

**Nota beantwoording zienswijzen
ontwerpbestemmingsplan 'Laan Hart van Zuid, Zuidelijk
deel'**

Het ontwerpbestemmingsplan 'Laan Hart van Zuid, Zuidelijk deel' (met het unieke nummer NL.IMRO.0164.BP0094-0201) van de gemeente Hengelo is op 31 mei 2016 gepubliceerd voor een inzage termijn van 1 juni tot en met 12 juli 2016. Tijdens de terinzagelegging bleek echter dat de milieukundige onderzoeken ontbraken die als bijlage bij de milieuaspectenstudie hadden moeten zijn gevoegd. Deze ontbraken ook in de besluitvorming van dat plan. Om dat gebrek te herstellen, is het ontwerpbestemmingsplan opnieuw aan het college voorgelegd met als enige wijziging het toevoegen van de onderzoeken die voorheen ontbraken. Gelet op het voeren van een adequaat en inzichtelijk beheer van digitale bestemmingsplannen, is er sprake van versie 2 van het ontwerpbestemmingsplan Laan Hart van Zuid, zuidelijk deel. Het unieke identificatienummer van het plan wijzigt hierdoor van 'NL.IMRO.0164.BP0094-0201' naar 'NL.IMRO.0164.BP0094-0202'. Deze tweede versie van het ontwerpbestemmingsplan is op 28 juni 2016 gepubliceerd voor een inzage termijn van 29 juni tot en met 9 augustus 2016. Naast de gebruikelijke, wettelijk verplichte, publicaties is een rectificatie van deze termijn huis-aan-huis verspreid en zijn indieners van een inspraakreactie hiervan per brief op de hoogte gesteld.

Op 31 mei 2016 was er een informatiebijeenkomst georganiseerd over het ontwerp bestemmingsplan 'Laan Hart van Zuid, Zuidelijk deel'. Tijdens de bijeenkomst konden belangstellenden het ontwerpbestemmingsplan bekijken, vragen stellen en opmerkingen kenbaar maken. De avond is door ongeveer 150-200 personen bezocht. Een kennisgeving van deze avond heeft plaatsgevonden in het Hengelo's weekblad en is verder in de vorm van een uitnodigingsbrief huis-aan-huis verspreid.

Zienswijzen die tijdens de eerste terinzagelegging, doch voorafgaand aan de tweede terinzagelegging, zijn ingediend, worden gezien als premature zienswijzen en meegenomen in de voorliggende Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Laan Hart van Zuid, Zuidelijk deel'. Dit omdat voldaan wordt aan de voorwaarden die ingevolge artikel 6:10, van de Awb aan het indienen van een premature zienswijze worden gesteld.

Binnen de termijn van terinzagelegging zijn zienswijzen ingediend door:

1. **M. Koenen, Balksweg 10, 7553 ZA Hengelo**
2. **Tennet TSO, Postbus 718, 6800 AS Arnhem**
3. **Univé Rechtshulp, Postbus 557, 9400 AN Assen**
4. **Fietzersbond Hengelo, Beursstraat 10-6, 7551 HV Hengelo**

Binnen de termijn van terinzagelegging zijn schriftelijke zienswijzen ingediend door:

1.	M. Koenen Balksweg 10 7553 ZA Hengelo Ingekomen 10-06-2016, 2030938	
a.	Reclamant geeft aan begrepen te hebben dat, door de aanleg van de Laan Hart van Zuid, de Balksweg opengesteld zal worden voor rechtsafslaand verkeer, zowel de straat in als uit. Vraagt zich af of zij hierdoor gedwongen worden om op de Breemarsweg te keren als ze boodschappen etc. moeten doen.	De door reclamant geschetste ontwikkeling ligt niet in het plangebied van het bestemmingsplan 'Laan Hart van Zuid, Zuidelijk deel' en maakt geen onderdeel uit van hetgeen planologisch mogelijk wordt gemaakt door het bestemmingsplan. Het is een onderdeel van aparte plan- en visievorming rondom de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied nadat de Laan is aangelegd. Naast het voorgaande antwoord in het kader van de bestemmingsplanprocedure is reclamant per brief geïnformeerd.
b.	Pleit ervoor om de situatie na de aanleg van de Laan Hart van Zuid t.a.v. het doodlopen van de Balksweg niet te wijzigen. Geeft aan dat de Wethouder Kampstraat geen aansluiting krijgt op de Laan Hart van Zuid. De Balksweg kan straks, net als in de huidige situatie, dan de Breemarsweg bereiken via de Helhoesstraat.	Zie beantwoording onder a.
Naar aanleiding van deze zienswijze wordt voorgesteld het plan niet aan te passen.		

2.	Tennet TSO Postbus 718 6800 AS Arnhem Ingekomen 22-06-2016, 2033334	
a.	Reclamant geeft aan dat het noodzakelijk is om een voorrangsregeling toe te passen indien meerdere dubbelbestemming op dezelfde locatie voorkomen en verzoekt om artikel 7 van de regels zodanig aan te passen dat, in geval van strijdigheid, expliciet een voorrangsregeling wordt opgenomen voor de hoogspanningsinfrastructuur ten opzichte van de andere voor dit gebied geldende dubbelbestemmingen.	Ter plaatse van de dubbelbestemming die is opgenomen voor de leiding van reclamant, is alleen de andere dubbelbestemming 'Leiding – Gas' gelegen. Aanpassing van de regels volgens het voorstel van reclamant zal inhouden dat de belangen van de ene leidingbeheerder expliciet en zonder nadere afwegingsmogelijkheden prevaleren boven die van de ander. Dat is niet zonder meer wenselijk.
b.	Reclamant verzoekt om aan artikel 7.3.1 van de regels het woord 'schriftelijk' toe te voegen, aangezien reclamant altijd schriftelijk advies uitbrengt.	Aan het verzoek van reclamant zal worden voldaan.
c.	Verzoekt onder artikel 7.6.1 van de regels dezelfde tekst op te nemen als voor de dubbelbestemming gasleiding 6.4.1 a t/m h om een uniforme regeling voor beide dubbelbestemmingen te creëren.	Aan het verzoek van reclamant zal worden voldaan.
d.	Constaateert dat in paragraaf 3.2.4 van de toelichting gesproken wordt over de aansluiting van een 50 km-weg op een industrieterrein en signaleert dat ter hoogte van de bewuste kruising een hoogspanningskabel gelegen is. Verzoekt initiatiefnemer om in overleg met haar te treden zodat haar belangen geborgd zijn.	Aan het verzoek van reclamant is inmiddels voldaan. In dat overleg is gebleken dat de bedoelde werkzaamheden geen deel (meer) uitmaken van de aanleg van de Laan Hart van Zuid, zuidelijk deel en dat de aanleg van de genoemde weg geen invloed zal hebben op de hoogspanningskabel van reclamant.
Naar aanleiding van deze zienswijze wordt voorgesteld het plan aan te passen op de onderstaande punten;		
<ul style="list-style-type: none"> • In artikel 7.3.1 van de regels het woord 'schriftelijk' toe te voegen voor 'advies' • Artikel 7.6.1 van de regels te wijzigen van: <ul style="list-style-type: none"> a. het aanbrengen van (half)verhardingen; b. het vergraven, ophogen, diepwoelen of diepploegen van de bodem; c. het aanbrengen van diepwortelende beplanting en/of bomen; d. het verwijderen van beplanting; e. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze ingraven c.q. indrijven van voorwerpen; f. het uitvoeren van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk; g. het graven van sloten en het leggen van (drainage)leidingen." naar <ul style="list-style-type: none"> a. het opslaan van materialen of stoffen; b. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage; c. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen; d. het uitvoeren van graafwerkzaamheden; e. het uitvoeren van heiwerken of het anderszins indringen van voorwerpen; f. het aanbrengen en/of rooien van diepgewortelde beplanting en/of bomen; g. het vellen of rooien van houtgewas; h. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren." 		
3.	Univé Rechtshulp Postbus 557 9400 AN Assen Ingekomen 27-07-2016, 2043118	
a.	Reclamant geeft aan dat het bedrijf van cliënt, Garagebedrijf D'83, door de aanleg van de kruising Breemarsweg – Laan Hart van Zuid, onbereikbaar wordt. Dit omdat er sprake zal zijn van een inrichting met middengeleiders voor de deur van het bedrijf van cliënt. In de huidige situatie	De door reclamant geschetste ontwikkeling ligt niet in het plangebied van het bestemmingsplan 'Laan Hart van Zuid, Zuidelijk deel' en maakt geen onderdeel uit van hetgeen planologisch mogelijk wordt gemaakt door het bestemmingsplan. Het is

	ondervindt cliënt geen verkeershinder.	een onderdeel van aparte plan- en visievorming rondom de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied nadat de Laan is aangelegd. In dat kader zal separate besluitvorming plaatsvinden waartegen (cliënt van) reclamant rechtsmiddelen kan aanwenden. Daarnaast zal cliënt van reclamant worden betrokken bij de planvorming voor de definitieve inrichting van de Breemarsweg.
b.	Cliënt vreest voor zijn bedrijfsvoering en heeft dat al aangegeven tijdens de inspraak. In de Nota inspraak en vooroverleg staat hierover dat de bereikbaarheid gewaarborgd blijft en de bedrijfsvoering van de locatie gegarandeerd is. Reclamant geeft aan dat het ontwerp hierover geen zekerheid biedt.	Het verkeerskundig / civieltechnisch ontwerp zal de bereikbaarheid dienen te waarborgen en de bedrijfsvoering van de locatie te garanderen. Zoals aangegeven in de reactie onder a. ligt het wegvak van de Breemarsweg ter plaatse van het bedrijf van cliënt van reclamant niet in het bestemmingsplangebied Laan Hart van Zuid, zuidelijk deel. Het bestemmingsplan regelt dan ook niets voor de exacte wijze waarop de Breemarsweg aangepast zal worden in verband met het doortrekken van de Laan Hart van Zuid.
c.	Cliënt bestrijdt de stelling dat 'in het ontwerp alleen maar het gebruik van de gronden ten behoeve van de weg mogelijk wordt gemaakt.' De aanleg van de weg zorgt voor de noodzaak van een kruising en daarbij dient afgewogen te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	De stelling van cliënt van reclamant is niet van gemeentewege gedaan. Voor zover hiervoor een basis is gevonden in de nota inspraak behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan, zij gezegd dat het voorontwerpbestemmingsplan dermate globaal was, dat daarin slechts het gebruik van de gronden ten behoeve van de weg was geregeld.
d.	Stelt verder dat er totaal geen sprake is van een belangenafweging t.a.v. het ongestoorde gebruik van de aanliggende percelen in het plan als het gaat om de gevolgen van de kruisingssituatie Laan Hart van Zuid/Breemarsweg. Het plan kan daarom niet ongewijzigd in stand blijven.	Stelling van reclamant, dan wel diens cliënt, wordt bestreden. Dat wel degelijk een belangenafweging heeft plaatsgevonden t.a.v. de aanliggende percelen, blijkt uit het plan. Tevens heeft reeds overleg plaatsgevonden over de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënt en zal cliënt van reclamant in de toekomst worden betrokken bij de planvorming voor de definitieve inrichting van de Breemarsweg.
e.	Zo lang er geen oplossing is gevonden waarbij het bedrijf van cliënt gegarandeerd bereikbaar is, is er geen sprake van goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.	Stelling van reclamant, dan wel diens cliënt, wordt bestreden. Of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening hangt niet alleen af van bereikbaarheid van het bedrijf van cliënt. Temeer niet omdat die bereikbaarheid buiten het plangebied geborgd zal moeten worden. Daarnaast omvatten 'alle betrokken belangen' ook andere dan die van cliënt van reclamant.
f.	In de nota inspraak en vooroverleg is aangegeven dat met cliënt wordt gesproken. Cliënt heeft echter te horen gekregen dat er, door drukte ivm de aanbestedingsprocedure, geen tijd is om te komen tot een oplossing. Betreurt dat het zo lang duurt voor een oplossing wordt geboden en staat open voor overleg.	Op 27 mei 2016 heeft met client van reclamant een gesprek plaats gevonden waarin de gemeente en het Projectbureau de plannen voor de Laan Hart van Zuid hebben toegelicht. In dit gesprek is gesproken over de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënt van reclamant en een eventuele mogelijkheid een extra ontsluiting te realiseren aan de achterzijde van het terrein. Dit gesprek zal worden voortgezet op het moment dat duidelijk is of dit mogelijk is. Of de

		mogelijkheid aanwezig is wordt onderzocht in het kader van het onder punt a. geschetste proces van plan- en visievorming rondom de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied nadat de Laan is aangelegd. Daarnaast zal cliënt van reclamant worden betrokken bij de inrichting van de Breemarsweg.
g.	Cliënt wordt graag in de gelegenheid gesteld deze zienswijze tijdens een mondelinge hoorzitting toe te lichten.	Cliënt van reclamant heeft de gelegenheid zich te melden en in te spreken tijdens behandeling van het bestemmingsplan op een eventuele politieke markt. Wij adviseren om de internetsite van de gemeente Hengelo of de gemeenteadvertentie in het Hengelo's Weekblad in de gaten te houden.
h.	Cliënt verzoekt primair het ontwerp in te trekken en subsidiair het ontwerp zodanig aan te passen dat de opgenomen verkeersbestemming niet kan leiden tot aantasting van zijn bestaande rechten voor de uitoefening van het garagebedrijf en de bereikbaarheid is gegarandeerd.	De in het bestemmingsplan opgenomen verkeersbestemming staat los van de aparte plan- en visievorming rondom de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied nadat de Laan is aangelegd. Dat de Laan noopt tot aanpassing van de omliggende infrastructuur wordt niet bestreden, maar de precieze aanpassingen zullen moeten voldoen aan de ter plaatse geldende bestemmingen, dan wel dient dat planologisch kader te worden herzien.
i.	Reclamant verzoekt voorts een vergoeding vast te stellen voor de gemaakte kosten, waaronder het salaris van de gemachtigde.	Artikel 3.8, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening verklaart op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Deze wet voorziet weliswaar in een vergoeding voor gemaakte kosten, maar die ziet alleen toe op kosten die gemaakt zijn in het kader van bezwaar en beroep. Voor vergoeding van kosten die gemaakt worden in het kader van de voorbereiding van een bestemmingsplan bestaat geen wettelijke aanleiding. Derhalve zal aan het verzoek van reclamant niet worden voldaan.
Naar aanleiding van deze zienswijze wordt voorgesteld het		plan niet aan te passen.
4.	Fietsersbond Hengelo Beursstraat 10-6 7551 HV Hengelo Ingekomen 30-07-2016, 2043587	
a.	Reclamant stelt dat de kruising Breemarsweg / Laan Hart van Zuid uitgevoerd dient te worden als rotonde om de volgende redenen;	
	a) Zwolle heeft een innovatieve fietsrotonde aangelegd;	De specifieke situatie in Zwolle is niet gelijk aan de situatie in Hengelo. Volgens het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP) moet hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met voorrang op kruispunten worden afgewikkeld. Een rotonde biedt hiertoe geen mogelijkheid, omdat wachtrijen en vertraging optreden bij het naderen van de rotonde. Hierdoor wordt niet voldaan aan de doelstelling vanuit het GVVP met betrekking tot de doorstroming voor HOV. Ook worden de verkeersintensiteiten op het

			<p>kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p> <p>Om genoemde redenen voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in een kruispunt met verkeersregelininstallatie.</p>
	b)	Geeft aan dat bij een kruispunt met VRI's de wachttijd voor fietsers op kan lopen tot 2 minuten en dat is naar mening van reclamant onacceptabel en niet conform de GVVP-afspraken;	<p>In het verkeersregelprogramma wordt fietsprioriteit toegevoegd om de wachttijd voor fietsers zo veel mogelijk te beperken. Een keer per minuut kan de fietser een zogenoemde prioriteitsrealisatie (groen) krijgen nadat deze langer dan 15 seconden staat te wachten. In het algemeen kan er van worden uitgegaan dat fietsers nooit langer dan 60 seconden moeten wachten. Er worden wachttijdvoorspellers toegevoegd om fietsers een indicatie te geven van de resterende wachttijd. Wachttijdvoorspellers beperken roodlichtnegatie door fietsers en dragen hierdoor bij aan de verkeersveiligheid.</p>
	c)	Een rotonde is volgens het CROW intrinsiek veiliger voor fietsers, o.a. doordat roodlichtnegatie (door rood licht rijden) niet voorkomt;	<p>Stelling van reclamant is juist op basis van een situatie waarin de verkeersintensiteiten een rotonde toelaten. Echter worden de verkeersintensiteiten op het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p> <p>Om redenen van doorstroming en hoogwaardig openbaar vervoer voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in een kruispunt met verkeersregelininstallatie, die zo goed als mogelijk wordt ingericht om de verkeersveiligheid onder alle verkeersdeelnemers te waarborgen.</p>
	d)	Een rotonde biedt veel voordelen boven een kruispunt met VRI's en is volgens reclamant erg geschikt als oplossing voor kruisende gebiedsontsluitingswegen vanwege de grote capaciteit en relatief vlotte afwikkeling;	<p>Volgens het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP) moet hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met voorrang op kruispunten worden afgewikkeld. Een rotonde biedt hiertoe geen mogelijkheid, omdat wachtrijen en vertraging optreden bij het naderen van de rotonde. Hierdoor wordt niet voldaan aan de doelstelling vanuit het GVVP met betrekking tot de doorstroming voor HOV.</p> <p>Ook worden de verkeersintensiteiten op het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om</p>

			<p>in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p> <p>Om genoemde redenen voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in een kruispunt met verkeersregelininstallatie.</p>
e)	Uit een rapport van het SWOV blijkt dat een rotonde over het geheel genomen het veiligste kruispunttype is. Een kruising met VRI's staat op de laatste plaats;		<p>Volgens het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP) moet hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met voorrang op kruispunten worden afgewikkeld. Een rotonde biedt hiertoe geen mogelijkheid, omdat wachtrijen en vertraging optreden bij het naderen van de rotonde. Hierdoor wordt niet voldaan aan de doelstelling vanuit het GVVP met betrekking tot de doorstroming voor HOV.</p> <p>Ook worden de verkeersintensiteiten op het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p> <p>Om genoemde redenen voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in een kruispunt met verkeersregelininstallatie, die zo goed als mogelijk wordt ingericht om de verkeersveiligheid onder alle verkeersdeelnemers te waarborgen.</p>
f)	De ANWB stelt ook dat rotondes voor een snellere doorstroming zorgen en daarnaast veiliger zijn;		<p>Stelling van reclamant is juist op basis van een situatie waarin de verkeersintensiteiten een rotonde toelaten. Echter worden de verkeersintensiteiten op het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p> <p>Om redenen van doorstroming en hoogwaardig openbaar vervoer voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in een kruispunt met verkeersregelininstallatie, die zo goed als mogelijk wordt ingericht om de verkeersveiligheid onder alle verkeersdeelnemers te waarborgen.</p>
g)	Reclamant verbaast zich erover dat kruispunten nog altijd worden ingericht met prioriteit voor de bus. Dit gezien de andere aanpak van de Provincie Overijssel voor het		De Laan hart van Zuid krijgt een functie voor Hoogwaardig openbaar vervoer; buslijn 59 Hengelo – Haaksbergen.

	<p>busvervoer van de toekomst. Omdat er bij het bewuste kruispunt geen vrijliggende busbaan komt, betekent prioriteit voor de bus dat ook het overige snelverkeer prioriteit krijgt en dat is strijdig met het GVVP. Reclamant ziet de daarin opgenomen prioriteitsvolgorde 'fiets, OV, auto', niet terug in het plan;</p>	<p>Volgens het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP) moet hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met voorrang op kruispunten worden afgewikkeld. Een rotonde biedt hiertoe geen mogelijkheid, omdat wachtrijen en vertraging optreden bij het naderen van de rotonde. Hierdoor wordt niet voldaan aan de doelstelling vanuit het GVVP met betrekking tot de doorstroming voor HOV. Een kruispunt met verkeersregelinstallatie biedt wel de mogelijkheid een het hoogwaardig openbaar vervoer met voorrang af te wikkelen.</p> <p>Door ruimtegebrek komt er geen busbaan op dit kruispunt en rijdt de bus mee op de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Het is een juiste constatering dat een deel van het autoverkeer hiervan kan profiteren.</p>
h)	<p>Een rotonde zorgt voor minder grond die wordt afgesloten door asfalt en dat is beter voor de waterinfiltratie;</p>	<p>Het hemelwater wordt op het kruispunt niet geïnfiltreerd. Hemelwater wordt ter plaatse opgevangen in kolken langs het asfalt en afgevoerd via het riool. Nu wordt het water ook niet geïnfiltreerd.</p>
i)	<p>Een rotonde is in het bijzonder gunstig voor fietsers, zonder forse nadelen voor het overige verkeer. Hierdoor draagt een rotonde bij aan de beleidsmatig aangegeven verminderde groei van de automobilititeit en het autogebruik;</p>	<p>Bij een rotonde zijn de wachttijden voor fietsers in het algemeen lager dan bij een kruispunt met een verkeersregelinstallatie. Echter worden de verkeersintensiteiten op het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p> <p>Ook biedt een rotonde geen mogelijkheid om het hoogwaardige openbaar vervoer met voorrang af te kunnen wikkelen. Om genoemde redenen voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in een kruispunt met verkeersregelinstallatie.</p>
j)	<p>Reclamant stelt dat rotondes ook Duurzaam Veilig lijken en geeft aan dat bijvoorbeeld de rotondes in de Beneluxlaan vergelijkbaar zijn met het kruispunt Breemarsweg / Laan Hart van Zuid;</p>	<p>De rotondes op de Beneluxlaan zijn niet vergelijkbaar met de situatie op het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg. De verkeersintensiteiten op de Beneluxlaan zijn veel lager. Ook rijdt hier geen hoogwaardig openbaar vervoer en hebben fietsers geen voorrang op enkele rotondes.</p>
k)	<p>Schade bij ongevallen wordt beperkt door een lagere snelheid en op een rotonde zijn de snelheden lager. Verzoekt wel om een krappe inrichting vergeleken met naar rotondes elders in Hengelo zoals die in de Deurningestraat. Naar verwachting zijn de verkeersstromen op de kruising in het bestemmingsplan lager, dus speelt een vermeend capaciteitsgebrek geen belemmering;</p>	<p>Volgens het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP) moet hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met voorrang op kruispunten worden afgewikkeld. Een rotonde biedt hiertoe geen mogelijkheid, omdat wachtrijen en vertraging optreden bij het naderen van de rotonde. Hierdoor wordt niet voldaan aan de doelstelling vanuit het GVVP met betrekking tot de doorstroming voor HOV.</p> <p>Ook worden de verkeersintensiteiten op het</p>

		<p>kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p> <p>Om genoemde redenen voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in een kruispunt met verkeersregelininstallatie.</p> <p>Het is een juiste constatering dat schade bij ongevallen op een rotonde beperkt is door de relatief lage snelheid. Echter kunnen verkeersregelininstallaties tegenwoordig erg goed worden ingeregeld, waardoor de verkeersveiligheid goed kan worden gewaarborgd.</p>	
	l)	<p>In het GVVP staat dat het fietsbelang voor dat van de auto's gaat. Dat blijkt ook uit de CROW-richtlijn voor rotondes;</p>	<p>Het voorlopig verkeerskundig ontwerp voorziet in een kruispunt met verkeersregelininstallatie zodat het hoogwaardig openbaar vervoer met voorrang kan worden afgewikkeld, waardoor er geen vertraging optreedt. Ook heeft een rotonde te weinig capaciteit om het gemotoriseerde verkeer goed af te kunnen wikkelen. De verkeersregelininstallatie wordt dusdanig ingeregeld dat de gemiddelde wachttijd voor fietsverkeer lager is dan de gemiddelde wachttijd voor autoverkeer. Op deze wijze wordt zo goed als mogelijk voldaan aan de doelstelling uit het GVVP.</p>
	m)	<p>Doordat fietsers voorrang hebben op de rotonde zouden ze, volgens reclamant, minder lang in de extra luchtvervuilde kruispuntzones hoeven zijn, wat beter is voor hun gezondheid.</p>	<p>Voor diverse luchtverontreinigende stoffen zijn grenswaarden vastgesteld. De maatgevende stoffen voor wegverkeer zijn fijn stof en stikstofdioxide. Voor beide stoffen gelden jaargemiddelde grenswaarden. Daarnaast geldt voor fijn stof een norm voor de 24-uur gemiddelde concentratie en voor stikstofdioxide een uurgemiddelde concentratie. In Hengelo wordt langs alle maatgevende wegen voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. De wetgever heeft het niet nodig gevonden om normen te stellen voor zeer korte blootstellingstermijnen, zoals bijvoorbeeld bij verkeerslichten. Desalniettemin wordt getracht om de wachttijden bij verkeersregelininstallaties zo laag mogelijk te houden, in het bijzonder voor fietsverkeer.</p>
	n)	<p>In het CPB rapport "Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving - Achtergronddocument Binnenlandse Personenmobiliteit" wordt alleen een duidelijke groei voorzien van het langzaam verkeer. Hierdoor is een rotonde de beste oplossing;</p>	<p>Volgens het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP) moet hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met voorrang op kruispunten worden afgewikkeld. Een rotonde biedt hiertoe geen mogelijkheid, omdat wachtrijen en vertraging optreden bij het naderen van de rotonde. Hierdoor wordt niet voldaan aan de doelstelling vanuit het GVVP met betrekking tot de doorstroming voor</p>

			<p>HOV.</p> <p>Ook worden de verkeersintensiteiten (volgens het regionale verkeersmodel) op het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p> <p>Om genoemde redenen voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in een kruispunt met verkeersregelininstallatie.</p>
	o)	Het Masterplan voor de F35 geeft aan dat een fietser zo ongehinderd en snel mogelijk moet kunnen fietsen over het tracé. Dat lukt beter met een rotonde dan met een VRI-kruispunt;	Het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg maakt geen deel uit van de fietssnelweg F35. De in het Masterplan F35 opgenomen uitgangspunten zijn dan ook niet relevant voor dit kruispunt.
	p)	Reclamant geeft aan dat de huidige zeer drukke rotondes van de Bornsestraat/Holtersweg/Europalaan en Deurningerstraat/Sloetsweg niet tot opstoppingen leiden.	<p>Op de genoemde rotondes ontstaan regelmatig wachtrijen en vertragingen. Dit toont aan dat een dergelijke oplossing ongeschikt is voor een route die door HOV gebruikt wordt. Immers moet het HOV volgens het GVVP met voorrang door kunnen rijden. Dit kan niet bij een rotonde.</p> <p>Bovendien worden de verkeersintensiteiten op het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p>
	q)	Een rotonde kan geld opleveren, zo blijkt uit een artikel in de Tubantia. Reclamant wil graag de rotondes van de Laan Hart van Zuid opnemen in haar schouwroutes.	Stelling van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen en doet niets af aan het feit dat een kruispunt met verkeersregelininstallatie noodzakelijk is om het HOV met voorrang af te kunnen wikkelen en doorstroming van het overige verkeer te kunnen waarborgen.
b.		Reclamant stelt dat een rotonde ook prima ingericht kan worden om, indien noodzakelijk, zeer zwaar industrieel tanktransport het kruispunt te laten passeren.	<p>Een rotonde kan inderdaad goed worden ingericht op gebruik door exceptioneel transport. Echter kan op een rotonde een HOV niet zonder voorrang worden afgewikkeld.</p> <p>Ook worden de verkeersintensiteiten op het kruispunt Laan hart van Zuid – Breemarsweg dusdanig hoog dat een rotonde naar verwachting onvoldoende capaciteit heeft om in de spitsperioden het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een deel van het verkeer zal hierdoor kiezen voor routes over wegen die daar minder geschikt voor zijn (sluipverkeer), waardoor de verkeersveiligheid in de omgeving afneemt.</p>

		Om genoemde redenen voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in een kruispunt met verkeersregelinstallatie.
c.	Reclamant ziet graag meer afstand tussen de bomen en de fietspaden. Dit in verband met het opdrukken van de fietspaden door boomwortels. Stelt tevens dat er minimaal een diepe greppel moet worden aangelegd tussen de bomen en het fietspad.	<p>Het bestemmingsplan regelt niet de exacte inrichting van de weg voor wat betreft de uitvoering van de scheiding tussen bomen en fietspaden. De profielen die onderdeel uitmaken van de regels zijn, als het gaat om de situering van bomen, zuiver illustratief. Slechts de as van de weg ligt vast op grond van het bestemmingsplan in verband met geluidhinder.</p> <p>Overigens voorziet het reeds opgestelde voorlopige verkeerskundige ontwerp in voldoende ruimte tussen het fietspad en de bomen, waardoor bomen niet wortelen onder het fietspad. Van wortelopdruk is hierdoor geen sprake. Mocht de hiervoor genoemde ruimte toch erg krap zijn, worden verticale schermen geplaatst langs de kant van de verharding, zodat de bomen niet in de wegfundering kunnen wortelen en hier geen schade aan kunnen richten.</p>
d.	Wijst erop dat een breedte van de fietspaden van 2 meter minimaal is. Zou daarom graag zien dat het straatmeubilair langs de route wordt geminimaliseerd en dat de fiets- en voetpaden worden uitgevoerd als een shared-space, en dat daarbij het fietspad meer optische ruimte krijgt dan het voetpad. Verwijst naar voorbeelden die reeds als zodanig zijn uitgevoerd.	<p>Het bestemmingsplan regelt niet de exacte inrichting van de fietspaden. De profielen die onderdeel uitmaken van de regels zijn, als het gaat om de fietspaden, zuiver illustratief. Slechts de as van de weg ligt vast op grond van het bestemmingsplan in verband met geluidhinder.</p> <p>Wel voorziet het voorlopig verkeerskundig ontwerp in fietspaden van minimaal 2 meter breed. Ter hoogte van het brugtalud is de gemeente voornemen om geen hoogteverschil toe te passen tussen fietspad en voetpad. Uitgangspunt voor het plaatsen van straatmeubilair is dat alleen noodzakelijk straatmeubilair geplaatst worden en dat straatmeubilair zo veel mogelijk gecombineerd wordt. Hierbij wordt rekening gehouden met de ruimte voor de fiets.</p>
Naar aanleiding van deze zienswijze wordt voorgesteld het plan niet aan te passen.		

Hengelo, oktober 2016