Bijlage Nota van zienswijzen

Behorend bij raadsvoorstel vaststelling Verklaring van geen bedenkingen Hofstetterlaan

Inleiding

Het ontwerp voor de omgevingsvergunning voor het beveiligen van de overweg Hofstetterlaan en uitvoeren van diverse maatregelen op het perceel overweg Hofstetterlaan te Ellecom heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. De periode van terinzagelegging was van donderdag 23 juni tot en met woensdag 3 augustus 2022. Van de terinzagelegging is een kennisgeving gepubliceerd in het Gemeenteblad en in de Regiobode. Gedurende deze periode was er de gelegenheid om zienswijzen in te dienen.

Tijdens de termijn is één schriftelijke zienswijze binnengekomen. Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend. Deze nota doet verslag van de zienswijze. De zienswijze wordt daarbij kort samengevat weergegeven. Ernaast staat een reactie die bij vaststelling van de nota geldt als reactie van de gemeenteraad. De nota van zienswijzen wordt samen met de ontwerp omgevingsvergunning aan de gemeenteraad voorgelegd voor een verklaring van geen bedenkingen.

Korte weergave van de zienswijzen en beantwoording door de gemeente

Algemeen

De voorgestelde ontwikkeling dient een groot maatschappelijk belang op twee gebieden:

1. verbeteren van de spoorveiligheid;
2. in stand houden van de drinkwatervoorziening.

Het betreft een definitieve oplossing voor de tijdelijke weg, die na de uitvoering van de Traverse Dieren is aangelegd.

Volgnr	Korte weergave zienswijzen	Beantwoording door de gemeente
1.	Fietsers zijn al lange tijd gewend aan de huidige situatie. Oversteek voor fietsers is veilig. Sluit de overweg Hofstetterlaan af in plaats van de overweg Lange Juffer.	De huidige situatie is ontstaan bij de uitvoering van het Traverse project. Het nu voorliggende ontwerp is altijd beoogd als definitieve oplossing, maar kon destijds niet op korte termijn worden gerealiseerd. De gemeenteraad heeft al in 2015 besloten dat de overweg Lange Juffer zou worden opgeheven en er een fietspad zou worden aangelegd over de overweg Hofstetterlaan naar de Zuidlaan-Schapenbergweg. In 2015 zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om te reageren op de voorgestelde maatregelen. Ook in de periode 2019-2021 heeft afstemming plaatsgevonden over de te wijzigen infrastructuur rond de overweg aan de Hofstetterlaan.
2.	Er zullen veel fietsers van het pad gebruikmaken, zowel recreatief als voor woon-werkverkeer. Deze gaan straks door het bos. Dat geeft meer verstoring dan in de huidige situatie met alleen wandelaars.	De effecten op beschermde soorten zijn beschouwd in de natuuronderzoeken. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling geen negatieve effecten (waaronder meer verstoring) zijn op beschermde soorten. Veel soorten zijn overigens gewend aan een bepaalde mate van menselijke invloed (cultuurvolgers). Eveneens geldt dat overdag activiteit zal plaatsvinden en

		soorten zoals wild zwijn, boom- en steenmarter pas vanaf de schemer actief zijn.
3.	Fietsers worden aangemoedigd om rechtdoor te rijden. Voor woon-werkverkeer zou dit afstand schelen.	Alleen door het fietspad (Hofstetterlaan-Schapenbergweg of andersom) te volgen, wordt een woon-werkroute (Dieren-Ellecom e.v.) gevolgd. Rechtdoor gaat alleen het bos in.
4.	Auto's gaan over de verharde weg in het bos. Er is meer verstoring, vervuiling en geluidsbelasting en er wordt harder gereden.	De weg wordt alleen voor autoverkeer gebruikt door werknemers en toeleveranciers van Vitens. Hiervan is één keer per maand een tankautotransport. In de oude situatie (voor aanleg traverse) werd er door Vitens vanaf de oude weg Ellecom-Dieren via de Lange Juffer door het bos gereden. Daar is nu minder verstoring, vervuiling en geluidsbelasting. Zie verder ook onder 2.
5.	Het ecologisch onderzoek gaat niet in op de situatie van diersoorten zoals wild zwijn, ree, haas en eekhoorn. Het risico op aanrijdingen met deze dieren is groot.	Betreffende dieren houden doorgaans afstand tot de mens. Het gebied is tussen zonsondergang en zonsopgang niet toegankelijk voor mensen (zie ook punt 2). Eveneens geldt dat de incidentele bevoorrading van het waterbedrijf stapvoets zal gebeuren waardoor er geen groot risico is op aanrijdingen op genoemde soorten.
6.	Twee bomen worden gekapt. Elke gekapte boom is er een te veel.	De bomen waarom het gaat, staan niet op de lijst bijzondere bomen en zijn daarom niet kapvergunningplichtig. Afgewogen tegen het maatschappelijk belang van deze ontwikkeling - te weten: verbeteren spoorveiligheid en handhaven drinkwatervoorziening - is het te verantwoorden dat twee bomen, die bovendien op particulier (Vitens) terrein staan, moeten wijken.
7.	De spoorveiligheid wordt niet verbeterd door het toekomstige plan.	Op dit moment moet de tankwagen van Vitens een krappe draai maken direct grenzend aan het spoor. De

		mogelijkheid is aanwezig dat er iets mis gaat waardoor de vrachtwagen in de bocht moet manoeuvreren terwijl er een trein aankomt. In de toekomstige situatie zijn de spoorwegovergang en de bocht volledig van elkaar gescheiden. Dit is een verbetering voor de spoorveiligheid.
8.	Fietsers hebben geen voordeel van de nieuwe route. Natuur wordt versnipperd. Hoe meer verhard pad in het bos, hoe meer dieren sneuvelen onder fietsbanden.	Behalve fietspad is deze weg ook noodzakelijk als ontsluiting voor de drinkwatervoorziening (zie ook 7). Zoals onder 1. uitgelegd is de huidige situatie nooit als definitieve oplossing bedoeld. Het tijdelijke fietspad vormt juist een extra versnippering van het natuurgebied ten opzichte van de situatie vóór de aanleg van de Traverse. Als het tijdelijk fietspad wordt verwijderd, ontstaat hier 491 m2 nieuwe natuur (zie de Nee, tenzij-toets; bijlage 4 bij de ruimtelijke onderbouwing). Hiernaast zullen reptielen, waarvan bekend is dat ze sneuvelen onder fietsbanden, niet gaan zonnen in de schaduw die de bomen langs het nieuwe pad veroorzaken. Ze zullen, als ze aanwezig zijn, juist gaan zonnen op de huidige tijdelijke verharding waar nu de vrachtwagens en fietsers rijden.
9.	Wat kost deze ingreep en wie betaalt dit?	Ruimtelijk gezien is alleen relevant of een plan financieel uitvoerbaar is. De kosten voor uitvoering worden gedekt uit het zogeheten NaNOV programma (na Noord-Oostelijke Verbinding), dat wordt gefinancierd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en door ProRail wordt uitgevoerd. De gemeentelijke kosten (ambtelijke inzet voor de begeleiding van deze procedure) worden gedekt door de legeskosten.
10.	Het afsluiten van de onbeveiligde overgang Hofstetterlaan volstaat.	Zie onder 1.

		Conclusie: de zienswijzen zijn geen aanleiding om het plan aan te passen.