verwachten wij dat dit wegverkeer, geholpen door het hoogteverschil bij het afrijden van het viaduct, een (te) hoge snelheid heeft. Wij vinden het belangrijk dat wij, onze kinderen en bezoekers op een veilige wijze vanaf ons perceel de Stationsweg kunnen betreden.

Wij verzoeken u om maatregelen te treffen die een verkeersveilige ontsluiting van ons perceel mogelijk maken. Wij verzoeken u het inrichtingsplan en de regels hierop aan te passen.

Commentaar Ad 4

Bij de nadere uitwerking van de landschappelijke inpassing, zal dit aspect in het technisch ontwerp worden meegenomen. Op voorhand merken wij op dat wij aspecten als verkeersveiligheid en inkijk (privacy) hebben afgewogen. Het bestemmingsplan is op die punten - naar ons oordeel - niet onevenredig schadelijk voor de indiener van zienswijze 3

Conclusie ad 4

Wij adviseren u om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren met in acht name van de in ons commentaar gemaakte opmerking.

5. Tot slot

Wij stellen het op prijs nadrukkelijk betrokken te worden bij de verdere uitwerking van het plan (inclusief detaillering en landschappelijk inpassing). Dit om op een constructieve wijze samen na te gaan op welke wijze onze verzoeken, passend bij onze belangen, ingepast kunnen worden.

Wij zijn natuurlijk altijd bereid om onze zienswijze nader toe te lichten en eventuele vragen te beantwoorden.

Commentaar en Conclusie ad 5

Dit deel van de zienswijze nemen wij voor kennisgeving aan. Wij zeggen toe dat wij op een constructieve wijze het definitieve ontwerp van het plan met appellanten zullen uitwerken en overige direct omwonenden/belanghebbenden zullen informeren,

Resumé

Per saldo stellen wij u voor:

1. om alle drie de indieners van een zienswijze ontvankelijk te verklaren in hun zienswijzen;
2. om de ingekomen zienswijze onder 1 voor wat betreft onderdeel 28 voor kennisgeving aan te nemen;
3. om onderdeel 12 van zienswijze 1 gegrond te verklaren voor wat betreft het terugbrengen van de maximaal toegestane bouwhoogte van het viaduct van 20 meter naar 8 meter;
4. om de onderdelen 29 en 30 van de zienswijze onder 1 gegrond te verklaren voor wat betreft de stelling van appellant dat een bestemmingsplan uitsluitend regels kan stellen voor gronden gelegen binnen de grenzen van het plangebied en de door appellant aangehaalde passage uit de planregels te verwijderen;
5. om het bestemmingsplan voor wat betreft de aangegeven onderdelen 12 en 29 en 30 van de zienswijze onder 1, gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan;
6. om onderdeel 27 van de zienswijze onder 1 gegrond te verklaren voor wat betreft de aanpassing van het rekenmodel in de plantoelichting. Dit leidt evenwel niet tot een vaststelling van het bestemmingsplan in afwijking van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan omdat het gaat om een aanpassing van de plantoelichting;
7. om de overige onderdelen van zienswijze 1 ongegrond te verklaren.
8. om de zienswijze onder 2 ongegrond te verklaren;
9. om onderdeel 2 van de zienswijze onder 3 gegrond te verklaren voor wat betreft de aanpassing van het rekenmodel in de plantoelichting. Dit leidt evenwel niet tot een vaststelling van het bestemmingsplan in afwijking van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan omdat het gaat om een aanpassing van de plantoelichting;
10. om onderdeel 5 van de zienswijze onder 3 voor kennisgeving aan te nemen;
11. om de overige delen van de zienswijze ongegrond te verklaren;
12. om het bestemmingsplan op de hiervoor aangegeven onderdelen gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan, nu dat bestemmingsplan naar ons oordeel voldoet aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening.