

# Zienswijzennota

## Coördinatieprocedure N35 traject Heino noord

Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord;

Ontwerpverkeersbesluit (N35, traject Heino noord)

Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) (N35, traject Heino noord)

Ontwerpbesluit Watervergunning (N35, traject Heino noord)

Ontwerpbesluit omgevingsvergunning kap (N35, traject Heino noord)

Gemeente Raalte  
Provincie Overijssel  
Rijkswaterstaat  
Waterschap Drents Overijsselse Delta

17 augustus 2022

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>HOOFDSTUK 1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>2</b>
<b>HOOFDSTUK 2</b>	<b>ZIENSWIJZEN .....</b>	<b>3</b>
<b>HOOFDSTUK 3</b>	<b>AMBTELIJKE AANPASSINGEN.....</b>	<b>39</b>
<b>HOOFDSTUK 4</b>	<b>WIJZIGINGEN .....</b>	<b>40</b>
<b>BIJLAGE 1</b>	<b>ZIENSWIJZEN</b>	

## **HOOFDSTUK 1            INLEIDING**

### *Zienswijzen*

In de periode van 17 maart tot en met 27 april 2022 hebben de volgende besluiten gecoördineerd ter inzage gelegen:

- Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord;
- Ontwerpverkeersbesluit (N35, traject Heino noord)
- Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) (N35, traject Heino noord)
- Ontwerpbesluit Watervergunning (N35, traject Heino noord)
- Ontwerpbesluit omgevingsvergunning kap (N35, traject Heino noord)

Er zijn in totaal 11 zienswijzen ingediend gedurende genoemde periode.

### *Leeswijzer*

Hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota bevat de samenvatting en beantwoording van de ingekomen zienswijzen. In hoofdstuk 3 zijn de ambtelijke aanpassingen opgenomen. In hoofdstuk 4 zijn de wijzigingen naar aanleiding van ingekomen zienswijzen en ambtelijke aanpassingen in het plan samengevat. In de bijlage zijn de originele zienswijzen opgenomen.

## HOOFDSTUK 2      ZIENSWIJZEN

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 17 maart tot en met 27 april 2022 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 11 zienswijzen ingediend bij de gemeente. In de bijlage zijn de originele zienswijzen opgenomen. Deze zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en voorzien van de benodigde gegevens. Hiermee zijn deze zienswijzen ontvankelijk.


Zienswijze Nr.	Datum zienswijze ontvangen	Ontvankelijk / niet-ontvankelijk
1	31 maart 2022	ontvankelijk
2	31 maart 2022	ontvankelijk
3	13 april 2022	ontvankelijk
4	22 april 2022	ontvankelijk
5	22 april 2022	ontvankelijk
6	april 2022	ontvankelijk
7	15 april 2022	ontvankelijk
8	21 april 2022	ontvankelijk
9	25 april 2022	ontvankelijk
10	26 april 2022	ontvankelijk
11	27 april 2022	ontvankelijk

Op de volgende pagina's is een overzichtstabel opgenomen waarin de zienswijzen zijn samengevat en zijn voorzien van beantwoording. Indien een zienswijze uit meerdere onderdelen bestaat dan worden die separaat behandeld. Voor zover duidelijk wordt aangegeven op welk besluit een zienswijze betrekking heeft.


De ingediende zienswijzen hebben aanleiding gegeven (een van) de besluiten op onderdelen aan te passen. De betreffende wijzigingen zijn in hoofdstuk 4 beschreven.

Overzichtstabel zienswijzen en beantwoording

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
1.			
1.1	<p><b>Indiener vraagt of de bushaltes op dezelfde plek blijven en zo ja, of deze worden voorzien van een in en uitvoegstrook. Gevraagd wordt ook of er bushaltes worden opgeheven.</b></p>	<p>De bushaltes bij de bajonet Heino-Raalte blijven op dezelfde plaats. De bushaltes bij de bajonet Heino-noord worden 100 meter verplaatst, maar blijven verder functioneel gelijk aan de huidige situatie. Het ontwerp is volgens de richtlijnen. Er worden geen bushaltes opgeheven die momenteel in gebruik zijn.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
1.2	<p><b>De oversteekplaatsen worden opgeheven. Indiener vraagt, in verband met het opheffen van oversteekplaatsen, hoe wandelaars, fietsers of busreizigers zonder (ver) om te lopen/fietsen aan de overkant van de weg komen.</b></p>	<p>In de huidige situatie zijn er geen speciale oversteekplaatsen voor voetgangers of fietsers. Bij de nieuwe bajonet aansluitingen worden oversteken gerealiseerd voor fietsers. Voetgangers kunnen daar ook gebruik van maken. De busreiziger die met de fiets of wandelend naar de bushalte wil gaan, hoeft dus niet extra ver om te lopen of te fietsen.</p>	
1.3	<p><b>Indiener geeft aan zich zorgen te maken over veiligheid van onder andere wandelaars en fietsers op de parallelwegen, aangezien deze door grote tractoren en lange vrachtwagens bereden zullen worden. Indiener vraagt of hier voorzieningen voor worden getroffen en zo ja welke.</b></p>	<p>Er zijn richtlijnen (CROW) voor het toestaan van gemengd verkeer (langzaam en snel verkeer) op wegen. Deze richtlijnen geven een maximum drukte (hoeveelheid verkeer per etmaal), waarbij fietsers veilig gebruik kunnen maken van dezelfde rijbaan als gemotoriseerd verkeer. De verwachte berekende hoeveelheid verkeer is ca 25% van dit maximum (zie bijlage 3 bij ontwerpbestemmingsplan: 'Effecten omliggend wegennet N35, Arcadis, 9 april 2019'). Aanvullende voorzieningen worden derhalve binnen dit project niet genomen.</p>	

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
2.			
2.1	<p><b>Zienswijze m.b.t. het bestemmingsplan:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat het voornemen om een gedeelte van de bestemming 'natuur' te wijzigen in de bestemming 'verkeer' niet gewenst is, dit vanwege:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- doelstellingen van de eigenaar van die grond,</li> <li>- de (instandhouding)verplichtingen vanuit de Natuurschoonwet,</li> <li>- de verplichtingen vanuit de voornoemde kwalitatieve verplichting,</li> <li>- het Natuurnetwerk Nederland</li> <li>- het Verdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (gesteld wordt dat het bestemmingsplan</li> </ul>	<p>Indiener maakt bezwaar tegen de wijziging van de bestemming "natuur" naar "verkeer" van een gedeelte groot ongeveer 117 m2 van het perceel Heino I 23 voor de aanleg van de bajonet kruising. Het bezwaar ziet op de (instandhouding)verplichtingen uit de Natuurschoonwet en de contractuele kwalitatieve verplichting welke door indiener is aangegaan met de Provincie Overijssel voor het in stand houden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) op voornoemd perceel.</p> <p>De strook grond welke benodigd is, valt weliswaar binnen perceel Heino I 23 waarop de kwalitatieve verplichting rust, maar valt buiten het NNN-netwerk (zie onderstaande afbeelding). Indiener kan derhalve aan zijn verplichtingen uit de kwalitatieve verplichting blijven voldoen.</p>  <p>Geconcludeerd wordt daarom dat de wijziging van circa 117 m2 van de bestemming "natuur" naar "verkeer", mede gelet op de kleine omvang in relatie tot het landgoed, geen inbreuk maakt op het natuurschoon en de instandhoudingsverplichtingen uit de Natuurschoonwet.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	in strijd is met dit verdrag).	De wijzigingen in de bestemming hebben geen toename van het verkeer tot gevolg, maar dienen enkel voor verbetering van de verkeersveiligheid. Er zal geen verslechtering van het klimaat plaatsvinden als gevolg van deze wijzigingen.	
2.2	<b>Zienswijze m.b.t. het bestemmingsplan:</b> <b>Gesteld wordt dat het voornemen om een gedeelte van de bestemming 'natuur' te wijzigen in de bestemming 'verkeer' in strijd is met artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (recht op ongestoord genot van zijn eigendom).</b>	<p>Artikel 5.1 van het Burgerlijk wetboek bepaalt dat het eigendomsrecht het meest omvattende recht is dat een persoon op een zaak kan hebben. Voor het maken van inbreuk op dit recht moet een wettelijke basis zijn. In dit geval is dat de Wet beheer rijkswaterstaatwerken. In artikel 3 van deze wet is bepaald dat een Wbr vergunning kan worden ingetrokken in het belang van verruiming of wijziging anderszins van die werken. Dit heeft geen gevolgen voor de eigendom maar slechts voor de gebruiksmogelijkheden. In artikel 1 van het eerste protocol bij het Europese verdrag van de Rechten van de mens staat tevens : "De voorgaande bepalingen tasten echter op geen enkele wijze het recht aan, dat een Staat heeft om die wetten toe te passen, die hij noodzakelijk oordeelt om het gebruik van eigendom te reguleren in overeenstemming met het algemeen belang". Ons standpunt is dat deze bepaling daarmee niet geschonden is.</p>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.
2.3	<b>Zienswijze m.b.t. het bestemmingsplan:</b> <b>Gesteld wordt dat het voornemen om een gedeelte van de bestemming 'natuur' te wijzigen in de bestemming 'verkeer' in strijd is met goede ruimtelijke ordening, vanwege de ligging van deze gronden binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN).</b>	De strook grond welke benodigd is valt buiten het NNN-netwerk (zie onderstaande afbeelding). Wanneer de feitelijk aanwezige situatie wordt beschouwd dan valt bovendien op dat de gronden die als 'verkeer' worden bestemd bovendien al grotendeels ten dienste van de verkeersfunctie worden gebruikt, namelijk in de vorm van wegberm of bermsloot. Slechts een kleine strook (<50m <sup>2</sup> ) betreft de rand van het aanwezige bos. Gelet op de aard en omvang van de ingreep en het feit dat de gronden buiten het NNN-netwerk liggen is geen sprake van strijd met het principe van 'goede ruimtelijke ordening'.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
			
2.4	<p><b>Zienswijze m.b.t. het bestemmingsplan:</b></p> <p><b>1. Gesteld wordt dat het flora- en faunaonderzoek onvoldoende is omdat uitsluitend onderzoek is gedaan naar vleermuizen, jaarrond beschermde vogelnesten, eekhoorn en das.</b></p> <p><b>2. Ook wordt gewezen op de verwevenheid van de bescherming van plant- en</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Door initiatiefnemer is op basis van eerdere uitgevoerde natuuronderzoeken voor het plangebied een inschatting gemaakt voor welke soort(groep)en actualisatie nodig is vanwege veroudering van de onderzoeksgegevens van de eerdere natuuronderzoeken. Dat betreft vleermuizen, vogels met een jaarrond beschermde nestplaats, das en eekhoorn. Voor overige soort(groep)en die niet zijn vrijgesteld, geldt dat aanwezigheid in het plangebied op voorhand kan worden uitgesloten vanwege het ontbreken van een geschikte biotoop en/of het feit dat het plangebied buiten het verspreidingsgebied van dergelijke soorten ligt.</li> <li>2. Het natuuronderzoek is uitgevoerd in het kader van de Wet natuurbescherming. Daarbij wordt getoetst aan de kaders vanuit de Wet natuurbescherming. Indien er verwijst met de stelling dat sprake is van verwevenheid naar het beginsel van relativiteit. Dit beginsel vormt in deze fase van de procedure echter geen beperking. Dit aspect is daarom niet betrokken bij het natuuronderzoek.</li> <li>3. Met de toets aan de Wet natuurbescherming wordt invulling gegeven aan de verantwoordelijkheid om aanwezige plant- en diersoorten te beschermen. Daarom heeft ook een actualisatie plaatsgevonden van eerdere uitgevoerde natuuronderzoeken om duidelijkheid te verkrijgen of er</li> </ol>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>



Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	<p>diersoorten met het behoud van een goede kwaliteit van de directe woon- en leefomgeving van de inwoners.</p> <p><b>3. Daarnaast wordt gesteld dat het, op basis van de doelstellingen van het landgoed en de Natuurschoonwet, de taak van de indiener is om aanwezige plant- en diersoorten te beschermen.</b></p> <p><b>4. Tot slot wordt gewezen op de gevolgen van eventuele straatverlichting op inheemse Fauna en de mogelijke verstoring op de aanwezige fauna-/dassentunnels.</b></p>	<p>verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming ten aanzien van beschermde soorten worden overtreden.</p> <p>4. In het ontwerp is geen sprake van extra straatverlichting ter plaatse van aanwezige fauna-/dassentunnels, dus verstoring van deze fauna-/dassentunnels kan op voorhand worden uitgesloten. Het risico op verstoring doet zich enkel voor in de aanlegfase, indien 's nachts gewerkt wordt met kunstlicht. Er zijn regels opgesteld over het eventuele gebruik van dit kunstlicht om verstoring te voorkomen. Deze zullen worden nageleefd. Overigens geldt dat verstoring van dassen (of andere 3.10-soorten uit de Wet natuurbescherming) niet als verbodsbepaling in de Wet natuurbescherming is opgenomen. Dit neemt niet weg dat verstoring zoveel mogelijk wordt voorkomen.</p>	
2.5	<p><b>Zienswijze m.b.t. het bestemmingsplan:</b></p> <p><b>1. Gesteld wordt dat de stikstofdepositie alleen getoetst is op omliggende Natura2000-gebieden.</b></p> <p><b>2. Verder wordt afgevraagd of het zorgvuldig is dat de gebruiksfase buiten beschouwing is gelaten, gelet op de</b></p>	<p>1. Middels een AERIUS-berekening is voor de aanlegfase/realisatiefase beoordeeld of emissie van stikstof leidt tot een toename van depositie van stikstof op (kwetsbare delen van) nabijgelegen Natura 2000 gebieden. Dit is niet het geval. Significant negatieve effecten zijn daarmee, ook op Natura 2000 gebieden die op grotere afstand liggen, op voorhand uitgesloten. Als gevolg hiervan is geen natuurvergunning nodig op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb).</p> <p>2. Omdat vanwege het project geen wijzigingen in de hoeveelheid verkeer plaatsvinden in de gebruiksfase is deze fase buiten beschouwing gelaten. Doelstelling van het project is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Er is in onderhavige situatie geen aanleiding om te verwachten dat verbeterde verkeersveiligheid leidt tot aanzuigende werking van meer voertuigen. Ten opzichte van de huidige situatie worden de snelheid en de wegcategorie niet veranderd en er wordt geen capaciteit toegevoegd. De voorgestelde aanpassingen aan de N35 leiden niet tot meer verkeer. Een eventuele verkeerstoename is een autonome ontwikkeling, dat wil zeggen dat dit wordt veroorzaakt door invloeden buiten deze bajonetkruisingen.</p>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	<p><b>betere doorstroming en aanzuigende werking van meer voertuigen.</b></p> <p><b>3. Verder wordt gesteld dat stikstofdepositie ook directe (negatieve) gevolgen heeft voor de natuur en rijksmonumenten op het landgoed.</b></p> <p><b>4. Uitspraak Rechtspraak Zeeland-West-Brabant</b></p>	<p><b>3.</b> Er is geen juridisch kader waaraan de effecten van emissie en depositie van stikstof op rijksmonumenten en niet-Natura2000-gebieden beoordeeld moet worden. Bovendien blijkt uit de AERIUS-berekening dat geen sprake is van depositie in de aanlegfase/realisatiefase. In de gebruiksfase vinden geen wijzigingen plaats. Negatieve effecten zijn dan ook niet te verwachten.</p> <p><b>4.</b> De verwijzing naar de uitspraak van de Rechtbank Zeeland-West-Brabant op 10 februari 2022 wordt ter kennisgeving aangenomen.</p>	
2.6	<p><b>Zienswijze m.b.t. het bestemmingsplan:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat er een kwalitatieve verplichting (vanuit de Provincie) rust op de instandhouding van het bos en om natuurwaarden verder tot ontwikkeling te laten komen. De instandhouding en exploitatie van dit bos wordt belemmerd door de functiewijziging van 'natuur' naar 'verkeer' en is in strijd met het Verdrag van Glasgow. Verder is voor het opheffen van de privaatrechtelijke kwalitatieve verplichting instemming van de</b></p>	<p>De strook grond welke benodigd is, valt weliswaar binnen perceel Heino I 23 waarop de kwalitatieve verplichting rust, maar valt buiten het NNN-netwerk (zie zienswijze 2.1). Indiener kan derhalve aan zijn verplichtingen uit de kwalitatieve verplichting blijven voldoen.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	eigenaar en provincie benodigd.		
2.7	<p><b>Zienswijze m.b.t. het bestemmingsplan:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat het wijzigen van de bestemming 'natuur' naar 'verkeer' niet benodigd is wanneer wordt voorgesorteerd op werkzaamheden in het kader van MV4 (Meer Veiligheid 4). Er ontstaat dan meer ruimte voor de bajonet waarmee herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering achterwege gelaten kan worden.</b></p>	<p>Het project N35 Wijthmen-Nijverdal Meer Veilig 3 en Meer Veilig 4 (veilige bermen) zijn verschillende projecten met een eigen doelstelling. Het project Meer Veilig 4 is geen opvolger van Meer Veilig 3. De maatregelen waar deze bestemmingsplannen betrekking op hebben betreffen maatregelen uit het project N35 Wijthmen-Nijverdal Meer Veilig 3.</p> <p>Het initiële voorstel om de watergang te vervangen door een drainagebuis is afgewezen, omdat het een watervoerende sloot betreft. Het her-profileren van de sloot blijft daardoor noodzakelijk.</p>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.
2.8	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat het voornemen om de in-/uitritten te laten vervallen in strijd is met artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (recht op ongestoord genot van zijn eigendom).</b></p>	<p>Artikel 5.1 van het Burgerlijk wetboek bepaalt dat het eigendomsrecht het meest omvattende recht is dat een persoon op een zaak kan hebben. Voor het maken van inbreuk op dit recht moet een wettelijke basis zijn. In dit geval is dat de Wet beheer rijkswaterstaatwerken. In artikel 3 van deze wet is bepaald dat een Wbr vergunning kan worden ingetrokken in het belang van verruiming of wijziging anderszins van die werken. Dit heeft geen gevolgen voor de eigendom maar slechts voor de gebruiksmogelijkheden. In artikel 1 van het eerste protocol bij het Europese verdrag van de Rechten van de mens staat tevens: "De voorgaande bepalingen tasten echter op geen enkele wijze het recht aan, dat een Staat heeft om die wetten toe te passen, die hij noodzakelijk oordeelt om het gebruik van eigendom te reguleren in overeenstemming met het algemeen belang". Ons standpunt is dat deze bepaling daarmee niet geschonden is.</p>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.
2.9	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p>	De Wbr biedt een grond om de Wbr vergunning in te trekken, namelijk het algemene belang ter bescherming van het veilig en doelmatig gebruik van de weg. Dit algemene belang van verkeersveiligheid	De zienswijze geeft geen aanleiding tot

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	<p><b>Gesteld wordt dat de ontwerpbeschikking uitgaat van een onjuiste veronderstelling en dat voorbij wordt gegaan aan de zakelijke rechten van uitweg.</b></p>	<p>voor iedere weggebruiker op de N35 weegt naar de mening van betrokken partijen zwaarder dan het individuele belang van de indiener. Met de betreffende maatregelen wordt het doel van het project bereikt, nl. het verbeteren van de verkeersveiligheid cf. het Actieprogramma Verkeersveiligheid, waarbij het aantal Eurorap-knelpunten wordt teruggebracht en de principes van Duurzaam Veilig worden gehanteerd.</p> <p>De N35 is tussen hectometrering 10,9 en 11,3 een zgn. Eurorap-knelpunt vanwege de 3 erfaansluitingen op dit deel. Eurorap is een Europees programma waarbij de veiligheidskenmerken van de weg beoordeeld worden.</p> <p>Het bajonetkruispunt voorziet in een alternatieve ontsluiting van het landgoed op de rijksweg N35. Het recht op het onbelemmerd gebruik en genot op een toegang tot de rijksweg N35 wordt dan ook niet ingeperkt als gevolg van het komen te vervallen van de in-en uitritten op de N35.</p> <p>Indien de eigenaar meent schade te ondervinden als gevolg van het intrekken van de Wbr vergunning kan een verzoek worden ingediend om nadeelcompensatie op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.</p>	<p>aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
<p><b>2.10</b></p>	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat het besluit gebaseerd is op onjuiste veronderstellingen over de verkeersveiligheid en daarmee onzorgvuldig is.</b></p> <p><b>Indiener geeft verder aan dat weggebruikers gebruik maken van de speciaal aangelegde klinkerverhardingen.</b></p>	<p>Verkeersveiligheid is gericht op het voorkomen van ongevallen en is niet enkel te meten in plaatsgevonden ongevallen. Voor analyse van de ongevallen, zie antwoord bij 2.11.</p> <p>Het ontwerp is gebaseerd op ontwerprichtlijnen. De bestaande en nieuwe situatie zijn beide door een extern bureau beoordeeld (Rapport: Beoordeling verkeersveiligheid voorgenomen aanpassingen (second opinion), Goudappel Coffeng, kenmerk 007974.20201029.N1.04, 25 november 2020). Daarbij is geconcludeerd dat het ontwerp de verkeersveiligheid verbetert.</p> <p>Het verkeer dat gebruik maakt van de oversteken, is voor weggebruikers op de N35 onverwacht en potentieel gevaarlijk door de hoge snelheid en intensiteit op de N35. Dit wordt gekwalificeerd als 'groot risico' d.w.z. een situatie met kans op ernstige verkeersslachtoffers. Door de oversteken op te heffen en door de attentie-verhogende werking van het bajonetkruispunt, wordt dit risico weggenomen.</p> <p>Doorkruisen van de berm is, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, ongewenst. Ongeacht of dit via het gras of een verharding gebeurt. Er waren punten op het traject, waar de grasberm illegaal werd doorkruist om een file te omzeilen. Hiertegen zijn inmiddels paaltjes in de berm geplaatst.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
2.11	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat het besluit gebaseerd is op onjuiste veronderstellingen over de verkeersveiligheid (a) en doorstroming (b).</b></p>	<p><i>Zie tevens antwoord bij 2.10, in aanvulling daarop:</i></p> <p>a) Het afremmen en afslaan op de doorgaande weg, als mede het oversteken van de doorgaande weg, wordt gezien als onverwacht voor andere verkeersdeelnemers. Dit is minder veilig dan wanneer het afslaan en oversteken gebeurt bij een, duidelijk zichtbare, kruising. Verkeersveiligheid is niet enkel vast te stellen door het tellen van ongevallen. Op basis van eerdere ongevallen is gekeken hoeveel ongevallen in de toekomst voorkomen kunnen worden. Op het wegvak met hectometrering 10,6 t/m 11,8 (dat zijn de oversteken en 300 m in beide richtingen) hebben de volgende ongevallen plaatsgevonden: 1 ongeval met een ziekenhuisgewonde in 2005, 1 ongeval met een lichtgewonde in 2005 en 14 ongevallen met uitsluitend materiële schade in de periode 2003 t/m 2009. In 2014 heeft een ongeval plaatsgevonden met een ziekenhuisgewonde. In 2018 en 2019 hebben 3 ongevallen plaatsgevonden met uitsluitend materiële schade. De N35 is tussen hectometrering 10,9 en 11,3 een zgn. Eurorap-knelpunt vanwege de 3 erfaansluitingen op dit deel. Eurorap is een Europees programma waarbij de veiligheidskenmerken van de weg beoordeeld worden.</p> <p>b) In de huidige situatie vormt het afremmen en afslaan op de doorgaande weg, als mede het oversteken een belemmering in de doorstroming met risico's voor de verkeersveiligheid vanwege onverwacht langzaam rijdend of stilstaand verkeer op de N35. Het afremmen en afslaan wordt nu gecentreerd bij de bajonet tot 1 locatie, die beter zichtbaar is. De indiener geeft aan dat de afstellingen van de verkeerslichten niet goed zou zijn. Dit is niet zo want de huidige afstelling van de verkeerslichten sluiten aan bij doorstroming en verkeersveiligheid. Op rustige momenten staan de verkeerslichten standaard op rood. Dit is een verkeersveiligheidsmaatregel om de snelheid op dat moment te verminderen. Indien het verkeer daarbij afremt, springt het licht weer op groen.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
2.12	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat de gekozen aanpak om de realisatie van een interne wegenstructuur aan de</b></p>	<p>Vanwege de veiligheid van de N35 en de weggebruikers wordt een aantal oversteken opgeheven en inritten afgesloten. Hiervoor in de plaats wordt een bajonetkruising aangelegd en de parallelstructuur aangepast, waardoor alle eigenaren een alternatieve ontsluiting krijgen of in staat worden gesteld om desgewenst een eigen uitrit hierop aan te leggen. In principe is er reeds nu al toestemming via de Wbr-vergunning om aan te sluiten op de bajonet/parallelweg. Over de exacte invulling daarvan is dan nog wel afstemming met RWS nodig. Dat is voorwaarde in vergunning. Om zorgvuldig handelen te betrachten en om de eigenaar hierbij tegemoet te komen is reeds aangeboden om de nadeelcompensatie procedure</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	<p><b>landgoedeigenaar over te laten en hiertoe planschade/nadeelcompensatie te benutten niet van een zorgvuldige aanpak getuigt. Beroep op zorgvuldig overheidshandelen (verwijzing naar Toeslagenaffaire) en gelijkheidsbeginsel (verwijzing naar zaak Stuivenberg)</b></p>	<p>naar voren te halen gecombineerd met de grondverwerving, waarbij onder voorwaarden een eventuele vergoeding vroegtijdig kan worden uitgekeerd. Deze zgn. gecombineerde behandeling geeft vroegtijdig inzicht in waar men aan toe is. Deze aanpak wordt niet zomaar ingezet, maar alleen in uitzonderlijke gevallen, zoals hier ook het geval is.</p> <p>In het geval de indiener niet instemt met deze gecombineerde aanpak kan indiener een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.</p> <p>Het is niet precies duidelijk op welke kwestie (zaak Stuivenberg) wordt gedoeld.</p>	
<p><b>2.13</b></p>	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat Rijkswaterstaat als zorgvuldige handelende overheidspartij verplicht is gedane toezeggingen na te komen rondom een alternatieve interne ontsluiting.</b></p>	<p>In het verleden zijn met het landgoed diverse verkennende gesprekken gevoerd, waarbij voor de aanleg van het kavelpad als uitgangspunt werd aangehouden dat deze nodig was voor het gebruik door het waterschap, om te komen en te gaan naar de Kolkwetering voor haar onderhouds- en schouwtaken (zie verslag 11 oktober 2018). Ook is gesproken over de nieuwe toegangsweg via de Moerweg en een keervoorziening op het landgoed. De gevoerde gesprekken zijn als gevolg van verschil in inzicht stil komen te liggen.</p> <p>Nadere bestudering heeft vervolgens de conclusie opgeleverd dat het mogelijk is dat het onderhoud van de Kolkwetering, door het Waterschap, via toegang vanaf de Moerweg kan geschieden, waarbij het Waterschap de Kolkwetering tot aan de N35 kan bereiken.</p> <p>De gesprekken die gevoerd zijn, zijn slechts verkennend geweest. Besproken zijn de mogelijkheden op en voor het landgoed om aan te sluiten op de rijksweg N35 en de opwaardering van de reeds aanwezige uitgang op de Moerweg. Uit deze gesprekken kan niet afgeleid worden dat concrete, ondubbelzinnige en onvoorwaardelijke toezeggingen gedaan zijn om tegemoet te komen aan de wensen van de indiener.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
<p><b>2.14</b></p>	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat aangegeven moet worden welke gedachten er zijn bij de initiatiefnemers over de</b></p>	<p>Om het bajonetkruispunt te kunnen realiseren wordt de bestemming gewijzigd in verkeer. De aanleg van de (niet openbare) interne wegenstructuur en de aansluiting op de N35 is een verantwoordelijkheid voor de eigenaar van het landgoed zelf. Indien de eigenaar vanwege de benodigde aanpassingen meent schade te ondervinden, dan kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	<p><b>realisatie van de interne ontsluiting, de publiekrechtelijke voorwaarden daarbij en de benodigde vergunningen.</b></p>	<p>De vigerende bestemmingen, natuur en agrarisch met waarden-landschapswaarden op het landgoed bieden mogelijkheden om een (niet openbare) interne wegenstructuur aan te leggen. Uit het vigerende bestemmingsplan blijkt dat als er een onverharde weg wordt aangelegd dat er dan geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken nodig is. Het gaat dan om wegen van zand of grond en/of hetzelfde materiaal als het landschap eromheen, hetgeen in de huidige (niet openbare) interne wegenstructuur ook het geval is.</p> <p>Met de monumentale status van het landgoed wordt rekening gehouden. De verplichtingen die voortvloeien uit de Erfgoedwet sluiten de hierboven genoemde de aanpassing van interne wegenstructuur niet uit.</p>	
<p><b>2.15</b></p>	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat onvoldoende rekening is gehouden met het behoud van nationaal erfgoed en karakteristieke verschijningsvormen voor het behoud van natuurschoon.</b></p>	<p>De nieuwe situatie zal geen aantasting tot gevolg hebben voor de verschijningsvorm van het landgoed en heeft geen gevolgen voor de directe woon- en leefomgeving.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
<p><b>2.16</b></p>	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat er te weinig tijd zit tussen de sluiting van de bestaande in-/uitritten en de mogelijkheid de nieuwe interne ontsluiting te realiseren.</b></p>	<p>Vanuit verkeersveiligheid is gelijktijdige ingebruikname van het bajonetkruispunt en gebruik van de bestaande oversteken niet acceptabel. Dit zou een gevaarlijker situatie opleveren dan de huidige situatie al is, omdat de weggebruiker geen oversteken meer verwacht. Met een centraal gelegen bajonetkruispunt worden alle oversteken verwijderd, zodat er geen risicovolle locaties overblijven. Immers, iedere oversteek is risicovol. Wanneer er toch oversteken blijven liggen, blijven deze net zo risicovol als ze al zijn en wordt daarvoor dus geen oplossing geboden. Als wegbeheerder willen wij de situatie voor alle weggebruikers, en zeker voor omwonenden, graag veiliger maken door middel van dit bajonetkruispunt.</p> <p>De indiener en de eigenaar van het landgoed de Gunne worden tijdig (vóórdat de aannemer start met de werkzaamheden) geïnformeerd over de geplande realisatie van het bajonetkruispunt, zodat ook tijdig gestart kan worden met de aanpassing van de (niet openbare) interne wegenstructuur. De huidige</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
		oversteken worden een maand na openstellen van het bajonetkruispunt afgesloten.	
2.17	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat de sluiting van de in-/uitrit bij de Grote Poort in strijd is met de op grond van de Erfgoedwet beschermde status van het landgoed. Mogelijk is ook sprake van een aantasting van de karakteristieke verschijningsvorm, dat in strijd kan zijn met de Natuurschoonwet 1928. Tot slot is het in strijd met het behoud van een goede kwaliteit van de directe woon- en leefomgeving en kan zelf woongenot worden gederfd.</b></p>	<p>Enkel de oversteek naar de N35 zelf, gelegen op grond van de Staat (berm) wordt opgeheven. De huidige duiker en de verharding worden verwijderd waardoor de oversteek op deze wijze niet meer gebruikt kan worden. Het opheffen van de oversteek zal derhalve geen aantasting tot gevolg hebben voor de karakteristieke verschijningsvorm van het landgoed, en heeft geen gevolgen voor de directe woon- en leefomgeving en is niet in strijd met de voorwaarden uit de Natuurschoonwet 1928. Het aanzicht van de Grote Poort blijft behouden.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
2.18	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat de sluiting van de in-/uitrit bij de Grote Poort ten koste gaat van de aanrijtijd van hulpdiensten richting een aantal woningen die ontsloten zijn via de Grote Poort.</b></p>	<p>De nieuwe situatie is besproken met de hulpdiensten en geaccordeerd, zij hebben toegang via de Moerweg.</p> <p>Uit de gevoerde gesprekken kan niet afgeleid worden dat concrete, ondubbelzinnige en onvoorwaardelijke toezeggingen gedaan zijn om tegemoet te komen aan de wensen van de indiener. Het Haviltex arrest gaat over de wijze waarop een overeenkomst moet worden uitgelegd en is op deze situatie niet van toepassing.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>




Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	<p>Gesteld wordt dat er toezeggingen zijn gedaan over het ten behoeve van hulpdiensten hekken openhouden van de Grote Poort en dat Rijkswaterstaat verplicht is die na te komen (Haviltex arrest).</p>		
2.19	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p>Gesteld wordt dat de uitrit bij de Grote Poort intact dient te blijven voor het uitoefenen van een traditie rondom uitvaarten van afstammelingen van de landgoedeigenaren.</p>	<p>Het bevoegde gezag heeft begrip voor de wens van betrokkene om de oversteek te behouden. Echter, vanuit oogpunt van de verkeersveiligheid kan aan deze wens niet tegemoet worden gekomen. Er zullen los van deze procedure gesprekken gevoerd worden met de landgoedeigenaar over deze wens.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
2.20	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p>Gesteld wordt dat de sluiting van de in-/uitrit bij de Kleine Poort onwenselijk is omdat een alternatief daar niet te realiseren is om diverse redenen. Gesteld wordt dat er toezeggingen zijn gedaan om de oversteek zo in te richten dat deze geschikt blijft voor overstekend landbouwverkeer en dat</p>	<p>Er heeft in het verleden een aantal verkennende gesprekken plaatsgevonden waarbij is gesproken over het eventueel openhouden van de Kleine Poort. Vanwege de verkeersveiligheid kunnen deze wensen niet worden gehonoreerd en zal de oversteek worden opgeheven.</p> <p>Dat de gesprekken met de eigenaren van het landgoed niet tot instemming hebben geleid, neemt niet weg dat betrokken partijen met voorliggende afsluiting zorgdragen voor een verkeersveilige oplossing die in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Uit de gevoerde gesprekken kan niet afgeleid worden dat concrete, ondubbelzinnige en onvoorwaardelijke toezeggingen gedaan zijn om tegemoet te komen aan de wensen van de indiener.</p> <p>In het geval de indiener meent schade te ondervinden als gevolg van het uitvoeren van de maatregelen kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend op basis van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>


Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	Rijkswaterstaat verplicht is die na te komen (Haviltax arrest).		
2.21	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat de sluiting van de in-/uitrit bij de Kleine Poort leidt tot strijd met voorwaarden die vanuit de Natuurschoonwet gelden t.a.v. openstelling.</b></p> <p><b>Aandacht voor overstekende wandelaars die zelf een weg gaan zoeken.</b></p> <p><b>Aandacht voor alternatieve wandelroute</b></p>	<p>Alhoewel niet aan te raden, is het voor wandelaars niet verboden om een rijksweg als de N35 over te steken. Dit vindt in de huidige situatie blijkbaar plaats vanwege een wandelroute ter plekke, daar gelaten of deze huidige situatie gewenst is. Vanwege de te treffen maatregelen en sluiting van de Kleine Poort wordt de bestaande verharding in de doorsteek tussen parallelweg en N35, en in de berm aan de landgoed zijde, verwijderd. De in-/uitrit wordt afgesloten met het oog op de verkeersveiligheid.</p> <p>De betrokken partijen zien niet in dat er aantasting is van de NSW-voorwaarden.</p> <p>In het geval de indiener meent schade te ondervinden als gevolg van het project kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend op basis van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.</p>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.
2.22	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat er een recht van overpad dient te worden gevestigd op enkele percelen om een uitweg te maken op de (nog aan te leggen) parallelweg.</b></p>	Het wordt de indiener mogelijk gemaakt om direct aan te sluiten middels een Wbr-vergunning op de bajonetkruising. Vanwege de aanleg van de bajonetkruising zullen gedeeltes van de percelen Heino I 21 en 22 door de Staat worden verworven ten behoeve van de openbare weg. Een recht van overpad is derhalve niet nodig, het landgoed kan, indien daarvoor wordt gekozen, aansluiten op de bajonet kruising zonder dat daarvoor een recht van overpad nodig is.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.
2.23	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>De volgende stukken worden opgevraagd:</b></p>	De betreffende stukken worden separaat toegestuurd.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	<p>- nadeelcompensatieregeling -/verordening van Rijkswaterstaat, de Provincie Overijssel en de gemeente Raalte</p> <p>- beleidsregel nadeelcompensatie infrastructuur en waterstaat 2019.</p> <p>Gevraagd wordt of de schaderegeling v.d. provincie ruimhartig wordt toegepast.</p>		
2.24	<p><b>Zienswijze m.b.t. watervergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat de herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering tussen km 11,25 en 11,50 in strijd is met belangen van het landgoed en dat de herprofilering ook helemaal geen noodzaak heeft indien wordt voorgesorteerd op maatregelen uit het programma Meer Veiligheid 4.</b></p>	<p>Betreffend stuk oppervlaktewaterlichaam waar de zienswijze zich tegen richt heeft de status van C-watgang (overig oppervlaktewaterlichaam). Dit oppervlaktewaterlichaam maakt deel uit van het watersysteem ter plaatse. Een ingreep in het watersysteem, waarbij het herprofileren moet worden beschouwd als een vorm van graven, is een handeling die valt onder de reikwijdte van artikel 3.1 van de Keur Waterschap Drents Overijsselse Delta.</p> <p>Om een goede afwatering van de nieuw aan te leggen bermsloten na aanleg van de bajonetkruising te bewerkstelligen en daarmee een goed functionerend watersysteem te hebben is een beperkte aanpassing van de ligging van de betreffende watgang en verbetering van het profiel hiervan gewenst.</p> <p>De optie om het betreffende stuk oppervlaktewaterlichaam te dempen en voorzien van een lange duiker is in de voorbereiding van het project aan de orde geweest. Hierbij heeft het waterschap geadviseerd dit niet te doen vanwege het belang van afwatering van het achterliggende gebied, met name bij hoge neerslagintensiteit. In de huidige situatie, bij hoge neerslagintensiteit, is de aanwezige berging en afvoercapaciteit hard nodig. Door de demping van het betreffende stuk oppervlaktewater en aanleg van een lange duiker zal de berging en afvoercapaciteit verder beperkt worden. Dit kan gevolgen, in de vorm van wateroverlast en vernatting, hebben voor het achterliggende gebied.</p> <p>Gebleken is dat er alternatieve mogelijkheden zijn om te voldoen aan het kader van Meer Veilig 4 (zie ook antwoord bij zienswijze 2.7).</p>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
2.25	<p><b>Zienswijze m.b.t. Verkeersbesluit:</b></p> <p><b>Aangegeven wordt dat een wildgroei aan landschapontsierende verkeersborden moet worden voorkomen. Extra verkeersborden en/of straatverlichting op het baanvak tussen km 11,8 en km 12,4 zijn onwenselijk gelet op de beschermde historische buitenplaats en heeft een negatieve impact op beschermde diersoorten.</b></p>	<p>In het bebordingsplan staan borden, die volgens de Verkeerswet nodig zijn. Het bebordingsplan is tevens besproken met de politie en akkoord bevonden.</p> <p>Bij de bajonetkruispunten komt geen openbare verlichting en daarmee geen verstoring van fauna. Het risico op verstoring doet zich enkel voor in de aanlegfase, indien 's nachts gewerkt wordt met kunstlicht. Er zijn regels opgesteld over het eventuele gebruik van dit kunstlicht om verstoring te voorkomen.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
2.26	<p><b>Zienswijze m.b.t. omgevingsvergunning kappen:</b></p> <p>1. Gesteld wordt dat uit de stukken onvoldoende blijkt welke vier bomen gekapt gaan worden en een aanvullende toelichting gewenst is.</p> <p>2. Verder wordt gevraagd om de bepalingen van de Gedragscode zorgvuldig bosbeheer als voorwaarde aan de vergunning te verbinden.</p>	<p>1. De bomen (nr. 545, 544 en 236) worden gekapt.</p> <p>Ter plaatse van deeltraject Heino noord is de omgevingsvergunning kappen aangevraagd voor vier bomen. Als gevolg van een ontwerpaanpassing (zie zienswijze 10.1) hoeft boom 2720 niet meer gekapt te worden. De andere drie bomen (545, 544 en 236) staan op het beoogde wegprofiel van de hoofdrijbaan van de N35 en moeten daarop gekapt worden. Bij de omgevingsvergunningaanvraag zijn bijlagen opgenomen met kenmerken van de betreffende bomen en hun locatie. Zoals te zien in de onderstaande afbeelding (betreft uitsnede uit 'Rapportage bomen N35 Wijthmen-Nijverdal, Arcadis, 13 augustus 2021', onderdeel van ontwerp omgevingsvergunning voor het vellen van houtopstanden).</p>	<p><b>Zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de omgevingsvergunning kap</b></p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
		 <p data-bbox="999 783 1424 823">Vervallen boom nr. 2720</p>	

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
		<div data-bbox="725 261 1693 896"> <p>N35 - Heino noord Situering te kappen bomen omgevingsvergunning kappen</p> <p>Legenda  <span style="color: red;">✕</span> Te kappen boom</p> </div> <p style="text-align: center;"><b>Uitsnede bijlage 1 - <u>Overzicht te kappen bomen Heino Noord</u></b></p>	

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
		<p>Het aangepaste ontwerp is in de onderstaande afbeelding weergegeven.</p>  <p style="text-align: center;"><b>Aangepast ontwerp</b></p> <p>2. Rijkswaterstaat beschikt over een goedgekeurde gedragscode soortenbescherming Rijkswaterstaat in het kader van de Wet natuurbescherming. Aan de omgevingsvergunning kappen wordt de voorwaarde verbonden dat volgens de gedragscode moet worden gewerkt.</p>	
2.27	<p><b>Indiener geeft aan gehoord te willen worden.</b></p>	<p>De gemeenteraad is bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan Buitengebied Raalte, part. herz. 27, N35 deeltraject Heino noord. Voorafgaand aan de raadsvergadering is een rond de tafel met de gemeenteraad. Indiëners krijgen hier de mogelijkheid om van hun spreekrecht gebruik te maken en hun zienswijze nader toe te lichten.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

<b>Nr.</b>	<b>Samenvatting zienswijze</b>	<b>Beantwoording zienswijze</b>	<b>Conclusie</b>
<b>3.</b>			
<b>3.1</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.1</b>	Zie antwoord bij 2.1	Zie conclusie bij 2.1
<b>3.2</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.2</b>	Zie antwoord bij 2.2	Zie conclusie bij 2.2
<b>3.3</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.3</b>	Zie antwoord bij 2.3	Zie conclusie bij 2.3
<b>3.4</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.4</b>	Zie antwoord bij 2.4	Zie conclusie bij 2.4
<b>3.5</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.5</b>	Zie antwoord bij 2.5	Zie conclusie bij 2.5
<b>3.6</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.6</b>	Zie antwoord bij 2.6	Zie conclusie bij 2.6
<b>3.7</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.7</b>	Zie antwoord bij 2.7	Zie conclusie bij 2.7
<b>3.8</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.8</b>	Zie antwoord bij 2.8	Zie conclusie bij 2.8
<b>3.9</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.9</b>	Zie antwoord bij 2.9	Zie conclusie bij 2.9
<b>3.10</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.10</b>	Zie antwoord bij 2.10	Zie conclusie bij 2.10
<b>3.11</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.11</b>	Zie antwoord bij 2.11	Zie conclusie bij 2.11
<b>3.12</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.12</b>	Zie antwoord bij 2.12	Zie conclusie bij 2.12
<b>3.13</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.13</b>	Zie antwoord bij 2.13	Zie conclusie bij 2.13
<b>3.14</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.14</b>	Zie antwoord bij 2.14	Zie conclusie bij 2.14
<b>3.15</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.15</b>	Zie antwoord bij 2.15	Zie conclusie bij 2.15
<b>3.16</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.16</b>	Zie antwoord bij 2.16	Zie conclusie bij 2.16
<b>3.17</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.17</b>	Zie antwoord bij 2.17	Zie conclusie bij 2.17
<b>3.18</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.18</b>	Zie antwoord bij 2.18	Zie conclusie bij 2.18
<b>3.19</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.19</b>	Zie antwoord bij 2.19	Zie conclusie bij 2.19
<b>3.20</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.20</b>	Zie antwoord bij 2.20	Zie conclusie bij 2.20
<b>3.21</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.21</b>	Zie antwoord bij 2.21	Zie conclusie bij 2.21
<b>3.22</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.22</b>	Zie antwoord bij 2.22	Zie conclusie bij 2.22
<b>3.23</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.23</b>	Zie antwoord bij 2.23	Zie conclusie bij 2.23
<b>3.24</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.24</b>	Zie antwoord bij 2.24	Zie conclusie bij 2.24
<b>3.25</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.25</b>	Zie antwoord bij 2.25	Zie conclusie bij 2.25
<b>3.26</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.26</b>	Zie antwoord bij 2.26	Zie conclusie bij 2.26
<b>3.27</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.27</b>	Zie antwoord bij 2.27	Zie conclusie bij 2.27



<b>Nr.</b>	<b>Samenvatting zienswijze</b>	<b>Beantwoording zienswijze</b>	<b>Conclusie</b>
<b>4.</b>			
<b>4.1</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.1</b>	Zie antwoord bij 2.1	Zie conclusie bij 2.1
<b>4.2</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.2</b>	Zie antwoord bij 2.2	Zie conclusie bij 2.2
<b>4.3</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.3</b>	Zie antwoord bij 2.3	Zie conclusie bij 2.3
<b>4.4</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.4</b>	Zie antwoord bij 2.4	Zie conclusie bij 2.4
<b>4.5</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.5</b>	Zie antwoord bij 2.5	Zie conclusie bij 2.5
<b>4.6</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.6</b>	Zie antwoord bij 2.6	Zie conclusie bij 2.6
<b>4.7</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.7</b>	Zie antwoord bij 2.7	Zie conclusie bij 2.7
<b>4.8</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.8</b>	Zie antwoord bij 2.8	Zie conclusie bij 2.8
<b>4.9</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.9</b>	Zie antwoord bij 2.9	Zie conclusie bij 2.9
<b>4.10</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.10</b>	Zie antwoord bij 2.10	Zie conclusie bij 2.10
<b>4.11</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.11</b>	Zie antwoord bij 2.11	Zie conclusie bij 2.11
<b>4.12</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.12</b>	Zie antwoord bij 2.12	Zie conclusie bij 2.12
<b>4.13</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.13</b>	Zie antwoord bij 2.13	Zie conclusie bij 2.13
<b>4.14</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.14</b>	Zie antwoord bij 2.14	Zie conclusie bij 2.14
<b>4.15</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.15</b>	Zie antwoord bij 2.15	Zie conclusie bij 2.15
<b>4.16</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.16</b>	Zie antwoord bij 2.16	Zie conclusie bij 2.16
<b>4.17</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.17</b>	Zie antwoord bij 2.17	Zie conclusie bij 2.17
<b>4.18</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.18</b>	Zie antwoord bij 2.18	Zie conclusie bij 2.18
<b>4.19</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.19</b>	Zie antwoord bij 2.19	Zie conclusie bij 2.19
<b>4.20</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.20</b>	Zie antwoord bij 2.20	Zie conclusie bij 2.20
<b>4.21</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.21</b>	Zie antwoord bij 2.21	Zie conclusie bij 2.21
<b>4.22</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.22</b>	Zie antwoord bij 2.22	Zie conclusie bij 2.22
<b>4.23</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.23</b>	Zie antwoord bij 2.23	Zie conclusie bij 2.23
<b>4.24</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.24</b>	Zie antwoord bij 2.24	Zie conclusie bij 2.24
<b>4.25</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.25</b>	Zie antwoord bij 2.25	Zie conclusie bij 2.25
<b>4.26</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.26</b>	Zie antwoord bij 2.26	Zie conclusie bij 2.26
<b>4.27</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.27</b>	Zie antwoord bij 2.27	Zie conclusie bij 2.27

<b>Nr.</b>	<b>Samenvatting zienswijze</b>	<b>Beantwoording zienswijze</b>	<b>Conclusie</b>
<b>5.</b>			
<b>5.1</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.1</b>	Zie antwoord bij 2.1	Zie conclusie bij 2.1
<b>5.2</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.2</b>	Zie antwoord bij 2.2	Zie conclusie bij 2.2
<b>5.3</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.3</b>	Zie antwoord bij 2.3	Zie conclusie bij 2.3
<b>5.4</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.4</b>	Zie antwoord bij 2.4	Zie conclusie bij 2.4
<b>5.5</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.5</b>	Zie antwoord bij 2.5	Zie conclusie bij 2.5
<b>5.6</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.6</b>	Zie antwoord bij 2.6	Zie conclusie bij 2.6
<b>5.7</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.7</b>	Zie antwoord bij 2.7	Zie conclusie bij 2.7
<b>5.8</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.8</b>	Zie antwoord bij 2.8	Zie conclusie bij 2.8
<b>5.9</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.9</b>	Zie antwoord bij 2.9	Zie conclusie bij 2.9
<b>5.10</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.10</b>	Zie antwoord bij 2.10	Zie conclusie bij 2.10
<b>5.11</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.11</b>	Zie antwoord bij 2.11	Zie conclusie bij 2.11
<b>5.12</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.12</b>	Zie antwoord bij 2.12	Zie conclusie bij 2.12
<b>5.13</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.13</b>	Zie antwoord bij 2.13	Zie conclusie bij 2.13
<b>5.14</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.14</b>	Zie antwoord bij 2.14	Zie conclusie bij 2.14
<b>5.15</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.15</b>	Zie antwoord bij 2.15	Zie conclusie bij 2.15
<b>5.16</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.16</b>	Zie antwoord bij 2.16	Zie conclusie bij 2.16
<b>5.17</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.17</b>	Zie antwoord bij 2.17	Zie conclusie bij 2.17
<b>5.18</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.18</b>	Zie antwoord bij 2.18	Zie conclusie bij 2.18
<b>5.19</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.19</b>	Zie antwoord bij 2.19	Zie conclusie bij 2.19
<b>5.20</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.20</b>	Zie antwoord bij 2.20	Zie conclusie bij 2.20
<b>5.21</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.21</b>	Zie antwoord bij 2.21	Zie conclusie bij 2.21
<b>5.22</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.22</b>	Zie antwoord bij 2.22	Zie conclusie bij 2.22
<b>5.23</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.23</b>	Zie antwoord bij 2.23	Zie conclusie bij 2.23
<b>5.24</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.24</b>	Zie antwoord bij 2.24	Zie conclusie bij 2.24
<b>5.25</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.25</b>	Zie antwoord bij 2.25	Zie conclusie bij 2.25
<b>5.26</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.26</b>	Zie antwoord bij 2.26	Zie conclusie bij 2.26
<b>5.27</b>	<b>Zie samenvatting bij 2.27</b>	Zie antwoord bij 2.27	Zie conclusie bij 2.27

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
6.			
6.1	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Gesteld wordt dat onduidelijk is of de pachtgronden aan de oostzijde van de N35 nog bereikbaar zijn.</b></li> <li>- <b>Onduidelijk is hoe om te gaan met de situatie waarbij een alternatieve ontsluiting nog niet gereed is op het moment dat de in-/uitrit wordt afgesloten.</b></li> <li>- <b>Duidelijkheid is gewenst over hoe om wordt gegaan met de bedrijfsschade die wordt geleden door opheffing van de in-/uitritten.</b></li> </ul>	<p>Vanwege de verkeersveiligheid op de rijksweg N35 en van de weggebruikers wordt een aantal oversteken opgeheven en inritten afgesloten. Het landgoed en de pachtgronden aan de oostzijde van de N35 blijven ontsloten op de N35 via de Moerweg. De aanleg van de (niet openbare) wegenstructuur op het landgoed is een verantwoordelijkheid van het landgoed.</p> <p>In het geval de indiener meent dat hij als gevolg van de maatregelen schade ondervindt, dan kan hij een verzoek om nadeelcompensatie indienen op basis van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.</p> <p>Vanuit verkeersveiligheid is gelijktijdige ingebruikname van het bajonetkruispunt en gebruik van de bestaande oversteken niet acceptabel. Dit zou een gevaarlijker situatie opleveren dan de huidige situatie al is, omdat de weggebruiker geen oversteken meer verwacht. Met een centraal gelegen bajonetkruispunt worden alle oversteken verwijderd, zodat er geen risicovolle locaties overblijven. Immers, iedere oversteek is risicovol. Wanneer er toch oversteken blijven liggen, blijven deze net zo risicovol als ze al zijn en wordt daarvoor dus geen oplossing geboden. Betrokken partijen willen de situatie voor alle weggebruikers, en zeker voor omwonenden, graag veiliger maken door middel van dit bajonetkruispunt.</p> <p>De eigenaar van het landgoed de Gunne wordt tijdig (vóórdat de aannemer start met de werkzaamheden) geïnformeerd over de geplande realisatie van het bajonetkruispunt, zodat ook tijdig gestart kan worden met de aanpassing van de (niet openbare) interne wegenstructuur. De huidige oversteken worden een maand na openstellen van het bajonetkruispunt afgesloten.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
6.2	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat het besluit gebaseerd is op onjuiste veronderstellingen</b></p>	<p>Verkeersveiligheid is gericht op voorkomen van ongevallen en is niet enkel te meten in plaatsgevonden ongevallen. Overigens zijn, in de periode 2014-2019, de meeste ongevallen gebeurd op trajectdeel Heino-Raalte. Maar ook op trajectdeel Heino noord zijn ongevallen gebeurd, zie zienswijze 2.10 en 2.11.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	<p>over de verkeersveiligheid en daarmee onzorgvuldig is.</p>	<p>Doorkruisen van de berm is, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, ongewenst. Ongeacht of dit via het gras of een verharding gebeurt. Er waren punten op het traject, waar de grasberm illegaal werd doorkruist om een file te omzeilen. Hiertegen zijn inmiddels paaltjes in de berm geplaatst.</p> <p>Het ontwerp is gebaseerd op ontwerprichtlijnen. De bestaande en nieuwe situatie zijn beide door een extern bureau beoordeeld (Rapport: Beoordeling verkeersveiligheid voorgenomen aanpassingen (second opinion), Goudappel Coffeng, kenmerk 007974.20201029.N1.04, 25 november 2020). Daarbij is geconcludeerd dat het ontwerp de verkeersveiligheid verbetert.</p>	
6.3	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat ten onrechte het argument van veiligheid wordt aangehaald voor de besluitvorming rondom het project.</b></p>	<p>Verkeersveiligheid is gericht op voorkomen van ongevallen en is niet enkel te meten in plaatsgevonden ongevallen. Overigens zijn, in de periode 2014-2019, de meeste ongevallen gebeurd op trajectdeel Heino-Raalte. Maar ook op trajectdeel Heino noord zijn ongevallen gebeurd.</p> <p>Het ontwerp is gebaseerd op ontwerprichtlijnen. De bestaande en nieuwe situatie zijn beide door een extern bureau beoordeeld (Rapport: Beoordeling verkeersveiligheid voorgenomen aanpassingen (second opinion), Goudappel Coffeng, kenmerk 007974.20201029.N1.04, 25 november 2020). Daarbij is geconcludeerd dat het ontwerp de verkeersveiligheid verbetert.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
6.4	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat Rijkswaterstaat als zorgvuldige handelende overheidspartij verplicht is gedane toezeggingen na te komen rondom een nieuw kavelpad ter hoogte van km 11,27.</b></p>	<p>In het verleden zijn met de eigenaren van het landgoed diverse verkennende gesprekken gevoerd, waarbij voor de aanleg van het kavelpad als uitgangspunt werd aangehouden dat deze nodig was voor het gebruik door het waterschap, om te komen en te gaan naar de Kolkwetering voor haar onderhouds- en schouwtaken (zie verslag 11 oktober 2018). Ook is gesproken over de nieuwe toegangsweg via de Moerweg en een keurvoorziening op het landgoed. De gevoerde gesprekken zijn als gevolg van verschil in inzicht stil komen te liggen.</p> <p>Nadere bestudering van alternatieve ontsluitingen heeft vervolgens de conclusie opgeleverd dat het onderhoud van de Kolkwetering door het Waterschap, via toegang vanaf de Moerweg kan geschieden. Waarbij het Waterschap de Kolkwetering tot aan de N35 kan bereiken.</p> <p>De gesprekken die gevoerd zijn, zijn slechts verkennend geweest. Besproken zijn de mogelijkheden op en voor het landgoed om aan te sluiten op de rijksweg N35 en de opwaardering van de reeds aanwezige uitgang op de Moerweg. Uit deze gesprekken kan niet afgeleid worden dat concrete, ondubbelzinnige en onvoorwaardelijke toezeggingen gedaan zijn om tegemoet te komen aan de wensen van de indiener.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en (ontwerp)besluiten.</p>

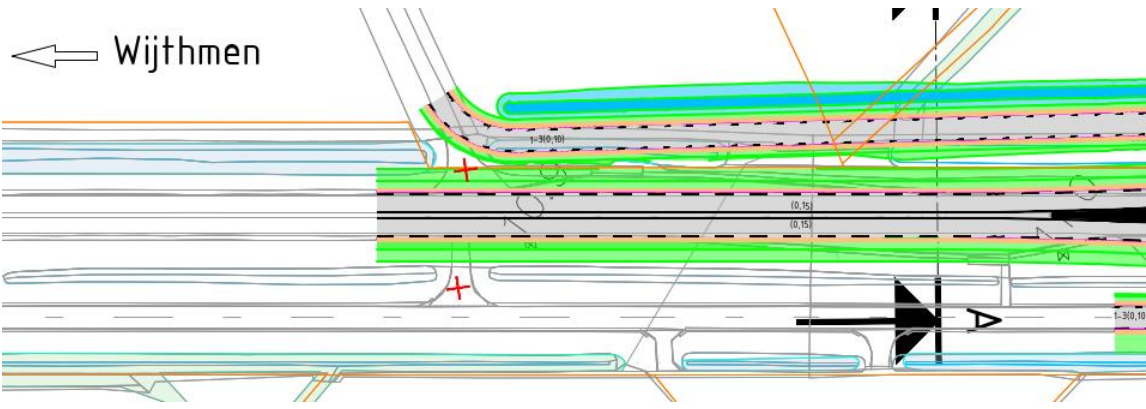
Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
6.5	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat de in-/uitrit bij de Kleine Poort de enige ontsluitingsmogelijkheid is om te komen tot het ter plaatse gelegen perceel landbouwgrond. De omliggende bosgrond is ongeschikt voor het aanleggen van een voor landbouwverkeer alternatief.</b></p>	<p>Er heeft in het verleden een aantal verkennende gesprekken plaatsgevonden waarbij is gesproken over het eventueel openhouden van de Kleine Poort. Uit oogpunt van verkeersveiligheid kunnen deze wensen niet worden gehonoreerd en zal de oversteek worden opgeheven.</p> <p>De Kleine Poort zal worden afgesloten en het perceel Heino I 90 wordt daarmee via De Kleine Poort onbereikbaar voor de pachter. Het perceel is ruim 5,5 ha. groot, waarvan ongeveer 1,9 ha. landbouwgrond betreft en het andere gedeelte natuur (bos). Indiener heeft aan de westzijde van de N35 ruim 34 ha. landbouwgrond in eigendom waardoor het niet aannemelijk is dat wegvallen van de genoemde oppervlakte grond onevenredige gevolgen heeft voor zijn bedrijfsvoering.</p> <p>In het geval de indiener meent schade te ondervinden als gevolg van de uitvoering van de maatregelen kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend op basis van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
6.6	<p><b>Zienswijze m.b.t. Wbr-vergunning:</b></p> <p><b>De volgende stukken worden opgevraagd:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nadeelcompensatieregeling -/verordening van Rijkswaterstaat, de Provincie Overijssel en de gemeente Raalte</li> <li>- beleidsregel nadeelcompensatie infrastructuur en waterstaat 2019.</li> </ul>	<p>De betreffende stukken worden separaat toegestuurd.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

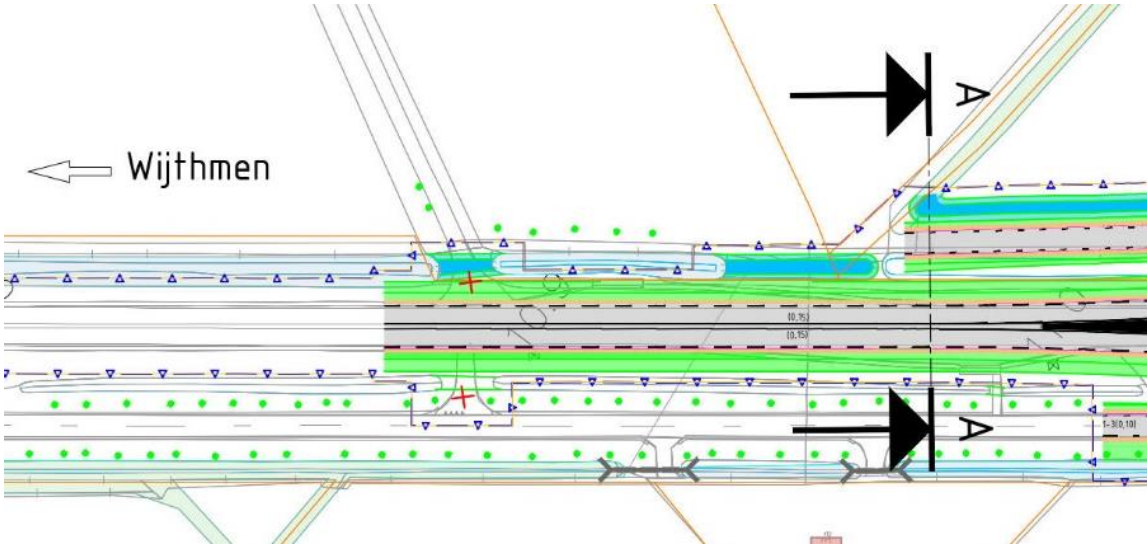
Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
7.			
7.1	<p><b>Gesteld wordt dat de woning/de kavel van de indieners, door het vervallen van de in-/uitrit, forse in waarde zal afnemen, zij daardoor afhankelijk worden van de (kwaliteit van de) in-/uitrit van de buurman en toekomstplannen met betrekking tot het kavel vervallen.</b></p>	<p>In de huidige situatie wordt gebruik gemaakt van twee inritten. De in-/uitrit waarvan een deel ligt op grond van een derde partij (landgoed De Gunne) komt te vervallen. Bij de overblijvende uitweg wordt erkend dat er een afhankelijkheid is ten aanzien van de kwaliteit van de niet openbare weg.</p> <p>Indien indiener van mening is dat hij/zij geschaad wordt door de nieuwe plannen en de uitvoering kan hij/zij een verzoek indienen voor nadeelcompensatie.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
7.2	<p><b>Aangegeven wordt dat, nu corona minder actief speelt, de weg weer drukker wordt en de geluidsoverlast toeneemt. De zorg is dat door de betere doorstroming de verkeersdruk zal toenemen en de geluidsoverlast daarmee ook.</b></p>	<p>Er is in onderhavige situatie geen aanleiding om te verwachten dat verbeterde verkeersveiligheid leidt tot aanzuigende werking van meer voertuigen. Ten opzichte van de huidige situatie worden de snelheid en de wegcategorie niet veranderd en er wordt geen capaciteit toegevoegd. De voorgestelde aanpassingen aan de N35 leiden niet tot meer verkeer. Een eventuele verkeerstoename is een autonome ontwikkeling, dat wil zeggen dat dit wordt veroorzaakt door invloeden buiten deze bajonetkruisingen</p> <p>De basisgegevens voor de verkeerskundige berekeningen en beschouwingen stammen uit de tijd vóór Corona. Tijdelijk minder verkeer door de Corona-maatregelen heeft derhalve geen invloed op de uitkomsten.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
7.3	<p><b>Gelet op bovengenoemde punten willen de indieners gecompenseerd worden en beroep doen op planschade/nadeel compensatie.</b></p>	<p>In het geval de indiener meent schade te ondervinden als gevolg van de uitvoering van de maatregelen kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend op basis van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

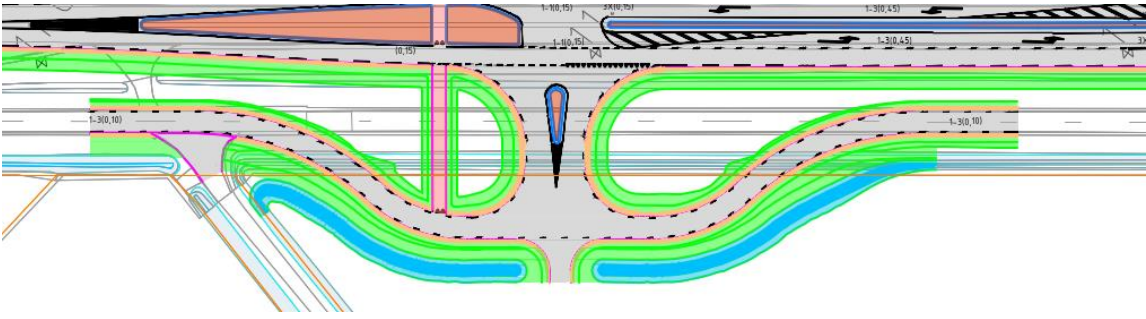
Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
7.4	<p><b>Indieners hebben tot slot de volgende opmerkingen/vragen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Waarom komt er niet een parallelweg naar de Ganzenpanbrug?</b></li> <li>- <b>Hoe dient zwaar of lang materieel gebruik te maken van het bajonetkruispunt?</b></li> <li>- <b>Is men op de hoogte dat oversteken met vrachtwagen met oplegger leidt tot blokkade van de parallelweg?</b></li> </ul>	<p>Op basis van een bestuursovereenkomst tussen Rijk, provincie en gemeenten uit 2014 is besloten om een pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal uit te voeren binnen een aantal randvoorwaarden, nl.: het beschikbare budget, de technische en juridische haalbaarheid, het draagvlak (op basis van diverse participatiebijeentkomsten), de uitvoerbaarheid en de kosteneffectiviteit. Dit pakket moet voldoen aan het doel van het project: het zo veel mogelijk verbeteren van de verkeerveiligheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Door het hanteren van de randvoorwaarden zijn er beperkingen in de gekozen maatregelen. De maatregelen dragen op een sobere en effectieve manier bij aan het doel van het project.</p> <p>Links afslaand verkeer dient in één keer 'over te steken', niet anders dan huidige situatie. Oversteken kan/moet in twee keer. Situatie verbetert in het algemeen door de attentie verhogende werking van het bajonetkruispunt.</p> <p>Het risico op blokkeren is bekend, de bajonetaansluiting is in meerdere opzichten een verbetering ten opzichte van huidige situatie. De situatie is door een extern bureau beoordeeld en is acceptabel.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

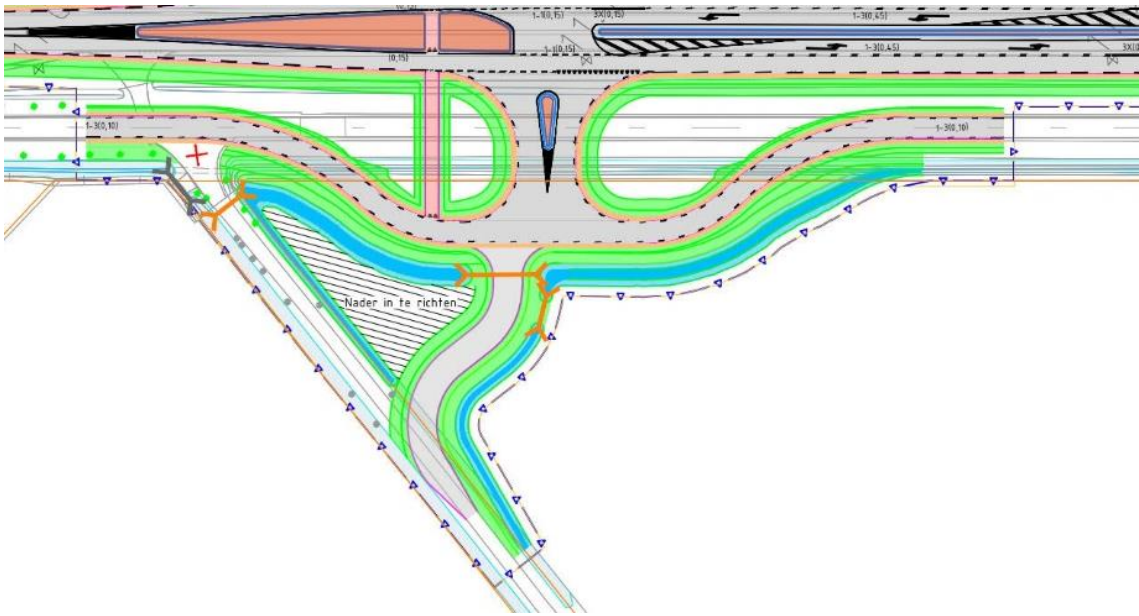
Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
8.			
8.1	<p><b>Zienswijze m.b.t. bestemmingsplan Heino-noord:</b></p> <p><b>Gesteld wordt dat het waterschap grote nadelen ondervindt bij het onderhoud aan watergangen door de voorgenomen veiligheidsmaatregelen omdat oversteken worden afgesloten die nu gebruikt worden door het waterschap. Gelet daarop wordt een alternatief voorgesteld voor het creëren van een toegangsroute via perceel HNO01L00023.</b></p>	<p>Het hoofddoel van dit project is de verbetering van de verkeerveiligheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Vanwege de veiligheid van de N35 en de weggebruikers wordt een aantal oversteken opgeheven en inritten afgesloten.</p> <p>Nadere bestudering van deze situatie heeft de conclusie opgeleverd dat het onderhoud van de watergangen door het Waterschap via toegang vanaf de Moerweg kan worden uitgevoerd. Daarmee kan het opheffen van oversteken en in- en uitritten ongewijzigd blijven.</p> <p>Wanneer de indiener meent hierdoor schade te ondervinden dan kan om nadeelcompensatie verzocht worden ingevolge de Beleidsregel nadeelcompensatie infrastructuur en Waterstaat 2019.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>



Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
9.			
9.1	<p><b>Indiener maakt bezwaar tegen de ontwerpbestemmingsplann en vanwege hun in-/uitrit die wordt opgeheven en de parallelweg die op hun grond komt. Aangegeven wordt dat dit niet veiliger is dan de huidige situatie. Daarom wordt ontheffing gevraagd om de in- en uitrit in originele staat te behouden.</b></p>	<p>Het hoofddoel van dit project is de verbetering van de verkeerveiligheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Vanwege de veiligheid op de N35 en de weggebruikers wordt een aantal oversteken opgeheven en inritten afgesloten. Hiervoor in de plaats wordt een bajonetkruising aangelegd en de parallelwegstructuur aangepast, waarmee voor de indiener een alternatieve en veilige ontsluiting wordt gecreëerd.</p> <p>Het ontwerp is aangepast voor het deel dat op eigendom van de indiener ligt. De verantwoordelijkheid voor de aanleg van een aansluiting op de parallelweg komt daarmee bij de eigenaar te liggen.</p> <p>In principe is er reeds nu al toestemming via de Wbr-vergunning om aan te sluiten op de nieuwe bajonet/parallelweg. Over de exacte invulling daarvan is dan nog wel afstemming met RWS nodig. Dat is voorwaarde in vergunning. Om zorgvuldig handelen te betrachten en om de eigenaar hierbij tegemoet te komen is reeds aangeboden om de nadeelcompensatie procedure naar voren te halen gecombineerd met de grondvererving, waarbij onder voorwaarden een eventuele vergoeding vroegtijdig kan worden uitgekeerd. Deze zgn. gecombineerde behandeling geeft vroegtijdig inzicht in waar men aan toe is. Deze aanpak wordt niet zomaar ingezet, maar alleen in uitzonderlijke gevallen, zoals hier ook het geval is.</p> <p>Het oorspronkelijke ontwerp is in de onderstaande afbeelding weergegeven.</p>  <p>Het aangepaste ontwerp is in de onderstaande afbeelding weergegeven.</p>	<p><b>Zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, de Omgevingsvergunning kappen, de Wbr-vergunning, het verkeersbesluit en de Watervergunning.</b></p> <p><b>De wijzigingen zijn omschreven in hoofdstuk 4.</b></p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
		 <p data-bbox="636 821 1780 912">Zoals te zien stopt de parallelweg eerder en wordt de watergang langs de hoofdrijbaan van de N35 doorgetrokken tot aan de parallelweg. De 5 bomen die voorheen als te kappen stonden aangemerkt blijven nu behouden.</p>	

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
10.			
10.1	<p><b>Zienswijze m.b.t. bestemmingsplan Heinoord:</b></p> <p>Aangegeven wordt dat door de plannen de bereikbaarheid van het bedrijf van de indiener slechter wordt. Door de parallelweg ontstaat een scherpe bocht bij de in-/uitrit die voor vrachtwagens onvoldoende ruimte biedt om de bocht te kunnen maken naar de nieuw aan te leggen kruising.</p>	<p>Het klopt dat de bocht onvoldoende ruim is voor vrachtverkeer. Verschillende varianten om de bocht aan te passen zijn afgewogen, waarbij het volgende ontwerp als beste uit de vergelijking kwam. Doorslaggevend daarbij is dat deze variant het meest verkeersveilige ontwerp biedt.</p> <p>Het oorspronkelijke ontwerp is in de onderstaande afbeelding weergegeven.</p>  <p>Het aangepaste ontwerp is in de onderstaande afbeelding weergegeven.</p>	<p><b>Zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, de Omgevingsvergunning kappen, de Wbr-vergunning, het verkeersbesluit en de Watervergunning.</b></p> <p>De wijzigingen zijn omschreven in hoofdstuk 4.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
		 <p data-bbox="636 890 1771 981">Zoals te zien is een alternatieve inrit vormgegeven, waarbij een directere aansluiting op de bajonet wordt gerealiseerd. Door het aangepaste ontwerp kan 1 vergunningplichtige boom worden gespaard. De waterhuishouding is aangepast op het ontwerp.</p>	

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
10.2	<p><b>Zienswijze m.b.t. bestemmingsplan Heino-noord:</b></p> <p><b>Aangegeven wordt dat het nodig is om te onderzoeken of een vrachtwagen de op elkaar volgende bochten vanaf/naar hoofdrijbaan N35 – parallelweg – in-/uitrit bedrijf kan maken.</b></p>	<p>Dit is onderzocht, het bajonetkruispunt is voldoende ruim.</p> <p>De erfaansluiting is onvoldoende ruim, maar wordt aangepast, zie (bovenstaande) beantwoording bij zienswijze 10.1.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
10.3	<p><b>Indieners geven aan hun zienswijze mondeling te willen toelichten.</b></p>	<p>De gemeenteraad is bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan Buitengebied Raalte, part. herz. 27, N35 deeltraject Heino noord. Voorafgaand aan de raadsvergadering is een rond de tafel met de gemeenteraad. Indieners krijgen hier de mogelijkheid om van hun spreekrecht gebruik te maken en hun zienswijze nader toe te lichten.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
11.			
11.1	<p><b>Indieners geven aan het oneens te zijn met de gepresenteerde oplossing voor de verbetering van de veiligheid en doorstroming van het (overstekende landbouw) verkeer op de N35. Op het traject Heino-noord is maar weinig sprake van ernstige ongelukken. Aangegeven wordt dat door de bajonetkruising het oversteken voor landbouwvoertuigen juist onveiliger is.</b></p>	<p>Het hoofddoel van dit project is de verbetering van de verkeerveiligheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Vanwege de veiligheid op de N35 en de weggebruikers wordt een aantal oversteken opgeheven en inritten afgesloten. Hiervoor in de plaats wordt een bajonetkruising aangelegd en de parallelwegstructuur aangepast, waarmee voor de indiener een alternatieve en veilige ontsluiting wordt gecreëerd.</p> <p>Het oversteken door landbouwvoertuigen verbetert juist doordat zij in twee stappen over kunnen steken. Het voorgestelde bajonetkruispunt verbetert de verkeerveiligheid en de oversteekbaarheid van de N35 en verslechtert de doorstroming op de N35 niet.</p> <p>De inleidende druppel van het linksafvak wordt uitgevoerd als markering met een kantlijn en verdrijvingsstrepen en is daarmee overrijdbaar indien de kantlijn onderbroken wordt uitgevoerd. De kantlijn en verdrijvingsstrepen zijn bedoeld om het linksafslaande verkeer van de hoofdrijbaan geleidelijk naar het linksafvak te leiden. Indien de kantlijn (om de verdrijvingsstrepen heen) onderbroken wordt uitgevoerd, is het mogelijk om over deze kantlijn en verdrijvingsstrepen te rijden, zodat het landbouwverkeer de mogelijkheid heeft om met één stuurbeweging de doorgaande rijstrook van de N35 over te steken en het linksafvak te bereiken.</p> <p><i>Voor een uitgebreidere toelichting over de verkeerveiligheid zie 2.10 en 2.11</i></p> <p>Verkeerveiligheid is gericht op voorkomen van ongevallen en is niet enkel te meten in plaatsgevonden ongevallen. Ook op trajectdeel Heino noord zijn ongevallen gebeurd.</p> <p>Het ontwerp is gebaseerd op ontwerprichtlijnen. De bestaande en nieuwe situatie zijn beide door een extern bureau beoordeeld (Rapport: Beoordeling verkeerveiligheid voorgenomen aanpassingen (second opinion), Goudappel Coffeng, kenmerk 007974.20201029.N1.04, 25 november 2020). Daarbij is geconcludeerd dat het ontwerp de verkeerveiligheid verbetert.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
11.2	<p><b>Indieners geven aan dat het ontbreken van een uitvoegstrook voor rechtsafslaand verkeer naar en invoegend verkeer vanuit de parallelweg niet</b></p>	<p>Afremmend verkeer wordt bij een kruising wel verwacht, anders dan bij een erfaansluiting.</p> <p>Bij ongeregelde kruispunten worden in Nederland geen rechtsafstroken meer toegepast, omdat een voertuig op de rechtsafstrook het zicht op een daarachter rijdend voertuig op de rechtdoorstrook kan blokkeren.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Conclusie
	<p>bijdraagt aan het vergroten van de veiligheid en doorstroming. De plannen worden daarmee als achterhaald beschouwd.</p>	<p>De invloed op de doorstroming van afslaand verkeer is zeer beperkt, aangezien het aantal voertuigen dat afslaat, zeer beperkt is.</p>	
<p><b>11.3</b></p>	<p><b>Indieners geven aan het onwenselijk te vinden dat fragmentarisch naar de N35 wordt gekeken en gehandeld en vragen zich af tot welk traject de Hagenweg behoort. Indieners dagen de initiatiefnemers uit om de huidige plannen voor Heino-noord los te laten en het hele stuk N35 vanaf de Koelmanstraat tot en met Heino -noord als één geheel te behandelen.</b></p>	<p>Op basis van een bestuursovereenkomst tussen Rijk, provincie en gemeenten uit 2014 is besloten om een pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal uit te voeren binnen een aantal randvoorwaarden, nl.: het beschikbare budget, de technische en juridische haalbaarheid, het draagvlak (op basis van diverse participatiebijeekkomsten), de uitvoerbaarheid en de kosteneffectiviteit. Dit pakket moet voldoen aan het doel van het project: het zo veel mogelijk verbeteren van de verkeerveiligheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Door het hanteren van de randvoorwaarden zijn er beperkingen in de gekozen maatregelen. De maatregelen dragen op een sobere en effectieve manier bij aan het doel van het project.</p> <p>Ter hoogte van de Hagenweg zijn in dit kader geen maatregelen voorzien.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>
<p><b>11.4</b></p>	<p><b>Indieners dagen initiatiefnemers uit om samen met belanghebbenden in gesprek te gaan en samen een plan te ontwikkelen voor een veilige en toekomstbestendige oplossing.</b></p>	<p>Indiener wordt verwezen naar de MIRT verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal die gestart is. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit is een investeringsprogramma van het Rijk voor projecten en programma's in het ruimtelijk domein (zoals wegen). De MIRT verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal richt zich op mogelijke maatregelen op de langere termijn voor de oplossing van knelpunten op het gebied van verkeerveiligheid, doorstroming en leefbaarheid.</p> <p>Meer informatie over de MIRT verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal is te vinden op de volgende webpagina: <a href="https://www.mirtrajecten.nl/organisatie/mirt-n35-wijthmen-nijverdal">https://www.mirtrajecten.nl/organisatie/mirt-n35-wijthmen-nijverdal</a></p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de plannen en besluiten.</p>

## HOOFDSTUK 3      AMBTELIJKE AANPASSINGEN

De volgende ambtelijke aanpassingen zijn verricht aan (een van) de besluiten:

- Bestemmingsplan  
In paragraaf 6.2.2 van de toelichting is onder het kopje 'nadeelschadecompensatie/planschade' een toelichting opgenomen over planschade en nadeelcompensatie. De 2<sup>e</sup> alinea met betrekking tot het onderwerp nadeelschadecompensatie is aangepast naar de onderstaande tekst:  
*De minister kent degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van de rechtmatige uitoefening door of namens de minister van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid of taak, op verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd.*



## HOOFDSTUK 4 WIJZIGINGEN

De ingediende zienswijzen hebben aanleiding gegeven de plannen en/of (ontwerp)besluiten op onderdelen aan te passen. De wijzigingen betreffen de volgende:

- M.b.t. zienswijze 2.26: Gedragscode kapvergunning:  
Rijkswaterstaat beschikt over een goedgekeurde gedragscode soortenbescherming Rijkswaterstaat in het kader van de Wet natuurbescherming. Aan de omgevingsvergunning kappen is de voorwaarde verbonden dat volgens de gedragscode moet worden gewerkt.
- M.b.t. zienswijze 9.1: Parallelweg:  
Naar aanleiding van deze zienswijze is het ontwerp aangepast. De ontwerpaanpassing leidt tot beperkte wijzigingen in een aantal besluiten:
  - Bestemmingsplan: omdat het ontwerp gewijzigd is wijzigt tevens de plangrens waarop het bestemmingsplan voorziet. Gevolg hiervan is dat het gebied waarvoor de bestemming wordt gewijzigd naar 'Verkeer' kleiner is. Hierdoor vervallen tevens de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie – 1', 'Waarde – Landschap – 1' en 'Waarde – Landschap – 2'. Dit is aangepast in de toelichting door de figuren in paragraaf 2.2 en 4.1 te actualiseren en verwijzingen naar deze dubbelbestemmingen in paragraaf 1.2, 4.1 en 5.3 te verwijderen. In de regels van het bestemmingsplan zijn artikelen 4, 6 en 7 verwijderd. Op de verbeelding komen deze dubbelbestemmingen ook niet meer terug.
  - Bestemmingsplan: omdat als gevolg van deze ontwerpwijziging minder bomen hoeven te worden gekapt is de bomenrapportage (bijlage 1) geupdate en zijn in de tekst daarover in de toelichting onder paragraaf 2.3 de aantallen te kappen bomen geactualiseerd.
  - Wbr-beschikking: De overzichtskaart met de op te heffen dan wel te wijzigen oversteken is geupdate met het aangepaste ontwerp en de locatie van de nieuwe in/uitrit wordt gewijzigd.
  - Verkeersbesluit: De overzichtskaart is geupdate met het aangepaste ontwerp.
  - Watervergunning: De tekening met het ontwerp van de waterhuishouding is geupdate met het aangepaste ontwerp.
  - Omgevingsvergunning kappen: de rapportage bomen en het overzicht te kappen bomen is geupdate.
- M.b.t. zienswijze 10.1: Draaicirkel:  
Naar aanleiding van deze zienswijze is het ontwerp aangepast. De ontwerpaanpassing leidt tot beperkte wijzigingen in een aantal besluiten:
  - Bestemmingsplan: omdat het ontwerp gewijzigd is wijzigt tevens de plangrens waarop het bestemmingsplan voorziet. Gevolg hiervan is dat het gebied waarvoor de bestemming wordt gewijzigd naar 'Verkeer' groter is.
  - Bestemmingsplan: omdat als gevolg van deze ontwerpwijziging minder bomen hoeven te worden gekapt is de bomenrapportage (bijlage 1) geupdate en zijn in de tekst daarover in de toelichting onder paragraaf 2.3 de aantallen te kappen bomen geactualiseerd.
  - Wbr-beschikking: De overzichtskaart met de op te heffen dan wel te wijzigen oversteken is geupdate met het aangepaste ontwerp en de locatie van de nieuwe in/uitrit wordt gewijzigd.
  - Verkeersbesluit: De overzichtskaart is geupdate met het aangepaste ontwerp.
  - Watervergunning: De tekening met het ontwerp van de waterhuishouding is geupdate met het aangepaste ontwerp.
  - Omgevingsvergunning kappen: één boom waarvoor een kapvergunning is aangevraagd kan behouden blijven (boom 2720, zie ook zienswijze 2.26), de omgevingsvergunning wordt daarop aangepast. Verder is de rapportage bomen en het overzicht te kappen bomen geupdate.

De volgende ambtelijke aanpassingen zijn verricht aan (een van) de besluiten:

- Bestemmingsplan  
In paragraaf 6.2.2 van de toelichting is onder het kopje 'nadeelschadecompensatie/planschade' een toelichting opgenomen over planschade en nadeelcompensatie. De 2<sup>e</sup> alinea met betrekking tot het onderwerp nadeelschadecompensatie is aangepast naar de onderstaande tekst:  
*De minister kent degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van de rechtmatige uitoefening door of namens de minister van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid of taak, op verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd.*

## **Bijlage 1 - Zienswijzen**