

**Nota behandeling zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Laan  
Hart van Zuid, Noordelijk deel**

**Mei 2016**

<p><b>1. Gasunie Transport Services B.V.</b>  <b>Postbus 181</b>  <b>9700 AD GRONINGEN</b></p>	
<p><b>Reactie:</b></p> <p>a. Gevraagd wordt om het gasdrukmeet- en regelstation (GOS) te bestemmen als "bedrijf-Gasdrukmeet- en regelstation" met bijbehorende aanduiding "veiligheidszone – bedrijven".</p>	<p><b>Beantwoording:</b></p> <p>Het G.O.S. met toe- en afvoerleidingen en bijbehorende belemmeringenstrook van 4 meter (rondom de leiding) wordt verwerkt op de verbeelding. Op de verbeelding wordt de ter plaatse van het gasdrukmeet- en regelstation (GOS) de aanduiding 'nutsvoorziening' opgenomen. In de regels komt te staan dat ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' uitsluitend een gasdrukmeet- en regelstation is toegestaan. Voor een belemmeringenstrook van 4 meter rondom het kadastrale perceel is geen wettelijke grondslag. Het bestemmingsplan biedt niet de mogelijkheid om binnen de afstanden uit het activiteitenbesluit (beperkt) kwetsbare objecten op te richten. Hiermee is voldoende geborgd dat de belangen van de Gasunie niet worden geschaad.</p> <p>De afstand van 15 meter is geen veiligheidsafstand op grond van het Bevi en Bevb, maar wordt genoemd in het activiteitenbesluit milieubeheer. Deze afstanden geven wij nooit weer op de verbeelding. Wel is de milieuaspectenstudie aangepast en is aangegeven dat binnen de afstanden zoals genoemd in het activiteitenbesluit geen (beperkt)kwetsbare objecten aanwezig zijn en ook niet mogelijk worden gemaakt. Hierdoor is geborgd dat geen ruimtelijke ontwikkelingen in de richting van het G.O.S. mogelijk zijn.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan op de volgende punten aan te passen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Op de verbeelding wordt de ter plaatse van het gasdrukmeet- en regelstation (GOS) de aanduiding 'nutsvoorziening' opgenomen;</li> <li>- In de regels wordt een regeling opgenomen voor het gasdrukmeet- en regelstation (GOS);</li> </ul>
<p>b. Gevraagd wordt de bestaande gasleiding te voorzien van een belemmeringenstrook</p>	<p>Voor zover de bestaande gasleiding binnen het plangebied ligt is deze voorzien van een belemmeringenstrook. Een deel van de bestaande gasleiding die aan de oostzijde buiten het plangebied ligt wordt voorzien van een belemmeringenstrook. Hierdoor is de bescherming van deze leiding gewaarborgd.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan op het volgende punt aan te passen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een deel van de bestaande gasleiding die</li> </ul>

	aan de oostzijde buiten het plangebied ligt wordt voorzien van een belemmeringenstrook.
c. Geeft in overweging om in het plan een wijzigingsbevoegdheid op te nemen voor het huidige GOS en de bestaande gasleiding zodat na realisatie van de aanpassingen het bestemmingsplan weer overeenkomstig de bestaande situatie kan worden gemaakt.	In het plan wordt geen wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Bij een actualisatie van het bestemmingsplan zal de dan bestaande situatie worden opgenomen.  <b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
<b>2. Fietzersbond, afdeling Hengelo Beursstraat 10-6 7551 HV HENGEL</b>	
<b>Reactie:</b>  In het ontwerpplan is sprake van vervanging van de rotonde op het Industrieplein door een gelijkvloerse kruising met verkeersregelininstallatie (VRI). Gevraagd wordt om dat geen doorgang te laten vinden omdat: a. Het onmogelijk is voor motorvoertuigen een rotonde te passeren zonder af te remmen. Rotonde biedt meer verkeersveiligheid aan alle verkeersdeelnemers dan gelijkvloerse kruisingen. Belangrijke overweging om rotonde te handhaven. Bijkomend voordeel rotonde is betere doorstroom voor fietsers dan een extra VRI..	<b>Beantwoording:</b>  Het ontwerp voor de Laan Hart van Zuid voorziet in een kruispunt met verkeersregelininstallatie (VRI) ter hoogte van de aansluiting met het Industrieplein, de Gieskesstraat en de Parallelweg L.S. Door te kiezen voor een kruispunt met VRI ontstaat meer capaciteit, waardoor verkeer goed en veilig kan doorstromen. Ook kan busverkeer op een kruispunt met VRI met prioriteit worden afgewikkeld, waardoor kwaliteit van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) kan worden gewaarborgd.  <b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
b. Lang noordzijde Industrieplein/Veloursstraat is fietssnelweg geprojecteerd. Als er VRI wordt aangelegd betekent dat dat fietsers twee VRI's krijgen kort achter elkaar. Dat staat haaks op karakter van een fietssnelweg.	Aan de noordzijde van het kruispunt van het Laan Hart van Zuid met het Industrieplein, de Gieskesstraat en de Parallelweg L.S. komt de fietssnelweg F35 te liggen. De fietsoversteek van de fietssnelweg F35 over de Gieskesstraat wordt gelijkvloers op een drempelplateau gerealiseerd om het fietscomfort zoveel mogelijk te waarborgen. Door op de fietssnelweg op ruime afstand van het kruispunt extra fietsdetectie toe te voegen, worden fietsers eerder gedetecteerd. Hierdoor kunnen zij bij de verkeerslichten vaak doorfietsen. Hiertoe wordt fietsprioriteit toegevoegd aan het verkeersregelprogramma van de VRI. Indien een fietser toch moet wachten bij de VRI, wordt door middel van een wachttijdvoorspeller kenbaar gemaakt hoelang de wachttijd ongeveer bedraagt. Echter zal het niet vaak voorkomen dat fietsers bij het verkeerslicht moeten wachten, aangezien het verkeersaanbod van en naar de Gieskesstraat beperkt is.

	<b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
c. Argument van gemeente om rotonde te vervangen door VRI is dat verwachting is dat Laan hart van Zuid veel verkeer zal genereren. Reclamant heeft daarover twijfels. Reclamant heeft informatie ingewonnen van de CROW wat betreft capaciteit van rotondes. Volgens reclamant kan de enkelstrookrotonde die er nu ligt de te verwachte capaciteit aan	Uitgangspunt voor de capaciteitsberekeningen van de huidige rotonde zijn de verkeersintensiteiten voor het ochtendspitsuur en avondspitsuur in het jaar 2030. In de ochtendspits bedraagt de conflictbelasting 1.633 personenauto eenheden (PAE) per uur. In de avondspits bedraagt de conflictbelasting 2.095 PAE per uur. Dit is hoger dan de maximale conflictbelasting van een rotonde, welke volgens de vuistregel van het CROW is vastgesteld op 1.500 PAE per uur. Dit leidt tot de conclusie dat een rotonde in de toekomst onvoldoende capaciteit heeft om al het verkeer goed en veilig te kunnen verwerken.  <b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
d. Reclamant heeft vernomen dat ook HOV gebruik gaat maken van de Laan hart van Zuid. Reclamant vindt dat een goede zaak maar heeft vraagtekens bij de verwachte intensiteit van autobussen. Reclamant denkt dat de nieuwe OV tactiek van de opdrachtgever voor het OV, Provincie Overijssel van invloed zal zijn op intensiteit van autobusverkeer in het algemeen en die op de Laan Hart van Zuid in het bijzonder.	De Laan hart van Zuid krijgt een functie voor HOV buslijn 59. Dit is een goed bezette buslijn, waarvan de ritfrequentie niet zal afnemen. Hiernaast bestaat er een mogelijkheid dat ook stadslijnen in de toekomst gebruik gaan maken van de Laan Hart van Zuid. Ook dit openbaar vervoer dient met prioriteit te worden afgewikkeld op de kruispunten. Een kruispunt met VRI biedt hiervoor een prima oplossing.  <b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

<b>3. Loyens Loeff Postbus 2888 3000 CW Rotterdam (namens Exploitiemaatschappij Groot-Ammers B.V – EMGA, Industriestraat 19 te Hengelo)</b>	
<b>Reactie:</b> a. Het ontwerpplan maakt een ontwikkeling mogelijk die naar de huidige stand niet uitvoerbaar is.	<b>Beantwoording:</b> In de grondexploitatie van de Noordelijke Laan Hart van Zuid wordt rekening gehouden met alle (voorzienbare) kosten die gemaakt moeten worden om de Noordelijke Laan aan te kunnen leggen. De voorzienbare kosten betreffen onder andere de aankoopkosten, de sloopkosten en de kosten van herstel van achterblijvende bebouwing. De geraamde kosten zijn gedekt binnen de grondexploitatie. Hoewel de grond nog niet is aangekocht, de afspraken over het herstel van de, bij EMGA achterblijvende bebouwing nog worden vastgelegd en de werkzaamheden nog niet allemaal zijn aanbesteed, laat staan uitgevoerd, is het onze overtuiging dat de aankoop en de werkzaamheden binnen het geraamde budget gerealiseerd kunnen worden. Dit mede gelet op het feit dat tussen EMGA en de gemeente eind december 2015 overeenstemming is bereikt over de aankoop van

	<p>de benodigde gronden en de daaraan verbonden voorwaarden. De gemaakte afspraken worden thans uitgewerkt in een koopovereenkomst. Op grond hiervan stelt de gemeente dat het plan economisch uitvoerbaar is.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
<p>b. Om de aanleg van de Laan Hart van Zuid, noordelijk deel mogelijk te maken dient een deel van de bebouwing van EMGA gesloopt te worden. EMGA gaat dat niet zelf doen. EMGA al geruime tijd in overleg met gemeente maar er is nog geen volledige overeenstemming bereikt. Er bestaat daarom geen zekerheid over uitvoerbaarheid van het plan. In bestemmingsplan wordt geen aandacht besteed aan deze belemmering van de uitvoerbaarheid. Er wordt op dit punt niet voldaan aan eisen van een goede ruimtelijke ordening en de daarbij behorende motiveringsplicht.</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder a. Tussen EMGA en de gemeente is eind december 2015 overeenstemming bereikt over de aankoop van de benodigde gronden en de daaraan verbonden voorwaarden. Deze afspraken worden thans uitgewerkt in een koopovereenkomst. De sloop en het herstel van de gevels van de bij EMGA in eigendom blijvende gebouwen vormen onderdeel van deze afspraken.</p>
<p>c. Er wordt gesteld dat Grondexploitatie sluitend is. Maar bij vaststellen van grondexploitatie was (en er is nu nog steeds) er geen overeenstemming over de aankoop van gronden van EMGA. Het is dus voorbarig uit te gaan van economische uitvoerbaarheid nu de aankoopkosten van de gronden van EMGA, die onderdeel uitmaken van de grondexploitatie, nog niet bekend zijn.</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder a.</p>
<p>d. Het ontwerpplan maakt weg mogelijk met grotendeels 3 rijstroken. Op grond van artikel 45 Wet geluidhinder dient derhalve een geluidszone te worden vastgesteld. Dat is niet gebeurd.</p>	<p>Artikel 45 van de Wet geluidhinder (Wgh) gaat over geluidgezoneerde industrieterreinen. Mogelijk wordt art. 74 bedoeld. In het akoestische onderzoek van Arcadis is een zonebreedte aangehouden van 200 meter. Binnen deze zone wordt op een afstand van 180 meter al vrij snel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het uitbreiden van het onderzoeksgebied naar 350 meter zal geen andere conclusies opleveren ten opzichte van hetgeen nu uit het akoestische onderzoek naar voren is gekomen.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
<p>e. Uit toelichting blijkt dat akoestisch onderzoek heeft plaatgevonden dat hogere grenswaarden vastgesteld dienen te worden. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden dient gelijktijdig met ontwerpbestemmingsplan ter inzage te worden gelegd. Uit bekendmaking van ontwerpplan, noch uit enige andere bekendmaking volgt dat ontwerpbesluiten hogere grenswaarden ter inzage zijn gelegd.</p>	<p>Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden heeft gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan Laan Hart van Zuid, noordelijk deel ter inzage gelegen van 4 november tot en met 15 december 2015. Als bijlage is de publicatie bijgevoegd.</p>

	<p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
<p>f. Het Dijkerscomplex is deels bestemd voor onderwijsdoeleinden en als zodanig geluidgevoelig conform de Wet geluidhinder. Reclamant kan zich niet vinden in vaststellen ontwerpplan dat niet voldoet aan geluidwaarden.</p>	<p>Dit is een correcte vaststelling. Abusievelijk zijn hier geen hogere grenswaarden voor vastgesteld. In de BAG-registratie zijn geen geluidgevoelige bestemmingen aangetroffen terwijl die in het bestemmingsplan Hart van Zuid wel mogelijk zijn. Wij zullen dit spoedig herstellen door een aanvullend ontwerpbesluit hogere grenswaarden te nemen en te publiceren. Uit een eerste berekening is naar voren gekomen dat de geluidbelasting 58 dB is. Conform het geluidbeleid van de gemeente Hengelo is in een verkeerszone de ambitiewaarde 58 dB en de plafondwaarde 63 dB. Het verlenen van een hogere waarde is dus mogelijk.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze heeft aanleiding gegeven een aanvullend ontwerpbesluit hogere grenswaarden te nemen en te publiceren.</p>
<p>g. De plankaart van ontwerpplan geeft aan dat op bepaalde delen sprake is van een dwarsprofiel. Deze dwarsprofielen zijn niet opgenomen in de planregels en staan ook niet in de toelichting op het ontwerpplan. Het is onduidelijk welk profiel zal gelden voor het deel van het tracé dat beoogd is ter hoogte van Dijkerscomplex. Ook onduidelijk hoe een dergelijk profiel verzekerd zal worden, voor zover al duidelijk zou zijn welk profiel op welk deel van toepassing zou zijn.</p>	<p>In artikel 3.4.2 van de regels (specifieke gebruiksregels) is opgenomen dat tot een strijdig gebruik met deze bestemming (<i>bedoeld is de bestemming verkeer</i>) in ieder geval wordt gerekend: het aanleggen van wegen en paden of anderszins inrichten van het bestemmingsvlak in afwijking van het ter plaatse van de aanduiding dwarsprofiel aangegeven genummerde dwarsprofiel. Daarnaast is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen (artikel 3.5.2) om via een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 3.4.2 in die zin dat wordt afgeweken van de op de verbeelding aangegeven genummerde dwarsprofielen, mits:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Hierdoor geen wezenlijke verandering in de geluidssituatie optreedt;</li> <li>b. De verkeersveiligheid hierdoor niet onevenredig wordt aangetast;</li> <li>c. Tevens getoetst wordt aan de gevolgen voor de ontwikkelingen van het openbaar vervoer.</li> </ul> <p>Uit de verbeelding valt duidelijk af te leiden waar de dwarsprofielen staan. Door de dwarsprofielen aan te klikken</p> <p>De dwarsprofielen zijn afgeleid van het vastgestelde DO voor de Laan Hart van Zuid, noordelijk deel.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>