

Zienswijzennota ontwerpbestemmingsplan Noordzuidverbinding Hellendoorn Hulsen

Nr. 13INT02456



Het ontwerpbestemmingsplan Noordzuidverbinding Hellendoorn Hulsen heeft tot doel het mogelijk maken van het gedeelte van de aanleg van de Noordzuidverbinding tussen de Helmkruidlaan en de Schuilenburgerweg.

Het ontwerpbestemmingsplan lag ter inzage van 22 juni 2013 t/m 2 augustus 2013. Tijdens deze termijn bestond de mogelijkheid voor een ieder om een zienswijze in te dienen. Daarop zijn 5 zienswijzen ingediend. Deze 5 zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend en daarmee allemaal ontvankelijk.

1. Vereniging van Vrijwilligers in de Archeologie, afd. 19 Twente, Acacialaan 24, 7611 AR Aadorp, d.d. 25 juli 2013, ingekomen 22 juli 2013 (nr. 13INK09181).

De vereniging is verheugd dat de gemeente een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek heeft laten verrichten. Het onderzoek geeft aan ten noorden van de OLA-fabriek, op de plek van de rotonde, een hoge verwachtingswaarde. Het advies is een proefsleuvenonderzoek te verrichten. De gemeente kijkt af van het advies en kiest voor archeologische begeleiding. De vereniging mist de onderbouwing hiervoor. Een beschrijving van het cultuurlandschap en de kenmerkende waarden ontbreekt. Hoe wordt met de cultuurhistorische waarden omgegaan?

Beoordeling gemeente:

De gemeente is voornemens om het vervolg van het onderzoek te koppelen aan de feitelijke uitvoering van de aanleg van de weg en daar direct aan vooraf, en wellicht beperkt tot die delen waar het werk zich afspeelt, met bodemingrepen. Een aspect dat meespeelt, is dat wij nu nog te maken hebben met voortgezet agrarisch gebruik van gronden. De raad heeft besloten de Noordzuidverbinding gefaseerd aan te leggen. Het college heeft besloten financiële dekking te zoeken voor de aanleg van het noodelijke deel (Ommerweg – Ben & Jerry's) in 2015/2016 en het zuidelijke deel staat gepland voor 2020/2021.

Binnenkort wordt opdracht gegeven voor het opstellen van een programma van eisen (PvE) en plan van aanpak (PvA). Daaruit zal blijken hoeveel tijd benodigd is, voorafgaand aan het uitwerken van het bestek en de uitvoering. Zowel PvE als PvA worden uitgewerkt en afgestemd met Het Oversticht. Uit de conclusies van de plannen zal blijken welke keuze het beste is, om wel of niet te werken met proefsleuven dan wel op onderdelen direct uit te gaan voor het geheel blootleggen van het rotondevlak, zodat dat in één keer de onderzoekszone kan vormen. Door het PvA ontstaat ook meer inzicht in de kosten en tijdsdoorloop van het onderzoek.

Met de ervaring die is opgedaan bij de aanleg van de weg naar het botenhuis vanaf de Reggeweg langs de Ben & Jerry's, is de aanpak van proefsleuven graven voorafgaand aan de uitvoering voldoende.

Met de Historische kring Hellendoorn-Nijverdal is afgesproken dat ze van beide plannen een exemplaar ontvangen als deze gereed zijn. We zien graag de mogelijkheid dat het bureau dat het veldwerk uitvoert, aandacht besteed aan de inzet van lokale archeologische kennis. Een soortgelijke aanpak zal gevolgd worden ter hoogte van de beoogde rotonde bij Hulsen.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing en is ongegrond.

2. Van Hoogmoed taxatie- en adviesbureau voor onroerende zaken b.v., Lage Esweg 18, 7441 AX Nijverdal namens mr. H.J. Fraterman, Collenstaartweg 10 te Nijverdal d.d. 23 juli 2013, ingekomen 24 juli 2013 (nr. 13INK09217).

De heer en mevrouw Fraterman worden onevenredig geschaad in hun woongenot door de aanleg van de Noordzuidverbinding, met name door de te verwachten geluidsbelasting. Ook milieu- en uitzichtaspecten spelen een rol. Dat heeft consequenties voor de waarde van de woning en hun woongenot. De gemeente onderschat de gevolgen voor het woongenot. De nieuwe weg en de rotonde komen ca. 40-45 m uit de westgevel van de woning.

Een ander punt betreft de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In de media verschijnen berichten over de zwakke financiële positie van de gemeente Hellendoorn dat in verband wordt gebracht met al dan niet doorgaan van gemeentelijke projecten. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet duidelijk in hoeverre onderzoek is gedaan naar de noodzaak van de aanleg van de weg. En of daarbij rekening is gehouden met de slechte economische vooruitzichten en bevolkingskrimp.

Beoordeling gemeente:

Het woongenot van de heer en mevrouw Fraterman wordt geschaad door de aanleg van de weg. Het belang van de verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het dorp Hulsen en de doorstroming van het verkeer tussen Hellendoorn en Nijverdal achten wij echter, maatschappelijk gezien van groter belang. Voor deze bestemmingsplanherziening is conform de wettelijk vastgestelde wijze onderzoek gedaan naar zowel de geluidsbelasting op de woning als naar de luchtkwaliteit. Beiden voldoen aan de wettelijke normen. Wat betreft het geluid zal, gezien de ligging van de toekomstige Noordzuidverbinding, de belasting enigszins toenemen, maar voldoet ter plaatse van de gevel van de woning aan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Een nadere afweging van de planvorming is daarom niet noodzakelijk.

In de gesprekken over de grondverwerving is het grotere belang nadrukkelijk aan de orde. De gevoerde onderhandelingen over aankoop van grond en schadeloosstelling lijken uit te komen op een acceptabel resultaat voor beide partijen, dat zonodig een juridische toets zou kunnen doorstaan.

De raad heeft in de begrotingsvergadering van november jl. besloten om de Noordzuidverbinding gefaseerd aan te leggen. Het college heeft besloten financiële dekking te zoeken voor de aanleg van het noordelijke deel (Ommerweg - Ben & Jerry's) in 2015/2016. Het gedeelte bij Hulsen zal in 2020/2021 worden aangelegd en dit is als zodanig in de begroting opgenomen. Dat heeft te maken met de financiële afweging van het moment. De Noordzuidverbinding is een belangrijke schakel binnen het totale weggennet, juist ook in economisch opzicht en voor de leefbaarheid van de kernen.

De financiële dekking voor de kosten die horen bij de aanleg van de Noordzuidverbinding, is verantwoord in het raadsbesluit van 20 februari 2014.

Dit bestemmingsplan is het vervolg van de Tracéstudie Hellendoorn-Reggedal-Hulsen (Royal Haskoning, 17 april 2007). In deze studie en in het daaraan vooraf opgestelde Wegenstructuurplan (1999) is nut en noodzaak van de nieuwe verbindingsweg aangegeven. In januari 2013 heeft Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de aansluitingen van het dorp Hellendoorn op de Noordzuidverbinding. Daarbij zijn nieuwe modelberekeningen gemaakt met daarin alle recente economische en sociaal/culturele ontwikkelingen verwerkt. Deze cijfers hebben niet een totaal ander beeld gegeven dan bij de tracéstudie uit 2007, waardoor geconcludeerd kan worden dat de uitgangspunten voor nut en noodzaak uit genoemde Tracéstudie nog steeds gelden. Ook blijkt uit de laatste modelberekeningen de duidelijke afname van het verkeer in de kern van Hellendoorn, tot acceptabele hoeveelheden. Nu zijn de intensiteiten in die kern veel te hoog voor de functie van winkelgebied.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing en is ongegrond.

3. **Van Hoogmoed taxatie- en adviesbureau voor onroerende zaken b.v., Lage Esweg 18, 7441 AX Nijverdal namens de heer K. op den Dries, Collenstaartweg 8 te Nijverdal d.d. 24 juli 2013, ingekomen 25 juli 2013 (13INK09260).**

De heer en mevrouw Op den Dries worden onevenredig geschaad in hun woongenot door de aanleg van de Noordzuidverbinding, met name door de te verwachten geluidsbelasting. Ook milieu- en uitzichtaspecten spelen een rol. Dat heeft consequenties voor de waarde van de woning en hun woongenot. De gemeente onderschat de gevolgen voor het woongenot. De nieuwe weg en de rotonde komen ca. 45 m uit de oostgevel van de woning.

Een ander punt betreft de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In de media verschijnen berichten over de zwakke financiële positie van de gemeente Hellendoorn dat in verband wordt gebracht met al dan niet doorgaan van gemeentelijke projecten. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet duidelijk in hoeverre onderzoek is gedaan naar de noodzaak van de aanleg van de weg. En of daarbij rekening is gehouden met de slechte economische vooruitzichten en bevolkingskrimp.

De heer Op den Dries verzoekt de mogelijkheden te onderzoeken voor het realiseren van een bouwkegel op het perceel nr. 2016 aan de noordzijde van zijn woning, nu geen medewerking kan worden verleend aan een bouwkegel op perceel B nr. 2579.

Beoordeling gemeente:

Het woongenot van de heer en mevrouw Op den Dries wordt geschaad door de aanleg van de weg. Het belang van de verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het dorp Hulsen en de doorstroming van het verkeer tussen Hellendoorn en Nijverdal achten wij echter, maatschappelijk gezien van groter belang. Voor deze bestemmingsplanherziening is conform de wettelijk vastgestelde wijze onderzoek gedaan naar zowel de geluidsbelasting op de woning als naar de luchtkwaliteit. Beiden voldoen aan de wettelijke normen. Gezien de ligging van de toekomstige Noordzuidverbinding zal de geluidsbelasting ter plaatse van de achtergevel van de woning inderdaad toenemen ten opzichte van de bestaande situatie, maar voldoet wel aan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Een nadere afweging van de planvorming is daarom niet noodzakelijk.

In de gesprekken over de grondverwerving is het grotere belang nadrukkelijk aan de orde. De onderhandelingen over aankoop van grond en schadeloosstelling geven lijken uit te komen op acceptabel resultaat voor beide partijen, dat zondig een juridische toets zou kunnen doorstaan.

De raad heeft in de begrotingsvergadering van november jl. besloten om de Noordzuidverbinding gefaseerd aan te leggen. Het gedeelte bij Hulsen zal 2020/2021 worden aangelegd en dit is als zodanig in de begroting opgenomen. Dat heeft te maken met de financiële afweging van het moment. De Noordzuidverbinding is een belangrijke schakel binnen het totale weggennet, maar ook in economisch opzicht en voor de leefbaarheid van de kernen. De raad heeft daarom gekozen voor uitstel van een gedeelte van de Noordzuidverbinding (gedeelte bij de Regge en bij Hulsen). De rotonde bij Ben & Jerry's en het gedeelte vanaf de rotonde tot de Ommerweg worden in 2015/2016 aangelegd.

De financiële dekking voor de kosten die horen bij de aanleg van de Noordzuidverbinding, is verantwoord in het raadsbesluit van 20 februari 2014.

De gemeente Hellendoorn heeft afspraken gemaakt met de provincie over het aantal te bouwen woningen, omdat er meer plannen zijn dan woningen waaraan volgens de provincie behoefte is. De woningen die gebouwd mogen worden in de komende jaren, liggen vast in het woningbouwprogramma. Een extra woning op deze locatie aan de Collenstaartweg is niet in het programma opgenomen en daarom kan er geen medewerking aan worden verleend.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing en is ongegrond.

4. Van Hoogmoed taxatie- en adviesbureau voor onroerende zaken b.v., Lage Esweg 18, 7441 AX Nijverdal namens de heer en mevrouw Ernst, Collenstaartweg 16 te Nijverdal en Frans Ernst vof, Collenstaartweg 16 te Nijverdal, d.d. 24 juli 2013, ingekomen 2 augustus 2013 (13INK10787).

De heer en mevrouw Ernst worden privé, maar zeker ook in hun bedrijfsvoering ernstig geschaad door de gevolgen van de aanleg van de Noordzuidverbinding, met name vanwege de geplande rotonde net op/ten zuiden van hun perceel en de gewijzigde verkeersrouting. Dat heeft forse financiële consequenties. De gemeente onderschat de gevolgen voor de bedrijfsvoering.

Een ander punt betreft de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In de media verschijnen berichten over de zwakke financiële positie van de gemeente Hellendoorn dat in verband wordt gebracht met al dan niet doorgaan van gemeentelijke projecten.

Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet duidelijk in hoeverre onderzoek is gedaan naar de noodzaak van de aanleg van de weg. En of daarbij rekening is gehouden met de slechte economische vooruitzichten en bevolkingskrimp.

Beoordeling gemeente:

De woning en het bedrijf van de familie Ernst worden geraakt door de aanleg van de Noordzuidverbinding. De gesprekken met de heer Ernst en zijn adviseurs zijn tot op heden nog zonder resultaat. Er bestaat een verschil van inzicht met name over de negatieve invloed op de bedrijfsvoering en het ontstaan van nieuwe kansen als gevolg van de nieuwe weg. De

aanbieding van extra grond direct aansluitend op het perceel van de heer Ernst heeft niet kunnen leiden tot een doorbraak. Van gemeentelijke zijde zal nogmaals geprobeerd worden de meningsverschillen te overbruggen. Wij zijn van mening dat het belang van van de verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het dorp Hulsen en de verbeterde doorstroming van het verkeer tussen Nijverdal en Hellendoorn, maatschappelijk gezien van groter belang is dan de negatieve gevolgen voor de woning en het bedrijf van de familie Ernst en zien daarom geen redenen om af te wijken van het door ons beoogde tracé.

De raad heeft in de begrotingsvergadering van november jl. besloten om de Noordzuidverbinding gefaseerd aan te leggen. Het gedeelte bij Hulsen zal 2020/2021 worden aangelegd en dit is als zodanig in de begroting opgenomen. Dat heeft te maken met de financiële afweging van het moment. De Noordzuidverbinding is een belangrijke schakel binnen het totale weggennet, maar ook in economisch opzicht en voor de leefbaarheid van de kernen. De raad heeft daarom gekozen voor uitstel van een gedeelte van de Noordzuidverbinding (gedeelte bij de Regge en bij Hulsen). De rotonde bij Ben & Jerry's en het gedeelte vanaf de rotonde tot de Ommerweg worden in 2015/2016 aangelegd.

De financiële dekking voor de kosten die horen bij de aanleg van de Noordzuidverbinding, is verantwoord in het raadsbesluit van 20 februari 2014.

Dit bestemmingsplan is het vervolg van de Tracéstudie Hellendoorn-Reggedal-Hulsen (Royal Haskoning, 17 april 2007). In deze studie en in het daaraan vooraf opgestelde Wegenstructuurplan (1999) is nut en noodzaak van de nieuwe verbindingsweg aangegeven. In januari 2013 heeft Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de aansluitingen van het dorp Hellendoorn op de Noordzuidverbinding. Daarbij zijn nieuwe modelberekeningen gemaakt met daarin alle recente economische en sociaal/culturele ontwikkelingen verwerkt. Deze cijfers hebben niet een totaal ander beeld gegeven dan bij de tracéstudie uit 2007, waardoor geconcludeerd kan worden dat de uitgangspunten voor nut en noodzaak uit genoemde Tracéstudie nog steeds gelden. Ook blijkt uit de laatste modelberekeningen de duidelijke afname van het verkeer in de kern van Hellendoorn, tot acceptabele hoeveelheden. Nu zijn de intensiteiten in die kern veel te hoog voor de functie van winkelgebied.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing en is ongegrond.

5. CLOse-Up RO-Advies b.v., Wilgeroosje 10, 7443 TT Nijverdal namens de heer H.J. Morrenhof, Kasteelstraat 1 te Hellendoorn d.d. 2 augustus 2013, ingekomen 2 augustus 2013 (13INK10791).

De heer Morrenhof kan zich niet vinden in de beantwoording van zijn inspraakreactie en met name ten aanzien van de verkeersintensiteiten en het laatste onderdeel "Afwijking tracé ter plaatse". Hij mist rapporten waarop het bestemmingsplan is gebaseerd.

De heer Morrenhof is van mening dat de voorgehouden verkeersstromen en -intensiteiten niet juist zijn. Hij trekt de effecten op de Dorpsstraat (rapportage Goudappel Coffeng) in twijfel. Hij zegt dat een groot deel van het verkeer over de Dorpsstraat blijft rijden en geen gebruik zal maken van de nieuwe weg en geeft aan hoe dat verkeer wel zal gaan rijden. Vervolgens vraagt hij af of het akoestisch onderzoek op basis daarvan wel juist is.

De heer Morrenhof is van mening dat zijn woning in het buitengebied ligt. In de berekeningen van het Akoestisch onderzoek is gerekend met maximaal toelaatbare geluidsbelasting van binnenstedelijk gebied, terwijl het buitenstedelijk is. Gevraagd wordt het akoestisch onderzoek aan te vullen of te herzien.

In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van realisatie in 2016, terwijl onlangs is besloten dat realisering plaatsvindt in 2021. Het is de heer Morrenhof niet duidelijk waarom zijn woning niet wordt weergegeven in par. 4.3 van het akoestisch onderzoek, maar pas in bijlage 3. Het rapport met eventuele gevolgen moet daarop worden aangepast.

De heer Morrenhof voelt zich meer verbonden met het buitengebied dan de bebouwde kom en voelt zich door de nieuwe weg meer afgesneden van het buitengebied dan nu van de bebouwde kom.

Winst op geluidsbelasting door de nieuwe weg is niet te controleren, omdat er geen gegevens voorhanden zijn over de huidige geluidsbelasting. Hij vraagt om aanvulling van het akoestisch onderzoek.

Het verkeerslawaaï verplaatst zich van de voorzijde naar de achterzijde. Hij gaat er geluidstechnisch niet op vooruit, hooguit theoretisch gezien op de voorgrond. Hij vraagt het

akoestisch onderzoek aan te passen/te nuanceren.

Volgens de heer Morrenhof sluit artikel 2.7.3 lid 2c Omgevingsverordening de aanleg van het tracé uit. Er is namelijk sprake van een aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van het landschap, omdat de weg op een dijk door het landschap zal komen te liggen. Op basis van artikel 2.7.4 lid 4 Omgevingsverordening dient verantwoord te worden waarom een ontwikkeling in de EHS plaatsvindt. Dat is zeer summier gebeurd en er wordt voorgesorteerd op een aanpassing (herijking EHS) die nog geen rechtskracht heeft en waarvan de vraag is of deze gaat plaatsvinden. De heer Morrenhof verzoekt het tracé weer aan te passen. De persoonsgegevens zijn niet beschermd in overeenstemming met de geldende wet. De persoonsgegevens zijn weliswaar zwart gemaakt, maar worden zichtbaar bij kopiëren en plakken.

Beoordeling gemeente:

In de toelichting van het bestemmingsplan zal meer informatie worden opgenomen over de onderzoeken met betrekking tot de tracékeuzes.

Verkeerslawaaï

Verkeersmodel

Een verkeersmodel is een rekenkundig model dat inzicht geeft in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoersstromen. De berekeningen vinden plaats op basis van een netwerk van infrastructuur en verkeersstellingen verdeeld in gebieden. Daarnaast worden ook andere data zoals demografische en sociale gegevens gebruikt.

Een verkeersmodel is het hulpmiddel om inzicht te krijgen in toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de infrastructurale en stedenbouwkundige ontwikkelingen. De gegevens uit het verkeersmodel zijn tevens input voor de berekeningen voor de gevolgen van het geluid. Voor het bepalen van de verkeersintensiteiten wordt gebruikt gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel van de Regio Twente.

Verkeersstromen en –intensiteiten

De cijfers uit het onderzoek naar de alternatieve ontsluitingsvormen (rapport Goudappel Coffeng, 9 januari 2013 kenmerk HLD106/TWJ.0550) onderschrijven het geconstateerde, dat hoofdzakelijk intern verkeer gebruik zal blijven maken van de Dorpsstraat in Hellendoorn. Dit geldt zeker voor de bewoners rondom het woongebied bij de Marsjes (de Höfte).

Door de geplande (noodzakelijke) afsluiting van de Ommerweg aangevuld met andere maatregelen, zoals instellen 30 km-zone, wordt het doorgaande verkeer min of meer gedwongen, gebruik te maken van de nieuwe Noordzuidverbinding.

Voor deze en andere afsluitingen die onderdeel uitmaken van de verkeerskundige afwikkeling rondom het dorp Hellendoorn, is een verkeersmaatregel noodzakelijk. Hiervoor wordt te zijner tijd een aparte procedure gevolgd.

De heer Morrenhof geeft aan dat zijn woning en de locatie Podt momenteel liggen in het zogeheten buitengebied en dat er daarom in het akoestisch onderzoek ten onrechte een toetsing aan de maximale waarde van binnenstedelijk gebied wordt gedaan.

Het is op zich juist dat de genoemde locaties op dit moment liggen in het buitengebied. De Wet geluidhinder (art. 74 lid 3) geeft echter aan de zones van toepassing zijn in, hetzij stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied op grond van de situatie zoals de nog aan te leggen weg is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

De nieuwe weg is als een 50 km/h weg opgenomen in het bestemmingsplan en zal daarom binnen de bebouwde kom ingevolge de Wegenverkeerswet komen te liggen.

Wellicht ten overvloede: de eventueel te bouwen woningen op de locatie Podt voldoen aan zowel de maximale waarde van stedelijk als zowel buitenstedelijk gebied.

Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek gaat voor de beoordeling van de geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe weg uit van het jaar 2026. Dat is in principe 10 jaar na de aanleg van de weg. De huidige planning gaat uit van aanleg van een deel van het traject in 2020/2021.

Het bureau Goudappel Coffeng is gevraagd te beoordelen of de gehanteerde verkeersgegevens voor het uitgevoerde akoestisch onderzoek ook representatief zijn bij

gefaseerde aanleg. Goudappel Coffeng heeft in haar rapport (13-12-2013, HLD109/Twj/0554) geconcludeerd dat het door de gemeente uitgevoerde akoestisch onderzoek uit 2012, gezien de meest recente inzichten, representatief te achten is voor het jaar 2031. Een aanpassing van het akoestisch onderzoek is niet nodig.

De woning van de heer Morrenhof ligt binnen de zone van de nieuw aan te leggen weg en is daarom onderzocht en beoordeeld in het akoestisch onderzoek. De woning is niet genoemd in paragraaf 4.3, omdat in tabel 7 uitsluitend de woningen zijn opgenomen die in de toekomst een geluidsbelasting met een hogere waarde van 48 dB zullen gaan ondervinden als gevolg van de nieuw aan te leggen weg.

De woning van de heer Morrenhof voldoet, evenals de naastgelegen woning Schuilenburgerweg 44, aan de voorkeurswaarde van 48 dB van de Wet geluidhinder.

Het is juist dat de huidige geluidsbelasting ten gevolge van de Kasteelstraat/Schuilenburgerweg niet in beeld is gebracht in het akoestisch onderzoek. Dit is ten behoeve van het op te stellen bestemmingsplan voor de weg ook niet nodig. Uitsluitend de gevolgen van de nieuw aan te leggen weg zijn van belang.

Op basis van de bij ons aanwezige gegevens blijkt dat de gevelbelasting op uw woning aan de voorzijde momenteel circa 55 dB bedraagt. Door de gewijzigde verkeersstructuur (afsluiting c.q. knip in de Kasteelstraat) zal de verkeersintensiteit afnemen en de gevelbelasting op de woning aan de voorzijde daarom afnemen.

Zoals gesteld is de nieuwe situatie in het akoestisch onderzoek opgenomen en beoordeeld. De Wet geluidhinder schrijft voor dat de geluidsbelasting als gevolg van een nieuw aan te leggen weg bepaald moet worden op de gevel van de woning. Het is juist dat er in de toekomst verkeer achter langs de woning zal rijden, in tegenstelling tot de huidige situatie. Zoals eerder gesteld, zal er worden voldaan aan de voorkeurswaarde. Een nadere afweging van de planvorming of aanpassing van het akoestisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Begrenzing EHS

De heer Morrenhof geeft aan dat de gemeente voorsorteert op een herijking van de EHS die nog geen rechtskracht heeft.

Begin 2013 lag een ontwerp van de actualisatie Omgevingsvisie ter inzage waarvan de herbegrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) onderdeel is. Daar is bij het ontwerpbestemmingsplan op ingesprongen.

Op 3 juli 2013 hebben de Provinciale Staten van Overijssel de actualisatie Omgevingsvisie vastgesteld. In deze vastgestelde actualisatie ligt het tracé van de Noordzuidverbinding bij Hellendoorn buiten de EHS.

Persoonsgegevens

Het college voor bescherming van de privacygegevens (CBP) heeft het standpunt dat persoonsgegevens op het internet geanonimiseerd moeten zijn. De Afdeling Bestuursrechtspraak (het rechtsorgaan dat beslist over bestemmingsplannen in hoger beroep) heeft echter een andere mening. In diverse uitspraken (o.a. LJN:BO1177 20-10-2010 en ECLI:NL:RVS:2011:BU6341, 30 november 2011, LJN: BX8246, 26 september 2012) heeft zij geoordeeld dat noch in de Algemene wet bestuursrecht noch in enig ander wettelijk voorschrift een bepaling valt aan te wijzen op grond waarvan de raad gehouden is om een zienswijze in een zienswijzennota dat naar de indieners van een zienswijzennota wordt toegezonden, te anonimiseren.

Het feit dat de persoonsgegevens zwart zijn gemaakt, past binnen de jurisprudentie en komt tegemoet aan het standpunt van het CBP.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing en is ongegrond.

AMBTSHALVE WIJZIGING

1. In de regels voor Verkeer wordt de mogelijkheid opgenomen om kunstobjecten te realiseren op de rotondes.
2. Op de verbeelding (plankaart) en in de regels verwerken de risicocontour van 10^{-6} die hoort bij Ben & Jerry's.