Zienswijze Nr. 1

Van:
Verzonden: donderdag 31 maart 2022 15:23
Aan: Gemeente Raalte
Onderwerp: Coördinatie N35

Beste ,

Gisteravond heb ik inloopavond van de N35 op het gemeentehuis in Raalte bezocht. Een aantal zaken zijn mij onduidelijk en ik weet niet of deze punten
betrekking hebben op een ontwerpbeschikkingsplan, -beschikking, -besluit, -vergunning.
Het gaat om de volgende punten:

- blijven de bushaltes op dezelfde plek en zo ja worden zij voorzien van in en uitvoegstrook. worden er ook bushaltes opgeheven.
- de oversteekplaatsen worden opgeheven. mijn vraag is hoe kom ik als wandelaar/fietser of busreiziger zonder (ver) om te lopen/fietsen aan de overkant van de weg. Is hier over nagedacht en hoe ziet de oplossing eruit.
- de parallelwegen zullen door grote tractoren en lange vrachtwagens worden bereden. Waar ik mij grote zorgen over maak is
- dat er op deze parallelwegen geen aandacht is voor de veiligheid van onder andere de wandelaar en de fietser. worden hier voorzieningen voor getroffen en zo ja welke.

Ik hoor graag van u hoe met mijn punten wordt/is omgegaan.

met vriendelijke groet,

Zienswijze Nr. 2

GEMEENTE RAALTE
Kopie aan:
Ingek. - 1 APR. 2022
Doc. nr.:
Zaak nr.:
Bericht v. ontv. JA NEE

AANTEKENEN
De gemeenteraad van de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat
Postbus 140
8100 AC RAALTE

Tevens per **mail** info@raalte.nl

Onderwerp : Coördinatie N35, zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord, Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) e.a.
Ons ref.nr. : DS-05
Cont.pers. :

Heino, 31 maart 2022

Geachte heer, mevrouw,

Op 4 december 2017 heeft de gemeenteraad van Raalte besloten om de coördinatieregeling (artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening) toe te passen voor het project '*verbetering verkeersveiligheid N35 Wijthmen-Nijverdal*'. Dat betekent dat de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat zowel het bestemmingsplan als de benodigde vergunningen gelijktijdig voorbereiden. In dit kader zijn van 17 maart t/m 27 april 2022 door de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat de navolgende ontwerpstukken op het gemeentehuis van de gemeente Raalte ter inzage gelegd:

- het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord;
- de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr);
- de ontwerp-watervergunning;
- de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden;
- het Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord.

Bij meerdere van genoemde ontwerp-stukken worden de belangen van het historische landgoed "De Gunne" en haar eigenaar en bewoners geschaad en/of zijn hiermee conflicterend.

dient hierbij de hierna te noemen zienswijzen in.

Inleiding:
Landgoed "De Gunne" is gelegen ten noordwesten van het dorp Heino. De oudste vermelding gaat teug naar 1583. Het landgoed is in 2027 300 jaar onafgebroken bezit van de Het betreft een traditioneel landgoed met onder meer historische bebouwingen, bossen, lanen, landbouwgronden, natuurterreinen en water. Het gehele landgoed is als opengesteld landgoed gerangschikt onder de Natuurschoonwet 1928. De aanwezige bossen en natuurterreinen zijn aangewezen als Nederlands Natuur Netwerk (NNN). Naast ecologische waarden bevat het ook waardevolle cultuurhistorische en landschappelijke elementen (landschapsbiografie). Een gedeelte ter grootte van ongeveer 46 hectare is aangewezen als beschermde historische buitenplaats. Naast het hoofdgebouw (rijksmonumentnr. 521425) hebben niet alleen tal van gebouwde delen de status van rijksmonument (monumentnrs. 521427 t/m 521434), maar hebben ook (de aanleg van) het park, de lanen en deel van de landerijen de status van rijksmonument (monumentnr. 521426). In 1828 is het landgoed doorsneden door de Rijksstraatweg[1], thans bekend als N35. De landbouwgronden zijn de belangrijkste economische pijler voor de instandhouding van het landgoed.
Het landgoed is ingebracht in Landgoed "De Gunne" B.V. Het doel van de vennootschap is –kort samengevat- het in stand houden, beheren en exploiteren van het in Heino gelegen landgoed genaamd "De Gunne" met haar cultuurhistorische waarden, natuurwaarden en de landschappelijke waarden.

Hierbij worden de navolgende zienswijzen ingediend:

Zienswijzen met betrekking tot Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord:

Tot het landgoed behoort het perceel kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23. Het landgoed verzet zich tegen uw voornemen om bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord een gedeelte van dit perceel te bestemmen als '*verkeer*' (huidige bestemming: '*natuur*').

Zienswijzen:
1. Dit perceel is onder de Natuurschoonwet gerangschikt (met latente fiscale claims). Het landgoed heeft zich middels een contractuele kwalitatieve verplichting (door de overheid opgelegd en afgezekerd met boetebepaling) verplicht om dit perceel als bosgrond in stand te houden. Op basis van het vigerende bestemmingsplan heeft dit perceel dan ook de bestemming '*natuur*'. Bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord is de gemeente voornemens een gedeelte van dit perceel te bestemmen als '*verkeer*'. Het landgoed maakt daar tegen als eigenaar bezwaar. Dit gelet op onder anderen de doelstellingen van de eigenaar, de (instandhoudings)verplichtingen vanuit de Natuurschoonwet, de verplichtingen vanuit voornoemde kwalitatieve verplichting, dat het perceel onderdeel uit maakt van het Nederlands Natuur Netwerk (NNN) en het Verdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) van 13 november 2021 (ook wel bekend als het Verdrag van Glasgow). Het ontwerpbestemmingsplan is ook in tegenspraak met dit internationaal verdrag, iets dat niet geoorloofd is.

2. Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (art. 1 EP EVRM): het tegen de wil van de eigenaar wijzigen van de bestemming '*natuur*' naar de bestemming '*verkeer*' is in strijd met art. 1 EP EVRM, waarin is bepaald dat iedere natuurlijke of rechtspersoon recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom.

1 Artikel '*De Rijksstraatweg (N35) en "De Gunne"*', contactblad van de vereniging voor heemkunde 'Omheining', maart 2022, pag. 17-23.

3. Goede ruimtelijke ordening: uw voornemen om bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord, de bestemming van een gedeelte van het perceel kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23, een voor het Sallands landschap karakteristiek landschappelijk element, te wijzigen van de bestemming '*natuur*' naar de bestemming '*verkeer*' is in strijd met goede ruimtelijke ordening. Het perceel maakt van het Nederlands Natuur Netwerk (NNN). Bij een goede ruimtelijke ordening hoort ook niet om bestaande natuur binnen het NNN te bestemmen als '*verkeer*' en daarmee juridisch geschikt te maken voor wegen met bijbehorende voorzieningen en de instandhouding van de natuur op basis van de bestemming '*verkeer*' en daarbij behorend overgangsrecht gebruik (art. 11 lid 2) onmogelijk te maken.

4. Flora- en faunaonderzoek: blijkens het rapport *Actualiserend verkennend natuuronderzoek vier deeltrajecten* van Aveco de Bondt BV (d.d. 30 maart 2021), projectnr. 203804, is de natuurtoets afgebakend op uitsluitend vleermuizen, jaarrond beschermde vogelnesten, eekhoorns en das.

> **2 Afbakening onderzoek**
>
> Door Rijkswaterstaat is een actualiserend verkennend natuuronderzoek uitgevraagd naar de volgende soort(groep)en:
> - Vogels met een jaarrond beschermde nestplaats;
> - Vleermuizen;
> - Eekhoorn;
> - Das.

Daarmee is het flora- en faunaonderzoek onvoldoende. Wij wijzen u hierbij op de bepalingen in de Wet natuurbescherming (Wnb) over de bescherming van plant- en diersoorten. Waarbij wij u aangeven dat er sprake is van een bepaalde verwevenheid van dit algemene belang met het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving. Daarnaast is er gelet op (1) de doelstellingen van de landgoed-BV en (2) de doelstellingen van de Natuurschoonwet van dit onder de Natuurschoonwet gerangschikte landgoed onze taak om aanwezige plant- en diersoorten te beschermen.

Uit het flora- en faunaonderzoek blijken ook niet de gevolgen van eventuele straatverlichting op de inheemse fauna. Daarbij tevens begrepen de mogelijke verstorende werking van de aanwezige fauna-/ dassentunnels.

5. Stikstofdepositie: blijkens de *AERIUS calculatie traject Heino-Noord* (d.d. 25 juni 2021) uitgebracht door Aveco de Bondt BV, projectnr. 203804, is voor wat betreft de stikstofdepositie alleen getoetst op omliggende Natura2000-gebieden. Bovendien laat men de stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase buiten beschouwing, omdat –zoals Aveco de Bondt BV gesteld- de te treffen maatregelen geen verkeersaantrekkende werking zouden hebben.

> 2.1.2 Gebruiksfase
>
> De gebruiksfase wordt buiten beschouwing gelaten. De te treffen maatregelen hebben geen verkeersaantrekkende werking.

Zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35) ook nodig om de doorstroming te bevorderen. Een betere doorstroming betekent een aanzuigende werking van meer voertuigen. Benieuwd zijn wij waarop de stellingname in het rapport van Aveco de Bondt BV dat er geen verkeersaantrekkende werking zou zijn, is gebaseerd. Is dit zorgvuldig? Meer voertuigen betekent meer stikstof (NO_x) uitstoot. Ook voor de nabij de N35 gelegen Natura2000 gebieden "Boetelerveld", "Sallandse Heuvelrug" en "Wierdense veld". Daarnaast heeft dit ook direct

gevolgen voor de verzuring van de bosbodems op het landgoed door uitloging en daarmee op de voedselkringloop en biodiversiteit. Daarnaast heeft meer stikstof (NO_x) uitstoot ook negatieve gevolgen op onder andere de rijksmonumenten: aantasting houten delen en rieten daken (extra algen en mosgroei), aantasting van kalkvoegen, natuursteen, etc., etc.

Met het oog op het algemeen natuurbelang heeft de Rechtbank Zeeland-West-Brabant op 10 februari 2022 (ECLI:NL:RBZWB:2022:665) geoordeeld dat wanneer in een uitspraak in beroep zou blijken dat men ten onrechte heeft besloten dat significante gevolgen niet konden worden uitgesloten, het moeilijk is om eventuele in de tussentijd ontstane schade aan de gebieden achteraf ongedaan te maken. De voorzieningenrechter heeft daar ook bij in aanmerking genomen dat de natuur in Nederland kampt met een stikstofcrisis en dat het voorzorgsbeginsel vergt dat dergelijke schade zoveel mogelijk vooraf wordt voorkomen in plaats van dat de schade achteraf moet worden hersteld.

6. Kwalitatieve verplichting: voor het perceel, kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23, heeft de provincie Overijssel middels een kwalitatieve verplichting (met zware sancties) aan Landgoed "De Gunne" B.V. de verplichting opgelegd om het als bos in stand te houden en natuurwaarden verder tot ontwikkeling te laten komen. In het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord zal een gedeelte de bestemming '*verkeer*' krijgen. De instandhouding en exploitatie van het bos wordt door het overgangsrecht beperkt en creëert een strijdige situatie met privaatrechtelijke verplichtingen van het landgoed. Overigens kan het niet zo zijn dat als het de overheid zelf niet goed uitkomt dat ze aan de grondeigenaar een dergelijke verplichting heeft opgelegd, voor haar zelf die natuurbestemming er maar weer af haalt. Daarmee faalt het provinciale natuurbeleid en handelt men in strijd met het Verdrag van Glasgow.

   Overigens voor het opheffen van een privaatrechtelijke kwalitatieve verplichting heb je instemming van beide partijen nodig. Dit kan niet éénzijdig. Wat als het landgoed niet meewerkt en de provincie houdt aan de door de provincie opgelegde privaatrechtelijke verplichting?

7. Door uw voornemen wordt het ontsluitingspad, welke tevens een opengesteld Natuurschoonwet pad betreft, ten dele omgevormd naar de bestemming 'verkeer'. Dit terwijl dit ontsluitingspad voor het landgoed strategische grond betreft. Het is voor het landgoed een belangrijke verbindingsstrook om straks via eigen grond feitelijk nagenoeg te kunnen komen bij de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) in de gemeente Raalte.

   Overigens is het wijzigen van de bestemming op een gedeelte van het gemeente Heino, sectie i, nr. 23 naar de bestemming '*verkeer*' helemaal niet nodig. Zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35) nodig om de veiligheid en doorstroming te bevorderen (over laatstgenoemde onder punt 11 meer). Rijkswaterstaat voert deze werkzaamheden uit in het kader van MV3 (Meer Veiligheid 3). Het MV3 is inmiddels achterhaald en daarvoor is het MV4 (Meer Veiligheid 4) in de plaats gekomen. Het MV4 wordt inmiddels uitgevoerd op delen van de N36. Daarbij dienen greppels en sloten binnen de zogenaamde obstakelvrije zone gedempt te worden. De waterafvoer wordt gegarandeerd door het aanbrengen van (drainage)buizen in de oude loop van de te dempen sloten. Indien Rijkswaterstaat ten behoeve van de bajonetsluiting door de loop van de Nieuwe Kolkwetering net ruimte te weinig heeft, zouden daar anticiperend op het MV4 ook direct (drainage)buizen aangelegd kunnen worden en kan de Nieuwe Kolkwetering ter plaatse vervolgens gedempt worden. Daardoor wordt er direct extra ruimte voor de bajonetsluiting gecreëerd en kan ter plaatse herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering achterwege gelaten worden.

Zienswijzen met betrekking tot de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr):

Inleiding:
Landgoed "De Gunne" is in 1828 doorsnede door de Rijksweg, thans bekend als N35. De hele infrastructuur op het landgoed is vanaf 1828 gericht op de N35. Het landgoed heeft vanaf 1828 zakelijke rechten van uitweg op de N35. Zoals reeds meerdere malen aan Rijkswaterstaat en de gemeente is aangegeven, zijn deze ontsluitingen cruciaal voor de exploitatie en instandhouding van het landgoed. De op het westelijke deel van het landgoed gelegen landbouwgronden zijn alleen via deze in-/uitritten ontsloten.

Bij een viertal brieven (d.d. 10 maart 2022; kenmerk: resp. RWS-2021/41121, RWS-2022/6464, 6465 en 6466) hebben Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het landgoed voor wat betreft de percelen kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie G, nr. 364 en sectie I, nrs. 5, 90 en 383, geïnformeerd over het voornemen om onze in-/uitritten op te heffen en dat toegestaan wordt een uitweg te maken naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) in de gemeente Raalte. De voorgenomen intrekkingen zijn geregistreerd onder nrs. RWSZ2020-00015694, RWSZ2020-00015696, RWS2020-00015699 en RWS2020-00015701.

Het landgoed verzet zich tegen het voornemen om onze in-/uitritten op te heffen.

Uit een mondelinge toelichting op 17 maart 2022 is door medewerkers van Rijkswaterstaat aangegeven dat de ontsluitingen dicht gaan op het moment dat de bajonetsluiting ter hoogte van Zwolseweg 62 – 68 open gaat. Er is daarbij door Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Raalte gekozen voor een traject dat het landgoed via een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure de benodigde financiële middelen maar moet zien te verkrijgen en een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren.

Zienswijzen:

8. Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (art. 1 EP EVRM): het voornemen om onze in-/uitritten te laten vervallen is in strijd met art. 1 EP EVRM, waarin is bepaald dat iedere natuurlijke of rechtspersoon recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom. In de zaak Vékony t, Hongarije heeft het Europese Hof voor de Rechten van de Mens op 13 januari 2015 uitspraak gedaan dat ook een vergunning een eigendomsrecht vormt dat beschermd wordt door art. 1 EP EVRM.

9. Onjuiste uitgangspunt en zakelijk rechten van uitweg: blijkens de ontwerpbeschikkingen gaan Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat er van uit (citaat:)

> De huidige oversteek c.q. in- en uitrit wordt wat betreft locatie en inrichting geacht met een vergunning op grond van artikel 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) aanwezig te zijn, dan wel een van rechtswege verkregen recht te zijn. De minister wenst deze vergunning in te trekken.

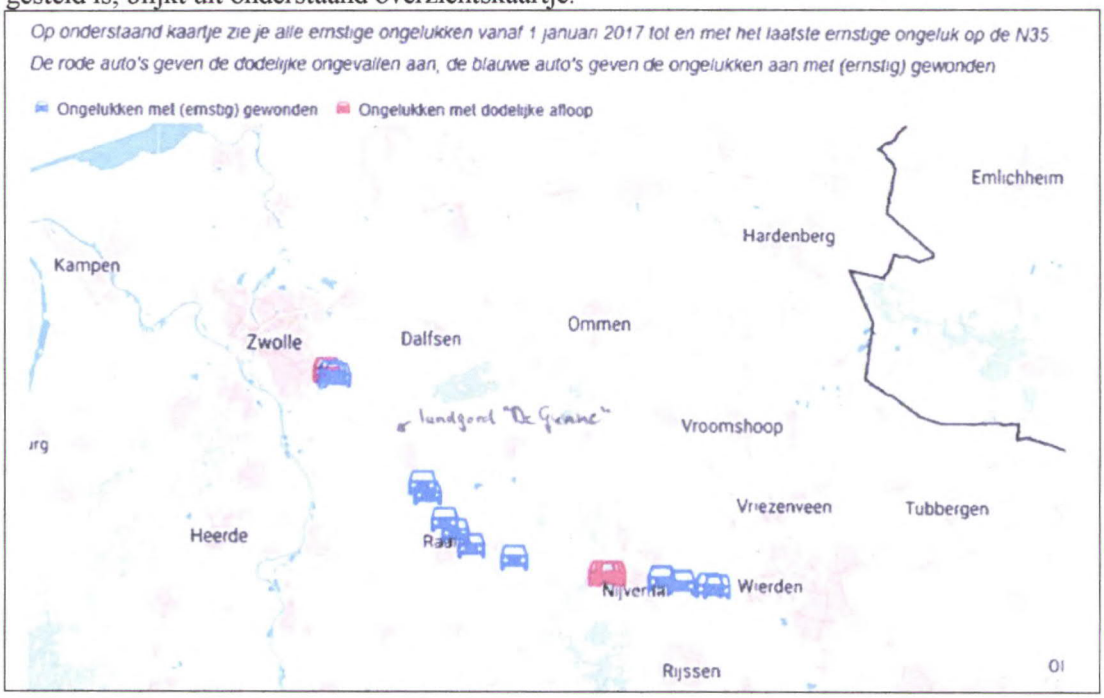
Een onjuiste veronderstelling. Er wordt voorbij gegaan aan de zakelijk rechten van uitweg. In het Nederlandse recht kunnen rechten van uitweg ontstaan door ze notarieel te beschrijven dan wel door verjaring. De uitwegen van het landgoed bestaan sinds 1828. Het betreffen onbelemmerde doorgangen. Een eigenaar van een lijdend erf kan niet eenzijdig een recht van uitweg op heffen of inperken. Daarvoor is wilsovereenstemming met de eigenaar van het heersende erf nodig. Het

landgoed verzet zich hierbij tegen het voornemen van de eigenaar van het lijdende erf om de uitwegen te laten vervallen dan wel in te perken.

10. Onjuiste uitgangspunten / motivering ontwerpbeschikkingen: blijkens de motivering in de ontwerp-beschikkingen (citaat:) '*Hiertoe zijn er knelpunten in de verkeersveiligheid die door toename in de toekomst alleen maar groter worden.*' Zoals onder meer uit het hierna volgende punt (11) blijkt, zijn er (thans) geen knelpunten in de verkeersveiligheid van dit baanvak. Daarmee bent u voornemens uw besluit te nemen op een toekomstige onzekerheid. Dat is onzorgvuldig overheidshandelen. Iets dat een betrouwbare en zorgvuldig handelende overheid niet mag. Zeker als de impact en het nadeel voor het landgoed zo groot zijn.

    Bij uw uitgangspunten en motivering geeft u tevens aan (citaat:) '*Weggebruikers rijden van de hoofdrijbaan naar de parallelweg via de berm.*'. Voor onderhavige in-/uitritten is dit ook een onjuiste weergave waarop u uw beslissing wilt baseren. Er wordt namelijk niet door de berm naar de parallelweg gereden, maar via daartoe speciaal door Rijkswaterstaat aangelegde klinkerverhardingen.

11. Algemeen (veiligheid en doorstroming): zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35), waartoe ook uw voornemen om onze in-/uitritten op te heffen behoort, nodig om de veiligheid en doorstroming te bevorderen. Hierover wordt de volgende (opmerkingen in het kader van deze) zienswijzen:
    a) <u>Veiligheid:</u> geheel ten onrechte wordt dit argument als reden aangehaald. Dat het met de veiligheid van het baanvak ter hoogte van landgoed "De Gunne" (baanvak Heino-noord) goed gesteld is, blijkt uit onderstaand overzichtskaartje.



    Bovendien als het echt om de veiligheid zou gaan dan hadden Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte na de eerste plannen daartoe in 2016 publiekelijk gemaakt te hebben, binnen de daarbij in het vooruitzicht gestelde termijn de maatregelen al lang uitgevoerd. Keer op keer wordt het doorgeschoven naar een later moment. Ook had Rijkswaterstaat het grote ANWB wegwijsbord ter hoogte van de Grote poort dan al lang naar aanleiding van diverse meldingen verplaatst. Voor tractoren belemmert dat bord namelijk het uitzicht voor verkeer dat uit de richting van Heino komt.

b) Doorstroming: ook dit argument gaat voor het baanvak ter hoogte van landgoed "De Gunne" niet op. Daar zit geen stagnatie. Als men de doorstroming op de N35 wil bevorderen moet Rijkswaterstaat op de eerste plaats de verkeerslichten (beter gezegd: stoplichten) anders afstellen. Veelvuldig springen ze op rood, zonder dat er verkeer van een zijweg aankomt. Knooppunt Bos te Raalte is een belangrijk stagnatiepunt.

12. Algemeen: Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte kiezen voor een traject dat het landgoed ondanks andere toezeggingen in 2018 maar via een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure de benodigde financiële middelen moet zien te verkrijgen en een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren. Niet alleen de bebouwde percelen erfpercelen Zwolseweg 50, 52, 52a en 54 te Heino, maar ook de op het westelijk deel van het landgoed gelegen landbouwgronden en bossen, worden ontsloten via de in-/uitritten die men nu voornemens is te sluiten. De veroorzakende overheid (waartoe ook de gemeente Raalte wordt gerekend) stelt zich op het standpunt dat het landgoed het ontsluitingsprobleem dat daardoor ontstaat zelf maar separaat moet zien op te lossen. Of het landgoed daarin (tijdig) slaagt en de benodigde vergunningen daartoe krijgt is onzeker. Ook is het de vraag of het kostenneutraal (mede gelet op de aftrek maatschappelijk risico) kan en of het landgoed de daarvoor benodigde financiële middelen gaande een planschade en nadeelcompensatietraject kan voorfinancieren. Ook pachters zullen wellicht gaan weigeren hun pacht te betalen omdat zij niet op het gepachte kunnen komen. Dat een zorgvuldig handelende overheid haar burgers (lees: landgoed) dergelijk handelen niet mag aandoen is wel uit de toeslagenaffaire gebleken. Bovendien doet het landgoed hierbij een beroep op het gelijkheidsbeginsel. In dit kader wordt tevens gememoreerd de zaak boomkwekerij Stuifenberg te Zwolle. Door het herinrichten van de N35 tussen Kuyerhuislaan te Zwolle en de spoorwegovergang, veroordeelde de rechtbank de overheid om het aangelegde spoorwegviaduct (N35; nabij (fictief) hectormeterpaaltje 3,3 (paaltjes ontbreken daar)) het viaduct te verbreden, zodat die ook voor de ontsluiting met gemotoriseerd verkeer van de aan de overzijde van de weg gelegen landerijen geschikt was.

    Het door Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte gekozen traject van powerplay (i.p.v. fairplay) biedt voor haar ook een enorme onzekerheid. Immers in het planschade- en nadeelschadetraject blijkt uiteindelijk hoe groot de door de overheid te vergoeden schade is. Houd daarbij er rekening mee dat doordat niet voldaan wordt aan de vereisten uit de Natuurschoonwet-rangschikking er latente fiscale claims met invorderingsrenten, tot invordering komen. Een weg terug is er voor Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Raalte dan niet meer. Hetzelfde geldt ook als de kwalitatieve verplichting op het perceel Heino, sectie i, nr. 23, wordt geschaad en de provincie tot invordering contractuele boete over gaat.

13. Alternatieve interne ontsluitingen (toezeggingen uit 2018): door Rijkswaterstaat zijn in 2018 toezeggingen gedaan om een nieuw kavelpad langs de Oude en Nieuwe Kolkwetering naar de locatie van de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35 (ter hoogte van km 11,27 (HRL)), aan te leggen. Gesprekken waren al zo ver dat er door Rijkswaterstaat al een onderhoudsgarantie voor een bepaalde periode was toegezegd. Ook zijn financiële middelen toegezegd voor het opwaarderen van een ander ontsluitingspad met hardgebakken klinkers (laatstgenoemde vanwege de status als beschermde historische buitenplaats). Door plotseling handelen van Rijkswaterstaat zijn die gesprekken eind 2018 opgeschort. Dit omdat het landgoed niet voornemens was haar handtekening te zetten bij het kruisje onder een document met tal van nieuwe voorwaarden van de overheid. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij na gedane toezeggingen verplicht deze toezeggingen na te komen. Ik verwijs u hiervoor onder meer naar de verslagleggingen. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen.

14. Alternatieve interne ontsluitingen: de overheid neemt dus als insteek dat het landgoed een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren voor alle historische in-/uitritten waarvan zij voornemens is die te laten vervallen. Van een zorgvuldig handelende overheid mogen wij dan verwachten dat zij aangeeft hoe zij concreet die interne ontsluiting in gedachten heeft en welke publiekrechtelijke voorwaarden zij daar aan zal verbinden. Daarbij rekening houdende met onder meer:
    - de in het kader van de Wet Natuurbescherming (Wnb) beschermde planten en diersoorten (waartoe onder andere rode lijstsoorten als raaf (*Corvus corax*), boommarter (*Martes martes*) en das (*Meles meles*) met burcht). Onder aangeven van eventueel te treffen mitigerende maatregelen);
    - de status als beschermde historische buitenplaats (rijksmonument);
    - de status als opengesteld Natuurschoonwet landgoed (met latente fiscale claims);
    - de status als Natuur Netwerk Nederland (NNN);
    - de kwalitatieve verplichting die rust op het perceel kadastraal bekend als Heino, sectie i, nr. 23.

    In uw reactie op deze zienswijzen vernemen wij tevens graag van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte hoe de nieuw te realiseren ontsluiting volgens haar kan worden aangelegd en de daartoe noodzakelijke vergunningen worden verleend. Iets dat wij van een zorgvuldig handelende overheid moeten kunnen verwachten. Op voorhand merken wij u op dat de aanwezige lanenstructuur uit 1730 zich daar niet toe leent (maak niet opnieuw deze fout). Hou er daarbij overigens ook rekening mee dat er voor de aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) ten behoeve van het landgoed en haar grondgebruikers ook notarieel een te beschrijven recht van overpad over een deel van de percelen thans kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nrs. 21 en 22 moet komen.

    Duidelijkheid over de nieuw te realiseren interne ontsluitingen is ook vereist voor een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure.

15. Beschermde historische buitenplaats: niet alleen bepaalde gebouwde delen op het landgoed zijn door de minister aangewezen als rijksmonument, maar ook (de aanleg van) het park, de lanen en deel van de landerijen de status van rijksmonument (monumentnr. 521426), ter grootte van ongeveer 46 hectare. Bij deze ruimteclaim ten behoeve van de weg en alternatieve interne ontsluitingen naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL), moet het landgoed steeds de afweging maken hoe de verantwoordelijkheid voor het nationaal erfgoed het beste gewaarborgd kan worden, zowel voor nu als voor de toekomst. Ook gelet op de Natuurschoonwet rangschikking is het behoud van de karakteristieke verschijningsvorm voor het behoud van het natuurschoon wenselijk. Hier hebben Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte niet dan wel onvoldoende rekening mee gehouden. Dit terwijl de minister van Infrastructuur en Waterstaat ons heeft geschreven dat ook rekening gehouden moet worden met (de aanleg van) deze beschermde historische buitenplaats die onder het regiem van de Erfgoedwet valt. Iets dat eerder overigens ook bij het nabij gelegen landgoed Soeslo is gebeurd.

16. Timing sluiting in-/uitritten: voor zover er wel één of meerdere in-/uitritten gesloten worden dan wel qua gebruik beperkt worden, vragen wij uw aandacht voor het volgende. Uit een mondelinge toelichting op 17 maart 2022 is door medewerkers van Rijkswaterstaat aangegeven dat de in-/uitritten dicht gaan op het moment dat de bajonetsluiting ter hoogte van Zwolseweg 62 – 68 open gaat. Blijkens de ontwerpbeschikkingen zit hier maximaal een maand tussen. Gelet op het door Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte gekozen traject, is het zeer onwaarschijnlijk dat de nieuwe interne ontsluitingen op dat moment ook gereed kunnen zijn. De exploitatie van het landgoed komt daarmee direct in geding. Voor zover één of meerdere in-/uitritten wel afgesloten worden dan wel de gebruiksrechten beperkt worden, zal dat logischerwijs niet eerder

kunnen en mogen dan dat het landgoed ook in staat is gesteld om de nieuwe interne ontsluitingen op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) gereed te kunnen hebben.

Goed om daarbij rekening te houden dat op de thans door de overheid voor ogen staande werkwijze we de planschade- en nadeelcompensatieprocedure eerst helemaal doorlopen moeten hebben om vervolgens nog het vergunningen traject te moeten doorlopen.

17. Grote Poort: de Grote Poort is bij de historische aanleg van deze beschermde historische buitenplaats de hoofdontsluiting van het landgoed. De wegenstructuur van het landgoed loopt naar de Grote Poort. Deze hoofdontsluiting en het behoud daarvan zijn van essentieel belang voor de exploitatie en de instandhouding van het landgoed. Dit voor landbouwverkeer en de aan- en afvoer met vrachtverkeer. De bestaande infrastructuur ter plaatse is daar ook voor geschikt. Een wijziging van infrastructuur is direct conflicterend met de op grond van de Erfgoedwet beschermde status. Wijzigingen betekenen ook een aantasting van de karakteristieke verschijningsvorm, iets dat in strijd kan zijn met het behoud van het natuurschoon als bedoeld in de Natuurschoonwet 1928. Ook is die conflicterend met het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving. Wellicht wordt zelfs woongenot gederfd.

18. Grote Poort (hulpdiensten): vanaf de Grote Poort zijn ontsloten de woningen Zwolseweg 50, 52, 52a en 54, en het erfperceel Zwolseweg 52a met de nadere aanduiding 'bosbouwbedrijf' ten behoeve van de exploitatie van het landgoed. Voor de aanrijtijd van de hulpdiensten als ambulance geldt de norm dat de ambulance binnen 15 minuten na melding ter plaatse moet zijn. Is er een calamiteit waarbij ambulance, brandweer of politie op of nabij genoemde adressen moet zijn, dan komt gelet op de adressering een afsluiting van de Grote Poort de aanrijtijd niet tegoeden. Ook niet als de hulpdiensten vanaf de bajonetaansluiting via een pad de locatie moet zien te bereiken. Cruciale tijd gaat daarbij verloren met alle gevolgen van dien en mogelijk onnodige sterftegevallen. Uit een terugkoppeling dat Rijkswaterstaat op 17 maart 2022 met betrekking tot dit punt gaf, hadden zij van de gemeente begrepen dat dit wel mee zou vallen. Dat dit niet correct is bleek wel toen de brandweer enkele jaren geleden het adres Zuthemerweg 4 te Heino (dat ontsloten is via de Zwolseweg i.p.v. de Zuthemerweg) niet tijdig kon vinden.

    Rijkswaterstaat heeft eerder toezeggingen gedaan over het ten behoeve van hulpdiensten open houden van de Grote Poort. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij verplicht de eerdere toezeggingen na te komen.

19. Grote Poort (uitvaart): bij hun uitvaart verlaten de afstammelingen van]
    (1698-1763) het landgoed via de Grote Poort. Een dergelijke traditie komen wij bijvoorbeeld ook tegen bij huize Almelo te Almelo waarbij de N349 zelfs wordt afgesloten. Hier is eerder met Rijkswaterstaat overgesproken en dat was geen probleem. De uitrit bij de Grote Poort dient voor die gevallen in tact te blijven.

20. Kleine Poort (ontsluiting landbouwgrond): de in-/uitrit bij de Kleine Poort is de enige ontsluitingsmogelijkheid om te komen op het ter plaatse gelegen perceel landbouwgrond. De omliggende bosgrond is ongeschikt voor het aanleggen van een voor landbouwverkeer geschikt alternatief. Niet alleen gelet op de aantasting van de fysieke leefomgeving en woongenot, het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving, het natuurschoon en het leefgebied van onder meer rode lijstsoorten als raaf (*Corvus corax*), boommarter (*Martes martes*) en das (*Meles meles*; let wel: dassenburcht), maar ook gelet op de drassigheid van de bospaden. Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte zijn daar van op de hoogte. Dat is ook de reden dat Rijkswaterstaat in eerdere gesprekken bij herhaling heeft aangegeven die oversteek zo in te willen inrichten dat die wel geschikt blijft voor overstekend landbouwverkeer. Door plotseling handelen van

Rijkswaterstaat zijn die gesprekken eind 2018 opgeschort, omdat het landgoed niet voornemens was haar handtekening te zetten bij het kruisje onder een document met tal van nieuwe voorwaarden van de overheid. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij na gedane toezeggingen verplicht de in-/uitrit bij de Kleine Poort open te laten en het oude zakelijke recht te respecteren. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen.

Een alternatieve ontsluitingsroute zou wel kunnen zijn om door de ter plaatse gelegen brede noordelijke berm een ontsluitingspad richting het kruispunt Heino-Noord met aansluiting op de Dalfserweg aan te leggen.

21. Kleine Poort (ontsluiting landgoed in het kader van de Natuurschoonwet-openstelling): landgoed "De Gunne" is gerangschikt als opengesteld Natuurschoonwet landgoed. Sinds 2017 is het landgoed weer belast met nieuwe latente fiscale claims vanuit de Natuurschoonwet. Claims die het ministerie van Financiën gaat invorderen (te vermeerderen met invorderingsrente) indien de instandhoudingseis (incl. openstellingsregels) en/of bezitseis worden geschaad. Per 1 januari 2021 heeft de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit de *Beleidsregel openstelling landgoederen Natuurschoonwet 1928* gewijzigd. Ten gevolge van deze wijziging telt een doodlopend wandelpad niet meer mee voor de vereiste van een gelijkmatige verdeling van de opengestelde padenstructuur op het landgoed. De Kleine Poort is in het kader van de Natuurschoonwet openstelling een entree / vertrekpunt voor wandelaars. Komt de in-/uitrit (lees: oversteek) voor wandelaars te vervallen, dan wordt het bestaande pad een doodlopend pad. Gevolg is dat dit deel van het landgoed niet meer kan voldoen aan de voorwaarden die vanuit de Natuurschoonwet aan het landgoed worden gesteld. Dit deel van het landgoed zal daarmee aangemerkt gaan worden als gesloten deel. Niet alleen latente fiscale claims komen daarmee tot invordering, ook toekomstige fiscale faciliteiten worden daarmee gemist. Let wel ook wandelaars zullen een afsluiting van de wandelroute niet begrijpen en zelf een alternatief gaan zoeken (en op een willekeurige plek de N35 gaan oversteken (let op de verkeersveiligheid!)) om daarmee de wandeling (veelal internet wandelroutes) te kunnen vervolgen. Wandelaars zullen ter plaatsen via een duidelijk (gemarkeerde) vervolgroute begeleid moeten gaan worden. Dit zou kunnen door via een door de berm aan de buitengrens aan te leggen vervolg van de wandelroute naar de onder het kruispunt Heino-Noord gelegen fiets-/voetgangerstunnel (dan wel over het onder het vorige punt als alternatief geopperde ontsluitingspad).

22. Te vestigen recht van overpad. Bij een uitweg te maken naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) en de bajonetsluiting zelf, dient ten behoeve van het landgoed en haar grondgebruikers over een gedeelte van de percelen thans kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nrs. 21 en 22, een recht van overpad notarieel beschreven te worden, om daar ook daadwerkelijk te kunnen en mogen komen.

23. Nadeelcompensatieregeling/-verordening. Hierbij vragen wij de nadeelcompensatieregeling-/verordening van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte op. Tevens wordt de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 opgevraagd. De provincie Overijssel past de schaderegeling kanaal Almelo-de Haandrik ruim hartig toe. Gebeurt dat hier ook?

<u>Zienswijzen met betrekking tot de Ontwerp-watervergunning:</u>

24. De ontwerp-watervergunning omvat ook een herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering tussen km 11,25 (HRL) en 11,50 (HRL) om daarmee meer ruimte te kunnen creëren. Betreffend gedeelte ligt niet op de legger oppervlaktewateren van het waterschap DOD. Voor ons als eigenaar van het perceel gemeente Heino, sectie i, nr. 23, zijn bij de Ontwerp-watervergunning belangen van het landgoed in geding: het ontsluitingspad zou daarbij versmald kunnen worden; het is conflicterend met de hierboven genoemde kwalitatieve verplichting; e.d. Kortheidshalve wordt verwezen naar

bovenstaande punten, die u hier als ingevoegd moet beschouwen. Het landgoed verzet zich dan ook tegen een herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering tussen km 11,25 (HRL) en 11,50 (HRL).

Voor de herprofilering is overigens ook helemaal geen noodzaak. Wij lichten dit als volgt toe. Rijkswaterstaat voert deze werkzaamheden uit in het kader van MV3 (Meer Veiligheid 3). Het MV3 is inmiddels achterhaald en daarvoor is het MV4 (Meer Veiligheid 4) in de plaats gekomen. Het MV4 wordt inmiddels uitgevoerd op delen van de N36. Daarbij worden greppels en sloten binnen de zogenaamde obstakelvrije zone gedempt te worden. De waterafvoer wordt gegarandeerd door het aanbrengen van (drainage)buizen in de oude loop van de te dempen sloten. Gelet op het nieuwe MV4 is herprofilering helemaal niet meer geoorloofd en kan men met het plaatselijk ten dele dempen van de Nieuwe wetering eventueel extra noodzakelijk ruimte creëren.

<u>Zienswijzen met betrekking het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord:</u>

25. De wegbeheerder wil langs de Rijksweg N35 tussen km 10,2 en km 12,8 verkeersborden plaatsen. Voorkomen moet worden een wildgroei aan landschapontsierende verkeersborden. Volgens het ter inzage gelegde kaartmateriaal gaat het alleen om twee verbodsborden voor fietsers en bromfietsen en twee borden verplicht fietspad voor fietsers en bromfietsen, allen ter hoogte van de aan te leggen bajonetsluiting. Daartegen geen zienswijzen.

    Indien er daarentegen wel extra verkeersborden en/of straatverlichting wordt/worden geplaatst op het baanvak km 11,8 en km 12,4 dienen wij daartegen wel zienswijzen in. Dat gedeelte valt namelijk ook onder de beschermde historische buitenplaats, let daarbij ook op basis van de Erfgoedwet beschermde historische zichtassen. Voor landschapsontsierende verkeersborden en straatverlichting is daar geen plaats. Straatverlichting zal bovendien negatieve impact hebben op de vleermuizenpopulatie, de das (*Meles meles*), de boommarter (*Martes martes*) en andere inheemse soorten

<u>Zienswijzen met betrekking tot de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden:</u>

26. Blijkens uw publicatie (d.d. 16 maart 2022) op de gemeentepagina worden in het deelgebied Heino noord vier bomen geveld. Indien het bijbehorend kaartmateriaal bekeken wordt, staan er echter 38 stuks te kappen bomen aangegeven. Uit die stukken blijkt onvoldoende om welke vier bomen het thans gaat, zodat wij op dit punt pro forma zienswijzen indienen en u eerst om een nadere toelichting vragen.

    Overigens vragen wij u om bij een eventuele vergunningverlening aan Rijkswaterstaat nadrukkelijk de voorwaarde te verbinden dat Rijkswaterstaat zich wel houdt aan de bepalingen van de Gedragscode zorgvuldig bosbeheer. Die gedragscode welke is goedgekeurd door verantwoordelijke Staatssecretaris schrijft voor dat er in verband met het broedseizoen jaarlijks vanaf 15 maart geen houtopstanden meer geveld mogen worden in loof en gemengd bos. Op 10 mei 2019 laat Rijkswaterstaat een oude beuk met meerdere nestholtes gewoon vellen. Het betrof een beuk die al enkele maanden daarvoor gemarkeerd stond om te vellen.

Gelet op vorenstaande verzoeken wij u met betrekking daar waar de belangen van het landgoed geschaad worden uw goedkeuring aan het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord; de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr); de ontwerp-watervergunning; de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van

houtopstanden; en het Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord te onthouden.

Tot slot merkt belanghebbende op gehoord te willen worden.

Een afschrift van deze zienswijzen doen wij daarom per mail toekomen aan Rijkswaterstaat.

In afwachting van uw reactie verblijven wij.

Met vriendelijke groet,
Landgoed "De Gunne" B.V.

Bijlage:

- Artikel '*De Rijksstraatweg (N35) en "De Gunne"*', contactblad van de vereniging voor heemkunde 'Omheining', maart 2022, pag. 17-23.

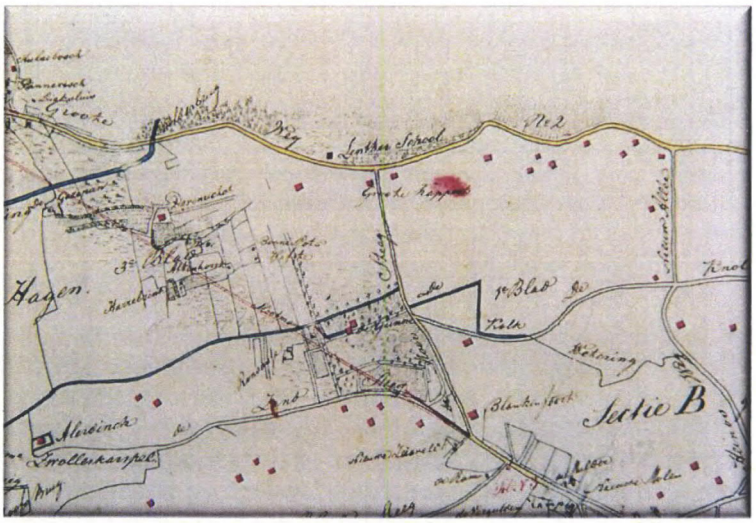
Een landgoed doorsneden

Tussen Zwolle en Twente ligt de Rijksstraatweg, welke thans bekend is als N35. Een weg die zelfs vandaag de dag onderwerp van gesprek is.
In dit artikel wordt u meegenomen naar vervlogen tijden van deze weg en dan specifiek ter hoogte van landgoed 'De Gunne'. Een landgoed dat doorsneden is door deze weg.

De Rijksstraatweg (N35) en 'De Gunne'

VAN ONVERHARDE WEGEN NAAR KUNSTWEGEN

Onder het regiem van Napoleon werd bepaald, dat Parijs door middel van doorgaande wegen met onder meer het regeringscentrum van Nederland en met de hoofdsteden van de provincies verbonden moest worden. Koning Willem I zette dit beleid op het Nederlandse grondgebied voort. Voor de infrastructuur van Overijssel hadden deze plannen ingrijpende gevolgen. Voor 1821 kende men in Overijssel nog geen verharde wegen. Op gezag van koning Willem I werden in 1821 de Provinciale Staten bijeengeroepen om over de aanleg van kunstwegen te 'delibereren'.



VERZET GEMEENTE HEINO

Als het gemeentebestuur van de gemeente Heino ter ore komt, dat er plannen zijn voor de aanleg van een straatweg van Zwolle, over Wijhe en Olst, naar Deventer, verzet zij zich daartegen in een brief van 3 mei 1826, gericht aan Zijne Majesteit de Koning. Het Heinose gemeentebestuur stelt een ander tracé voor, namelijk *'van Zwolle op de Hoevenbrug langs de zogenaamde Nieuwe Wetering voorbij den Born en den Elshof langs Boxbergen op Deventer'*. De voor-delen van een dergelijke verbinding worden uitvoerig aan de orde gesteld. Op 22 februari 1827 komt er bij de gemeente een brief (L.L. cabinet no 31) binnen van de gouverneur der Provincie Overijssel, de heer A.W. Baron Bentinck. Daarin lezen wij dat de weg Zwolle-Wijhe-Olst-Deventer wel zal worden bestraat, doch dat Z.M. de Koning er geen bezwaar tegen maakt om tevens een straatweg Zwolle, over Lentherschool, Heino, Raalte naar Holten te realiseren. De totale kosten worden geraamd op hfl. 300.000,=. De Lentherschool was gelegen aan de Twentseweg, onderdeel van de 'groote Route', eeuwenlang belangrijkste verbindingsroute tussen de stad Zwolle en Twente. »

NOODZAAK BEGAANBARE VERBINDING ZWOLLE-ALMELO

Uit de memorie van het project van de bestrating van de weg van Zwolle over Heino, Raalte, Wierden, Almelo, Borne naar Hengelo blijkt dat men een dergelijke verbinding van groot algemeen belang vindt. Immers een dergelijke weg draagt op de eerste plaats bij aan de verbinding tussen de hoofdsteden van het Rijk. De reeds bestaande grote wegen in Overijssel liepen feitelijk langs de grens van de provincie. Men doelt hierbij op de wegen van Zwolle naar Deventer en van Deventer naar Oldenzaal. De beoogde weg van Zwolle over Almelo naar Hengelo doorkruist de provincie en verbindt de belangrijke stad Almelo met de hoofdstad Zwolle en is een goede ontsluiting met de fabrieksstad Enschede en Münster. Ook voor de economie van de andere aanliggende plaatsen als Heino, Raalte, Hellendoorn, Wierden, Borne en Hengelo is een dergelijke verbinding gewenst. Zij droegen daarom financieel ook beperkt bij aan deze tolweg. De noodzaak voor een goede gangbare weg is er helemaal vanwege het feit dat de reeds bestaande verbindingswegen in de zomer door zanderige vlakten lopen en in de winter met water zijn bezwaard, zodat deze wegen in alle jaargetijden moeilijk te begaan zijn voor toenmalige *'vragtwagens en voertuigen'*. Met paard en wagen kwam men niet door modderpoelen heen. De enige mogelijkheid was om een kleine schuit (zomp) te nemen en via de weteringen te gaan. In betere jaargetijden kwamen de weteringen zo goed als droog te staan, zodat de scheepvaart weer stil kwam te liggen. De zandwegen (stegen) waren dan weer begaanbaar, maar de karren hobbelden nog zo dat breekbare zaken zelden of nooit heel overkwamen. Bekend is dat de Twentseweg slecht begaanbare stukken had.

DEFINITIEVE GOEDKEURING TRAJECT

In de Heinose raad wordt deze zaak enkele malen uitvoerig besproken met als resultaat, dat er op 7 april 1827 dienaangaande besluiten worden genomen. Op 10 juni 1828, ruim een jaar later dus, schrijft de gouverneur, dat het plan tot aanleg van de straatweg Zwolle-Hengelo definitief is goedgekeurd. Daarbij is van de oude bestaande route via de aan de noordzijde van landgoed 'De Gunne' gelegen Bolderbrug en zo vervolgens langs de herberg bij de Lentherschool aan de Twentseweg afgestapt. Er komen enkele veranderingen en afsnijdingen in de projectweg. In Wijthmen buigt het uiteindelijke tracé af van de Twentseweg om vervolgens ten zuiden van de buitenplaats 'De Gunne' weer op de Zandsteeg (Zuthemerweg) aan te sluiten. Dit gedeelte van het tracé is midden door een oud ontgonnen landschap aangelegd, waardoor veel percelen zijn doorsneden. Iets dat goed zichtbaar is op ouder topografisch en kadastraal kaartmateriaal. In het document *Memorie betreffende het Project der bestrating van den weg van Zwolle over Heino, Raalte, Wierden, Almelo, Borne naar Hengelo* van 10 juni 1828 lezen wij hierover (citaat): *'.... de gevoeligste afsnijding welke hier kan worden daargesteld, is op de kaart aangewezen, gaande in eene regte lijn van het huis van W. Mulder door de landen ten westen van den oude weg tot bij het landgoed De Gunne, welk landgoed door den straatweg zal moeten worden doorsneden, zodanig dat de minst mogelijke schade worde aangebragt, aan den aanleg dezer buitenplaats, deze regte lijn zoude vervolgens verder kunnen raaijen op de zandsteeg bij Heino ....'*. In deze memorie lezen we over het tracé verder het volgende: *'Het enige obstakel dat eenigzins bij dit alignement in de weg komt is het zeer fraaie landgoed de Gunne, het welke niet zal kunnen worden ontweken welke weg men ook zoude kieze, daar hetzelve zich zeer verre naar beide zijden van den straatweg uitstrekt en dus een grooten omweg zouden moeten worden gemaakt om dit oogmerk te bereiken.'* en *'.... landgoed de Gunne door het welk den weg zal worden doorgetrokken en zich met eenen toog vereenigende met de zandsteeg tusschen het gemelde landgoed en het dorp Heino.'*.

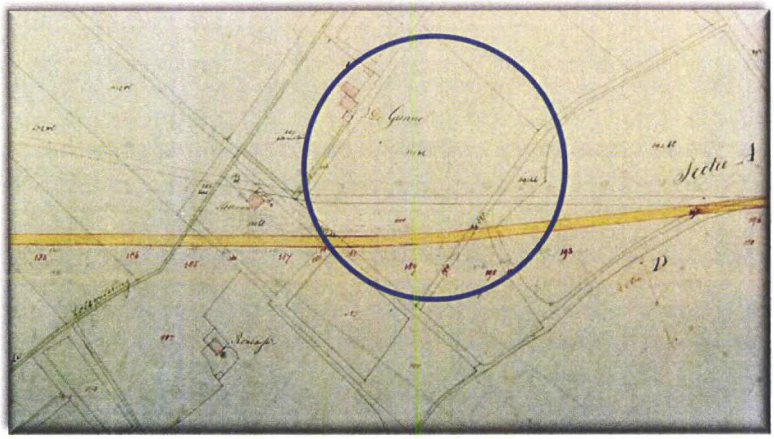
> *'Het enige obstakel dat eenigzins bij dit alignement in de weg komt is het zeer fraaie landgoed de Gunne...'*

In de op 5 juni 1828 opgestelde memorie van het project van de bestrating van de weg van Zwolle over Heino, Raalte, Wierden, Almelo, Borne naar Hengelo lezen we de reden van de veranderingen en afsnijdingen in het project de weg. In de oorspronkelijke variant bevinden zich vrij grote bochten, welke in een dergelijke straatweg niet mogen worden getolereerd. De weg zou hierdoor aanzienlijk langer worden dan strikt noodzakelijk, de aanlegkosten zijn duurder en het komt de schoonheid van de weg niet ten goede. Men wilde derhalve aanmerkelijke afsnijdingen maken, welke afzonderlijk nader zijn beschreven. We lezen in deze memorie over het afwijkende tracé het volgende: *'..... gaande in eene rechtelijn van het huis van de heer W. Mulder* (thans: Heinoseweg 40 te Wijthmen) *door de landen ten westen van de ouden weg tot bij het landgoed de Gunne welk landgoed door den straatweg zal moeten worden doorsneden zoodanig dat de minst mogelijke schade worden aangebragt aan den aanleg dezer buitenplaats, deze reghte lijn zoude vervolgens verder raagen op de zandsteeg bij Heino. De landen waardoor den coupure eene aanmerkelijke lengte heeft zoude moeten gaan; zijn grotendeels van geringe waarde en leggen zeer hoog zoo dat de aardebaan den straatweg weinig zouden behoeven te worden opge-*

hoogd. Het enige obstakel dat eenigzins bij dit alignement [= rechtelijn] *in de weg komt is het zeer fraaie landgoed de Gunne, het welke niet zal kunnen worden ontweken welke weg men ook zoude kieze. Daar hetzelve zich zeer verre naar beide zijden van den straatweg uitstrekt en dus een grooten omweg zouden moeten worden gemaakt om dit oogmerk te bereiken.'*. Deze variant heeft een lengte van 5500 ellen, terwijl de variant langs de Lentherschool een lengte van 6900 ellen zou hebben. De besparing van deze kortere versie wordt voor dit deeltraject begroot op hfl. 5.100,=, welk bedrag zowel een besparing in grondaankoopkosten als een besparing in aanleg (bestrating) omvat. De aankoopprijs van de grond ter plaatse wordt begroot op hfl. 400,= per bunder, welk bedrag in de feitelijke begroting verhoogd wordt naar hfl. 500,= per bunder. Over de Steenwetering komt een houten brug (overspanning 3,5 El) en in de Kolkwetering komt een duiker (doorsnede 1,2 El). De bestrating wordt 4,5 El breed.

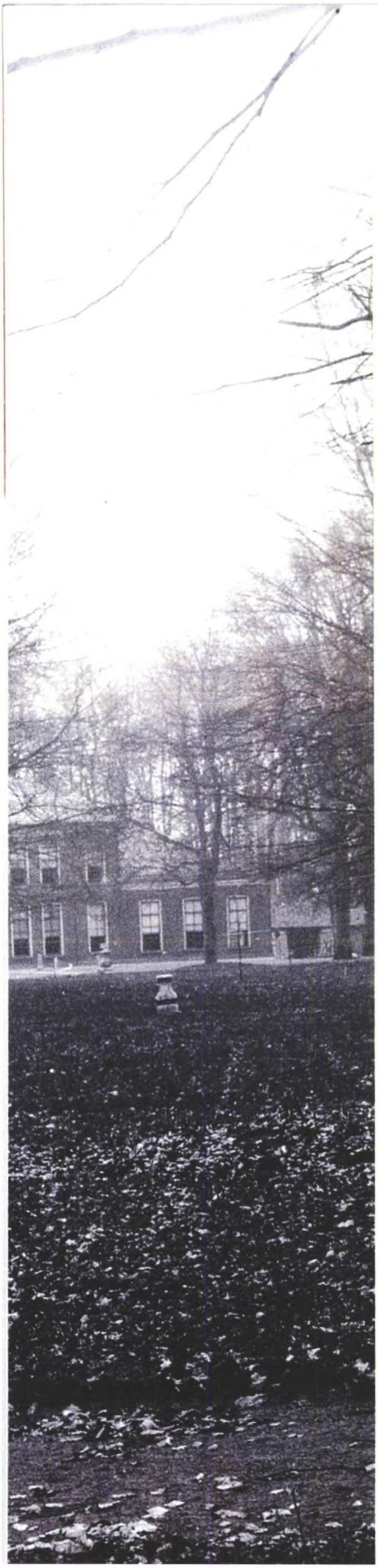
TWEE VARIANTEN

Op een tracé-kaart is te zien dat er ter hoogte van huize 'De Gunne' aanvankelijk twee varianten van de geplande gewijzigde verbinding tussen de Hanzestad Zwolle en het Twentse achterland waren. Mogelijk betreft de iets oostelijker variant een variant die aanvankelijk in studie was. Beide tracés van deze straatweg zouden de buitenplaats 'De Gunne' en het park echter in tweeën delen. De oude buitenplaats waarvan we de formele aanleg met onder meer lange lanen op kaartmateriaal uit omstreeks 1730 terug zien, was in de omgeving van het huis inmiddels getransformeerd naar een buitenplaats in Engelse landschapsstijl door de bekende Overijsselse landschapsarchitect G.A. Blum.



Het uiteindelijk tracé is minder dicht langs huize 'De Gunne' komen te liggen. Dit tracé is op betreffende kaart met een kleur aangegeven. Het andere tracé staat alleen met lijnen aangegeven. Deze andere variant verlaat ook bij het huis van de heer W. Mulder de oude weg en ligt aan de oostzijde van de uiteindelijke variant geprojecteerd. Een gedeelte van de reeds bestaande Hagenweg is opgenomen in deze variant. Op de plek waar destijds de Twentseweg met een brug de Steenwetering passeerde, zou deze variant ook de Steenwetering passeren, om vervolgens langs de oostzijde van erve 'Davenschot', via de buitenplaats 'De Gunne' weer op dezelfde plek op de Zandsteeg (thans: Zuthemerweg) aan te sluiten. Deze niet in uitvoering gebrachte variant zou de hoek van de grachtenpartij van de buitenplaats 'De Gunne', bij katerstede 'Slootman', raken en lag dus dichter bij huize 'De Gunne' geprojecteerd. »





In tegenstelling tot de uitgevoerde variant was het andere tracé niet recht (twee extra bochten) en zou het fraaie landgoed 'De Gunne' meer schaden. Men wilde juist de minst mogelijke schade aanbrengen aan de aanleg van de buitenplaats 'De Gunne'.

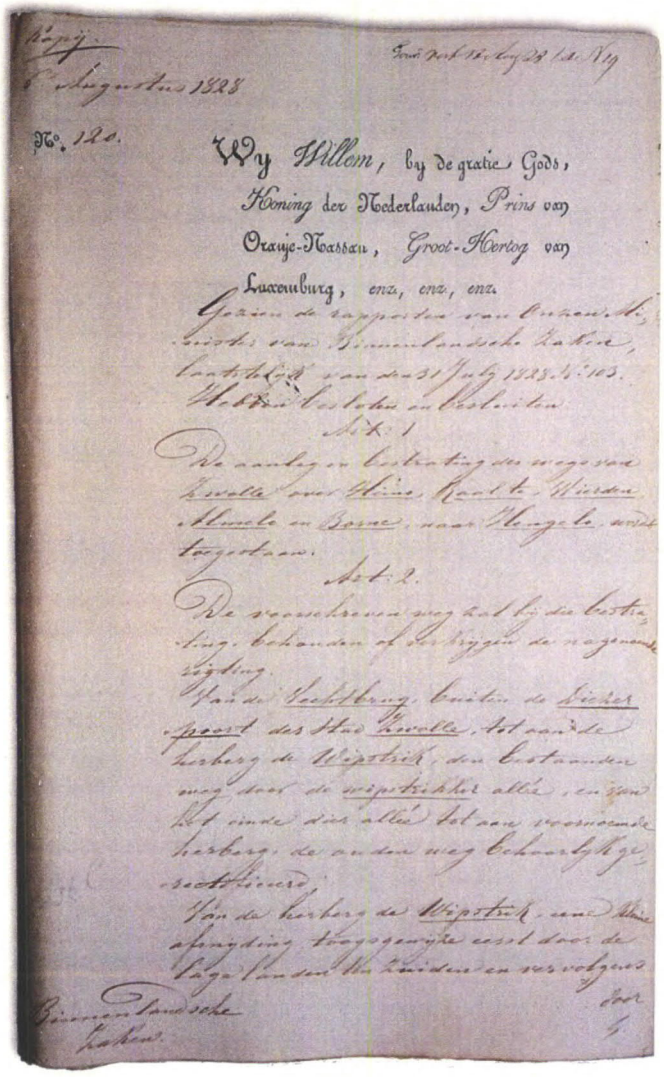
TECHNISCHE ASPECTEN

In voormelde memorie van 10 juni 1828 worden ook veel civieltechnische aspecten beschreven. Ten westen van landgoed 'De Gunne' is de aardebaan verhoogd aangelegd. Dit was noodzakelijk doordat gebieden van de nieuwe weg door inundatie konden overstromen. Inundatie door winterwater en water uit de rivier de IJssel. Er wordt gewezen op de sporen van het geweld dat de stroom van het IJsselwater in deze streek heeft veroorzaakt, en dan specifiek de sporen tussen het Zwolse buitengoed Boschwijk en de molen van Lenthe. De weg moet boven de hoogte van het IJsselwater komen te liggen. Door het openstelsel van weteringen en beken, kon opgestuwd Zuiderzee- en rivierwater gemakkelijk tot dieper in Salland wateroverlast veroorzaken. Het blijkt dat een belangrijk deel van de benodigde klinkerstenen uit Rijssen komt. Alleen al in de hoogtijdagen waren er in de omgeving van Rijssen en Holten zo'n 80 steenbakkerijen/-ovens. De klinkers zouden via de rivier de Regge verscheept worden naar de Eversberg in Hellendoorn om vervolgens over het land verder vervoerd te worden. Ook zijn er klinkers via de rivieren de Rijn, Waal en IJssel aangevoerd.

KONINKLIJK BESLUIT

Op 6 augustus 1828 wordt bij Koninklijk Besluit door de koning Willem I een concessie verleend voor de '*daarstelling van eenen straatweg, die de Overijsselsche havens Zwolle en Kampen met de fabrieksteden Almelo en Enschede*' verbinden moest. In dit besluit dat bekend is onder Besluitnr. 20, wordt gerefereerd naar een rapport van de minister van Binnenlandsche Zaken van 31 juli 1828 (rapportnr. 103). De voor de weg benodigde grond werd ten algemenen nutte onteigend. Onteigening van particulier eigendommen met een beroep op het algemeen nut was mogelijk op grond van een wet uit 1810, waarvan de rechtskracht echter nogal omstreden was, en die bovendien aan eigenaren een scala van mogelijkheden bood om de zaken te rekken. De totale kosten zijn begroot op hfl. 542.000,=. De aanliggende gemeenten droegen vanwege het belang voor de lokale economie bij in de kosten. De gemeente Heino betaalt tot de finale aflossing van het negatieve kapitaal jaarlijks hfl. 200,=. De stad Zwolle betaalde met jaarlijks hfl. 3.000,= meer dan de helft van de bijdrage van alle gemeenten. Daarmee blijkt het belang dat de stad Zwolle zelf ook bij een goede verbinding had. In artikel 2 van Koninklijk Besluitnr. 120 wordt de richting van de nieuwe weg nauwkeurig beschreven. Hierin lezen wij: '*artikel 2 richting weg: .....van daar raaijende in eene regte lijn op en door het landgoed de Gunne, door het welk der weg, zal worden doorgetrokken, en zich toogsgewijze vereenigen met de Zandsteeg tusschen het gemelde landgoed en het dorp Heino .....*'. In artikel 4 wordt aangegeven dat de gronden worden onteigend ten algemenen nutte. Als rijkstaxateur voor het gedeelte nabij het dorp Heino, wordt de heer G. Noordman uit Wijhe benoemd. Hij zal, samen met de taxateurs die door de landeigenaren zijn aangewezen, over gaan tot de waardering der eigendommen, zo schrijft de Gouverneur der Provincie Overijssel in een brief van 1 november 1828. Blijkens de staat van voorlopige vereffeningen van de schadevergoeding wegens onteigening van de voor de aanleg van deze weg benodigde grond, ontving

de weduwe W.A. van Sonsbeeck-Cremers een vergoeding van hlf. 477,29 voor de doorsnijding van de buitenplaats. 'De Gunne'. Haar zwager, de heer B.J. van Sonsbeeck heeft ook tot landgoed 'Den Alerdinck' behorende grond moeten afstaan voor de aanleg van deze straatweg. Omdat de grond onteigend is, vinden wij geen verkooptransactie terug in de hypothecaire boekhouding (1811-1832).



Wij Willem, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz, enz, enz.

COMMISSIE

Bij Koninklijk Besluit van 23 juli 1829 (Besluitnr. 107) stelt koning Willem I een commissie in voor het beheer van de fondsen die bestemd zijn voor de aanleg en bestrating *des wegs van Zwolle over Heino, Raalte, Wierden, Almelo en Borne op Hengelo*. De commissie bestaat uit enkele grondeigenaren die met eigendommen aan de weg grenzen en mensen uit plaatselijke besturen van de meest belanghebbende gemeenten. Dit onder voorzitterschap van de gouverneur. De heer B.J. van Sonsbeeck wordt als grondeigenaar onder Heino benoemd als commissielid. Hij is overigens de enige grondeigenaar die zitting heeft in de commissie. De commissie adviseert tevens de administratie van waterstaat over de plaatsing van de tolpunten en de afsluitingen van zijwegen die voor de tolopbrengsten hinderlijk zijn.

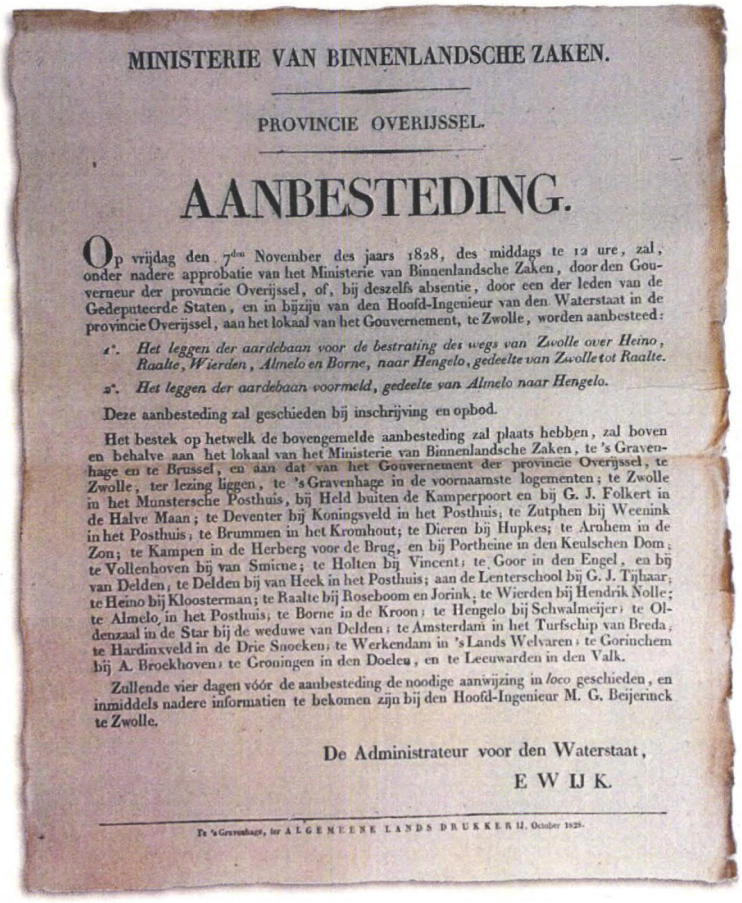
BRIEF

Op 19 augustus 1829 is er bij de gemeente Heino een brief van Gedeputeerde Staten van Overijssel binnengekomen. In deze brief wordt vermeld dat de heer B.J. van Sonsbeeck, eigenaar van het landgoed 'Den Alerdinck', heeft verzocht de geprojecteerde straatweg van Zwolle naar Raalte over een lengte van 1600 ellen zodanig te verhogen dat daardoor, met de door hem reeds gedane bedijking, zijn landgoed 'Den Alerdinck' wordt bevrijd van de inundatie van het rivieren zeewater. De meerkosten zullen door hem worden vergoed. Tevens verzoekt hij om de Kolkwetering door middel van sloten langs de straatweg naar de Steenwetering (thans: Overijsselse kanaal) af te geleiden. Het eerste verzoek moet ingewilligd zijn. Immers het wegdek van deze straatweg, tussen de Steenwetering en de hogere dekzandrug van landgoed 'De Gunne', ligt aanzienlijk hoger dan de omliggende landerijen. Dit terwijl men in voornoemde memorie van het project van de bestrating juist aangeeft dat de gronden reeds de juiste hoogteligging hebben, zodat de weg weinig behoeft te worden opgehoogd. Tegen het tweede verzoek werd onder leiding van mevrouw W.A. van Sonsbeeck-Cremers, schoonzuster van de heer B.J. van Sonsbeeck, een beklag bij de autoriteiten ingediend. Blijkens een kennisgeving van Gedeputeerde Staten (d.d. 11 november 1828), werd dit beklag aanvankelijk met succes bekroond. De heer B.J. van Sonsbeeck heeft zich vervolgens echter met een verzoek tot de koning gericht. Het departement van Waterstaat werd door Zijne Majesteit de Koning gemachtigd om te verklaren dat bij het Gouvernement geen bedenkingen bestonden tegen de verlegging van de in zijn verzoek vermelde waterleiding de Kolkwetering.

In 1831 werd krachtens ministeriële beschikking, die na Koninklijke machtiging werd verleend, de benedenloop van de Kolkwetering verlegd en kwam deze parallel aan de oostzijde van de straatweg te lopen om vervolgens uit te monden in de Steenwetering. Pas nadat de heer B.J. van Sonsbeeck op 14 maart 1831 een overeenkomst met mevrouw W.A. van Sonsbeeck-Cremers had gesloten werd de bewuste dam onder de straatweg afgedamd. »

AANBESTEDING

Op vrijdag 7 november 1828 vindt onder nadere goedkeuring van het Ministerie van Binnenlandsche Zaken door de Gouverneur van de provincie Overijssel de openbare aanbesteding van de eerste twee delen van de aan te leggen aardebaan plaats. De aanbesteding geschiedt bij inschrijving en opbod en vindt in Zwolle plaats in het bijzijn van de Hoofd-Ingenieur van Waterstaat. De aanbesteding betreft het gedeelte van Zwolle tot Raalte en het gedeelte van Almelo naar Hengelo. Uit het verslag van Gedeputeerde Staten (d.d. juli 1831) blijkt dat de werken aan de straatweg zijn voltooid tot ruim 8.000 meter boven het dorp Raalte. Bij een latere weg reconstructie is gebleken dat de 'Groote weg' bij de aanleg met antracietgrijze klinkers bestraat is. Mogelijk toen reeds aan weerszijde een eiken bomenrij als bermbeplanting. Het werk is tijdelijk gestaakt door gebrek aan fondsen. Ter hoogte van de buitenplaatsen 'De Gunne' en 'Den Alerdinck' zal in de jaren 1829/30 aan de straatweg zijn gewerkt. In 1829 is namelijk het land voor huize 'De Gunne' door de straatweg 'vernietigd'. De buitenplaats is door de aanleg van de straatweg in twee delen opgedeeld. Het park in Engelse landschapsstijl wordt gesplitst in een park en een aan de andere zijde van de straatweg gelegen overpark. Zes jaar na aanvang is de hele weg voltooid. In 1834 werd de *'Groote weg (weg der 2e klasse)'* van Zwolle naar Hengelo officieel opengesteld.
Na voltooiing werd deze weg ook wel als de '*Nieuweweg*' aangeduid. Deze wegenverbetering stimuleerde het vervoer per boerenkar sterk. Per dag passeerden er bijvoorbeeld 100 karren Nijverdal. De nieuwe klinkerweg naar Twente was rond 1847 al weer kapot gereden. De verharding is toen (plaatselijk) vervangen door een macadam-verharding.



MINISTERIE VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN.

PROVINCIE OVERIJSSEL.

AANBESTEDING.

Op vrijdag den 7den November des jaars 1828, des middags te 12 ure, zal, onder nadere approbatie van het Ministerie van Binnenlandsche Zaken, door den Gouverneur der provincie Overijssel, of, bij deszelfs absentie, door een der leden van de Gedeputeerde Staten, en in bijzijn van den Hoofd-Ingenieur van den Waterstaat in de provincie Overijssel, aan het lokaal van het Gouvernement, te Zwolle, worden aanbesteed:

1°. *Het leggen der aardebaan voor de bestrating des wegs van Zwolle over Heino, Raalte, Wierden, Almelo en Borne, naar Hengelo, gedeelte van Zwolle tot Raalte.*

2°. *Het leggen der aardebaan voormeld, gedeelte van Almelo naar Hengelo.*

Deze aanbesteding zal geschieden bij inschrijving en opbod.

Het bestek op hetwelk de bovengemelde aanbesteding zal plaats hebben, zal boven en behalve aan het lokaal van het Ministerie van Binnenlandsche Zaken, te 's Gravenhage en te Brussel, en aan dat van het Gouvernement der provincie Overijssel, te Zwolle, ter lezing liggen, te 's Gravenhage in de voornaamste logementen; te Zwolle in het Munstersche Posthuis, bij Held buiten de Kamperpoort en bij G. J. Folkert in de Halve Maan; te Deventer bij Koningsveld in het Posthuis; te Zutphen bij Weenink in het Posthuis; te Brummen in het Kromhout; te Dieren bij Hupkes; te Arnhem in de Zon; te Kampen in de Herberg voor de Brug, en bij Portheine in den Keulschen Dom; te Vollenhoven bij van Smirne; te Holten bij Vincent; te Goor in den Engel, en bij van Delden, te Delden bij van Heek in het Posthuis; aan de Lenterschool bij G. J. Tijhaar; te Heino bij Kloosterman; te Raalte bij Roseboom en Jorink, te Wierden bij Hendrik Nolle; te Almelo, in het Posthuis; te Borne in de Kroon; te Hengelo bij Schwalmeijer; te Oldenzaal in de Star bij de weduwe van Delden; te Amsterdam in het Turfschip van Breda; te Hardinxveld in de Drie Snoeken; te Werkendam in 's Lands Welvaren; te Gorinchem bij A. Broekhoven; te Groningen in den Doelen, en te Leeuwarden in den Valk.

Zullende vier dagen vóór de aanbesteding de noodige aanwijzing in *loco* geschieden, en inmiddels nadere informatien te bekomen zijn bij den Hoofd-Ingenieur M. G. Beijerinck te Zwolle.

De Administrateur voor den Waterstaat,

E W IJ K.

Te 's Gravenhage, ter ALGEMEENE LANDS DRUKKERIJ, October 1828.



Macadam wegaanleg.

TWENTSEWEG

Dat na realisatie van deze nieuwe verharde straatweg de 'groote Route' (de huidige Twentseweg), ter hoogte van landgoed 'De Gunne', haar functie voor een belangrijk deel had verloren blijkt uit een verslaglegging van de markevergadering (d.d. 14 november 1837) in het markeboek van de marke Lenthe. Naar aanleiding van de op dat moment is slechte staat verkerende Bolderbrug over de Steenwetering meldt markerichter B.J. van Sonsbeeck namelijk het navolgende: *'..... Dan brengt de Markerichter ter kennis der Erfgenamen* (rechthebbenden in de marke) *dat de zogenaamde Bollaardsbrug, leggende over den steenwetering, op de oude Twentsche weg, in zulken slegte staat is, dat eene geheele vernieuwing vereischt, dat dit egter eene kostbare reparatie voor de markte opleverd, dat die brug bijna geen nut meer is uithoofde der*

aangelegde Straatweg van Zwol op Raalte, dat ook zeer schadelijk voor de afwatering is, weshalven hij zedert een jaar werkzaam is geweest met het Provinciaal Bestuur, Burgemeesteren van Dalfsen en Heino om het daar henen te dirigeren, dat voornoemde Bollaardsbrug geheel vernietigd weerd en een niewe weg aan te leggen, van af de twentsche weg bij de groote Kappe, langs Kruissebrinks Langenkamp, over een Zaaijkamp voor Kruissebrinks agterdeur, door Davenschotter Allee en voorts tot aan de Straatweg en dan een brugje te leggen over de Niewe Kolkwetering, het geen zijnes inziens, een veel korter en beter weg zoude opleveren als mede de grote kosten van een gehele niewe Bollaardsbrug besparen, beneves de afwatering der Steenwetering aanmerkelijk zouden bevorderen.'. De markerichter heeft hierbij, zonder resultaat, alle mogelijke moeite aangewend om van de onteigening en betaling tot aanleg van een nieuwe weg ontslagen te worden. De markevergadering beslist unaniem dat de markerichter te verzoeken deze zaak in orde te brengen. De plannen van deze nieuwe weg zijn niet doorgegaan. Tijdens de markevergadering van 26 maart 1844 wordt besloten om een nieuwe brug aan te leggen. Deze nieuwe weg zou overigens een ongewenst neveneffect van de straatweg geweest zijn.

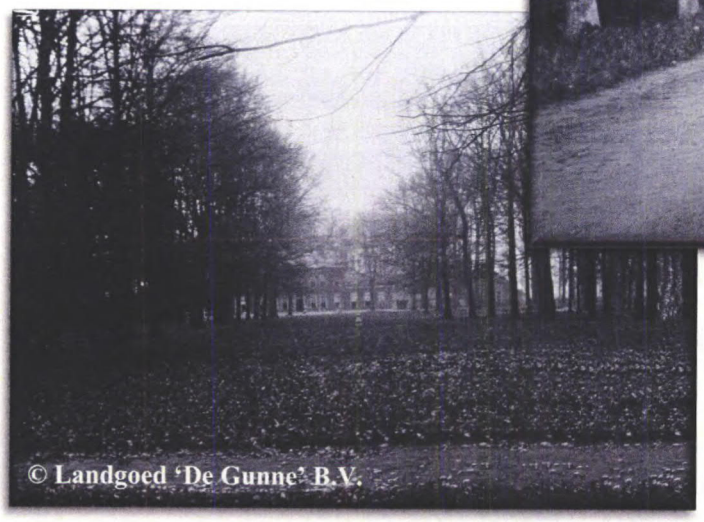
In 1881 omschrijft Frederik Willem van Eeden (1829-1901), een bekend botanicus en publicist uit Haarlem, in zijn 24 pagina's tellende relaas op weg naar de Lemelerberg: *'Zuidwaarts van Zwolle ligt den straatweg naar Almelo, in 't begin een breede lange laan door statige beuken beschaduwd, schilderachtig vooral als in de donkere verte een huifkar op een koppel roodbonte koeijen aankomt .... Spoedig zien wij in den graszoom langs de weg overal vriendelijke lichtrode bloemen van een wilde anjelier (Dianthus deltoïdes), die langs de linker IJsseloever niet voorkomt. In Salland is hij algemeen, ook in oostelijk Groningen zag ik hem, maar in het westen van ons land ontbreekt hij'*. Zijn beschreven route loopt echter niet langs het landgoed 'De Gunne'. «



◄ *Een passant over de N35 ter hoogte van het landgoed 'De Gunne'.*

▼ *Mevr. Van Sonsbeeck -Mahie wandelend met haar dochter Betsy.*



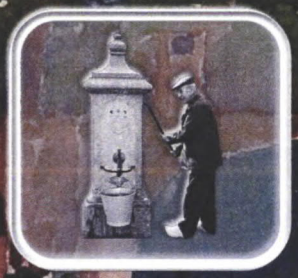


◄ *Het zicht vanaf de Rijksstraatweg via de historische zichtas op huize 'De Gunne'.*
Vanwege het drukker wordende verkeer op de N35 is de zichtas in de vijftiger jaren dichtgepoot.

CONTACTBLAD VAN DE VERENIGING VOOR HEEMKUNDE 'OMHEINING'

Om Heino









In deze uitgave o.a.

- De N35 en De Gunne
- Het bankje van Belle
- Heren van de Velner
- Suikerzakjes van Heino

Maart 2022
Nummer 1

GEMEENTE RAALTE		
Kopie aan:		
Ingek. - 1 APR. 2022		
Doc. nr.:		
Zaak nr.:		
Bericht v. ontv.	JA	NEE

NL Frankering betaald €9.05 PostNL
115 gr. 215105 31-03-2022 15:52
NL

3SRPKS801479539 8100AC 140

Aanteken

De gemeenteraad van de gemeente Raalte / Rijksstraatweg

Postbus 140
8100 AC Raalte

Zienswijze Nr. 3

AANTEKENEN
De gemeenteraad van de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat
Postbus 140
8100 AC RAALTE

Tevens per **mail** info@raalte.nl

Onderwerp : Coördinatie N35, zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord, Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) e.a.

Heino, 13 april 2022

Geachte heer, mevrouw,

Op 4 december 2017 heeft de gemeenteraad van Raalte besloten om de coördinatieregeling (artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening) toe te passen voor het project '*verbetering verkeersveiligheid N35 Wijthmen-Nijverdal*'. Dat betekent dat de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat zowel het bestemmingsplan als de benodigde vergunningen gelijktijdig voorbereiden. In dit kader zijn van 17 maart t/m 27 april 2022 door de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat de navolgende ontwerpstukken op het gemeentehuis van de gemeente Raalte ter inzage gelegd:

- het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord;
- de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr);
- de ontwerp-watervergunning;
- de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden;
- het Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord.

Bij meerdere van genoemde ontwerp-stukken worden de belangen van ondergetekende geschaad en/of zijn hiermee conflicterend.

dient hierbij in de hoedanigheid van privépersoon en mede-eigenaar van landgoed "De Gunne" de hierna te noemen zienswijzen in.

Zienswijzen met betrekking tot Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord:

Met betrekking tot het perceel kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23, verzet ondergetekende zich tegen uw voornemen om bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord een gedeelte van dit perceel te bestemmen als '*verkeer*' (huidige bestemming: '*natuur*').

Zienswijzen:

1. Dit perceel is onder de Natuurschoonwet gerangschikt (met latente fiscale claims). Het landgoed heeft zich middels een contractuele kwalitatieve verplichting (door de overheid opgelegd en afgezekerd met boetebepaling) verplicht om dit perceel als bosgrond in stand te houden. Op basis van het vigerende bestemmingsplan heeft dit perceel dan ook de bestemming '*natuur*'. Bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord is de gemeente voornemens een gedeelte van dit perceel te bestemmen als '*verkeer*'. Ondergetekende maakt daar tegen als eigenaar bezwaar. Dit gelet op onder anderen de doelstellingen van de eigenaar, de (instandhoudings)verplichtingen vanuit de Natuurschoonwet, de verplichtingen vanuit voornoemde kwalitatieve verplichting, dat het perceel onderdeel uit maakt van het Nederlands Natuur Netwerk (NNN) en het Verdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) van 13 november 2021 (ook wel bekend als het Verdrag van Glasgow). Het ontwerpbestemmingsplan is ook in tegenspraak met dit internationaal verdrag, iets dat niet geoorloofd is.

2. Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (art. 1 EP EVRM): het tegen de wil van de eigenaar wijzigen van de bestemming '*natuur*' naar de bestemming '*verkeer*' is in strijd met art. 1 EP EVRM, waarin is bepaald dat iedere natuurlijke of rechtspersoon recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom.

3. Goede ruimtelijke ordening: uw voornemen om bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord, de bestemming van een gedeelte van het perceel kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23, een voor het Sallands landschap karakteristiek landschappelijk element, te wijzigen van de bestemming '*natuur*' naar de bestemming '*verkeer*' is in strijd met goede ruimtelijke ordening. Het perceel maakt van het Nederlands Natuur Netwerk (NNN). Bij een goede ruimtelijke ordening hoort ook niet om bestaande natuur binnen het NNN te bestemmen als '*verkeer*' en daarmee juridisch geschikt te maken voor wegen met bijbehorende voorzieningen en de instandhouding van de natuur op basis van de bestemming '*verkeer*' en daarbij behorend overgangsrecht gebruik (art. 11 lid 2) onmogelijk te maken.

4. Flora- en faunaonderzoek: blijkens het rapport *Actualiserend verkennend natuuronderzoek vier deeltrajecten* van Aveco de Bondt BV (d.d. 30 maart 2021), projectnr. 203804, is de natuurtoets afgebakend op uitsluitend vleermuizen, jaarrond beschermde vogelnesten, eekhoorns en das.

> **2 Afbakening onderzoek**
>
> Door Rijkswaterstaat is een actualiserend verkennend natuuronderzoek uitgevraagd naar de volgende soort(groep)en:
> - Vogels met een jaarrond beschermde nestplaats;
> - Vleermuizen;
> - Eekhoorn;
> - Das.

Daarmee is het flora- en faunaonderzoek onvoldoende. Wij wijzen u hierbij op de bepalingen in de Wet natuurbescherming (Wnb) over de bescherming van plant- en diersoorten. Waarbij wij u aangeven dat er sprake is van een bepaalde verwevenheid van dit algemene belang met het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving. Daarnaast is er gelet op

(1) de doelstellingen van het landgoed / de landgoed-BV en (2) de doelstellingen van de Natuurschoonwet van dit onder de Natuurschoonwet gerangschikte landgoed onze taak om aanwezige plant- en diersoorten te beschermen.

Uit het flora- en faunaonderzoek blijken ook niet de gevolgen van eventuele straatverlichting op de inheemse fauna. Daarbij tevens begrepen de mogelijke verstorende werking van de aanwezige fauna-/ dassentunnels.

5. Stikstofdepositie: blijkens de *AERIUS calculatie traject Heino-Noord* (d.d. 25 juni 2021) uitgebracht door Aveco de Bondt BV, projectnr. 203804, is voor wat betreft de stikstofdepositie alleen getoetst op omliggende Natura2000-gebieden. Bovendien laat men de stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase buiten beschouwing, omdat –zoals Aveco de Bondt BV gesteld- de te treffen maatregelen geen verkeersaantrekkende werking zouden hebben.

> **2.1.2 Gebruiksfase**
> De gebruiksfase wordt buiten beschouwing gelaten. De te treffen maatregelen hebben geen verkeersaantrekkende werking.

Zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35) ook nodig om de doorstroming te bevorderen. Een betere doorstroming betekent een aanzuigende werking van meer voertuigen. Benieuwd zijn wij waarop de stellingname in het rapport van Aveco de Bondt BV dat er geen verkeersaantrekkende werking zou zijn, is gebaseerd. Is dit zorgvuldig? Meer voertuigen betekent meer stikstof (NO_x) uitstoot. Ook voor de nabij de N35 gelegen Natura2000 gebieden "Boetelerveld", "Sallandse Heuvelrug" en "Wierdense veld". Daarnaast heeft dit ook direct gevolgen voor de verzuring van de bosbodems op landgoed De Gunne" door uitloging en daarmee op de voedselkringloop en biodiversiteit. Daarnaast heeft meer stikstof (NO_x) uitstoot ook negatieve gevolgen op onder andere de rijksmonumenten: aantasting houten delen en rieten daken (extra algen en mosgroei), aantasting van kalkvoegen, natuursteen, etc., etc.

Met het oog op het algemeen natuurbelang heeft de Rechtbank Zeeland-West-Brabant op 10 februari 2022 (ECLI:NL:RBZWB:2022:665) geoordeeld dat wanneer in een uitspraak in beroep zou blijken dat men ten onrechte heeft besloten dat significante gevolgen niet konden worden uitgesloten, het moeilijk is om eventuele in de tussentijd ontstane schade aan de gebieden achteraf ongedaan te maken. De voorzieningenrechter heeft daar ook bij in aanmerking genomen dat de natuur in Nederland kampt met een stikstofcrisis en dat het voorzorgsbeginsel vergt dat dergelijke schade zoveel mogelijk vooraf wordt voorkomen in plaats van dat de schade achteraf moet worden hersteld.

6. Kwalitatieve verplichting: voor het perceel, kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23, heeft de provincie Overijssel middels een kwalitatieve verplichting (met zware sancties) aan het landgoed de verplichting opgelegd om het als bos in stand te houden en natuurwaarden verder tot ontwikkeling te laten komen. In het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord zal een gedeelte de bestemming '*verkeer*' krijgen. De instandhouding en exploitatie van het bos wordt door het overgangsrecht beperkt en creëert een strijdige situatie met privaatrechtelijke verplichtingen van ondergetekende. Overigens kan het niet zo zijn dat als het de overheid zelf niet goed uitkomt dat ze aan de grondeigenaar een dergelijke verplichting heeft opgelegd, voor haar zelf die natuurbestemming er maar weer af haalt. Daarmee faalt het provinciale natuurbeleid en handelt men in strijd met het Verdrag van Glasgow.

Overigens voor het opheffen van een privaatrechtelijke kwalitatieve verplichting heb je instemming van beide partijen nodig. Dit kan niet éénzijdig. Wat als ondergetekende niet

meewerkt en de provincie houdt aan de door de provincie opgelegde privaatrechtelijke verplichting?

7. Door uw voornemen wordt het ontsluitingspad, welke tevens een opengesteld Natuurschoonwet pad betreft, ten dele omgevormd naar de bestemming 'verkeer'. Dit terwijl dit ontsluitingspad voor ondergetekende strategische grond betreft. Het is voor ondergetekende een belangrijke verbindingsstrook om straks via eigen grond feitelijk nagenoeg te kunnen komen bij de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) in de gemeente Raalte.

   Overigens is het wijzigen van de bestemming op een gedeelte van het gemeente Heino, sectie i, nr. 23 naar de bestemming '*verkeer*' helemaal niet nodig. Zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35) nodig om de veiligheid en doorstroming te bevorderen (over laatstgenoemde onder punt 11 meer). Rijkswaterstaat voert deze werkzaamheden uit in het kader van MV3 (Meer Veiligheid 3). Het MV3 is inmiddels achterhaald en daarvoor is het MV4 (Meer Veiligheid 4) in de plaats gekomen. Het MV4 wordt inmiddels uitgevoerd op delen van de N36. Daarbij dienen greppels en sloten binnen de zogenaamde obstakelvrije zone gedempt te worden. De waterafvoer wordt gegarandeerd door het aanbrengen van (drainage)buizen in de oude loop van de te dempen sloten. Indien Rijkswaterstaat ten behoeve van de bajonetsluiting door de loop van de Nieuwe Kolkwetering net ruimte te weinig heeft, zouden daar anticiperend op het MV4 ook direct (drainage)buizen aangelegd kunnen worden en kan de Nieuwe Kolkwetering ter plaatse vervolgens gedempt worden. Daardoor wordt er direct extra ruimte voor de bajonetsluiting gecreëerd en kan ter plaatse herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering achterwege gelaten worden.

<u>Zienswijzen met betrekking tot de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr):</u>

<u>Inleiding:</u>
Landgoed "De Gunne" is in 1828 doorsnede door de Rijksweg, thans bekend als N35. De hele infrastructuur op het landgoed is vanaf 1828 gericht op de N35. Het landgoed heeft vanaf 1828 zakelijke rechten van uitweg op de N35. Zoals reeds meerdere malen aan Rijkswaterstaat en de gemeente is aangegeven, zijn deze ontsluitingen cruciaal voor de exploitatie en instandhouding van het landgoed. De op het westelijke deel van het landgoed gelegen landbouwgronden zijn alleen via deze in-/uitritten ontsloten.

Bij een viertal brieven (d.d. 10 maart 2022; kenmerk: resp. RWS-2021/41121, RWS-2022/6464, 6465 en 6466) hebben Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het landgoed voor wat betreft de percelen kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie G, nr. 364 en sectie I, nrs. 5, 90 en 383, geïnformeerd over het voornemen om onze in-/uitritten op te heffen en dat toegestaan wordt een uitweg te maken naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) in de gemeente Raalte. De voorgenomen intrekkingen zijn geregistreerd onder nrs. RWSZ2020-00015694, RWSZ2020-00015696, RWS2020-00015699 en RWS2020-00015701.

Ondergetekende verzet zich tegen het voornemen om onze in-/uitritten op te heffen.

Uit een mondelinge toelichting op 17 maart 2022 is door medewerkers van Rijkswaterstaat aangegeven dat de ontsluitingen dicht gaan op het moment dat de bajonetsluiting ter hoogte van Zwolseweg 62 – 68 open gaat. Er is daarbij door Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Raalte gekozen voor een traject dat (de eigenaar van) landgoed "De Gunne" via een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure de benodigde financiële middelen maar moet zien te verkrijgen en een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren.

Zienswijzen:

8. Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (art. 1 EP EVRM): het voornemen om onze in-/uitritten te laten vervallen is in strijd met art. 1 EP EVRM, waarin is bepaald dat iedere natuurlijke of rechtspersoon recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom. In de zaak Vékony t, Hongarije heeft het Europese Hof voor de Rechten van de Mens op 13 januari 2015 uitspraak gedaan dat ook een vergunning een eigendomsrecht vormt dat beschermd wordt door art. 1 EP EVRM.

9. Onjuiste uitgangspunt en zakelijk rechten van uitweg: blijkens de ontwerpbeschikkingen gaan Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat er van uit (citaat:)

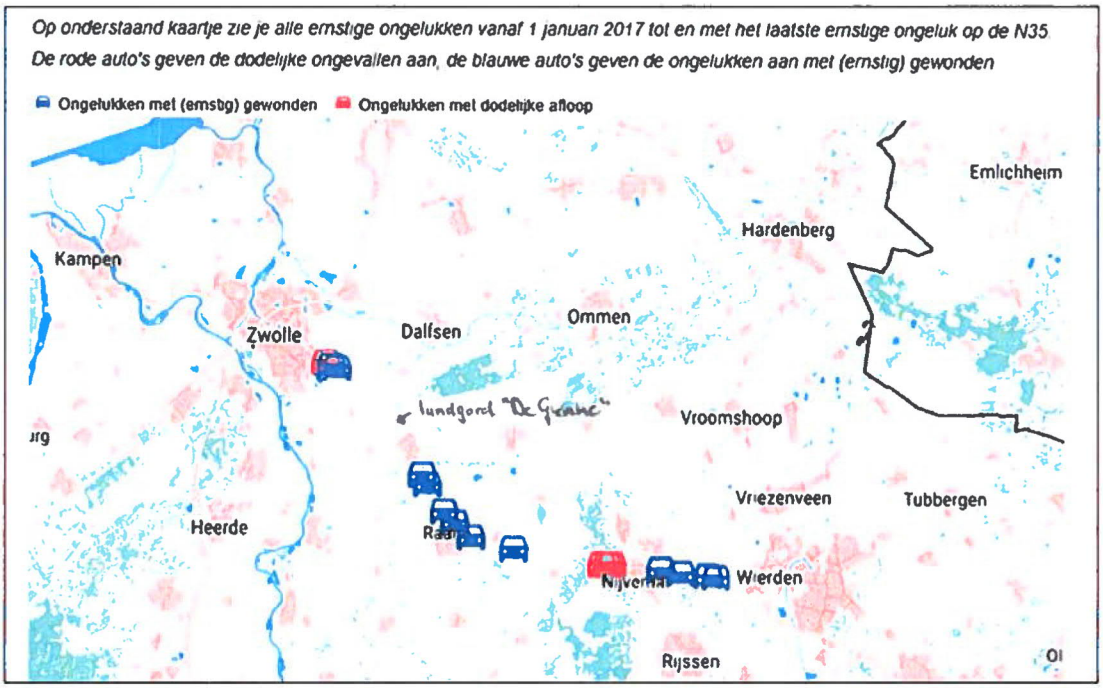
> **De huidige oversteek c.q. in- en uitrit wordt wat betreft locatie en inrichting geacht met een vergunning op grond van artikel 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) aanwezig te zijn, dan wel een van rechtswege verkregen recht te zijn. De minister wenst deze vergunning in te trekken.**

   Een onjuiste veronderstelling. Er wordt voorbij gegaan aan de zakelijk rechten van uitweg. In het Nederlandse recht kunnen rechten van uitweg ontstaan door ze notarieel te beschrijven dan wel door verjaring. De uitwegen van het landgoed bestaan sinds 1828. Het betreffen onbelemmerde doorgangen. Een eigenaar van een lijdend erf kan niet eenzijdig een recht van uitweg op heffen of inperken. Daarvoor is wilsovereenstemming met de eigenaar van het heersende erf nodig. Ondergetekende verzet zich hierbij tegen het voornemen van de eigenaar van het lijdende erf om de uitwegen te laten vervallen dan wel in te perken.

10. Onjuiste uitgangspunten / motivering ontwerpbeschikkingen: blijkens de motivering in de ontwerp-beschikkingen (citaat:) '*Hiertoe zijn er knelpunten in de verkeersveiligheid die door toename in de toekomst alleen maar groter worden.*' Zoals onder meer uit het hierna volgende punt (11) blijkt, zijn er (thans) geen knelpunten in de verkeersveiligheid van dit baanvak. Daarmee bent u voornemens uw besluit te nemen op een toekomstige onzekerheid. Dat is onzorgvuldig overheidshandelen. Iets dat een betrouwbare en zorgvuldig handelende overheid niet mag. Zeker als de impact en het nadeel voor het landgoed zo groot zijn.

    Bij uw uitgangspunten en motivering geeft u tevens aan (citaat:) '*Weggebruikers rijden van de hoofdrijbaan naar de parallelweg via de berm.*'. Voor onderhavige in-/uitritten is dit ook een onjuiste weergave waarop u uw beslissing wilt baseren. Er wordt namelijk niet door de berm naar de parallelweg gereden, maar via daartoe speciaal door Rijkswaterstaat aangelegde klinkerverhardingen.

11. Algemeen (veiligheid en doorstroming): zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35), waartoe ook uw voornemen om onze in-/uitritten op te heffen behoort, nodig om de veiligheid en doorstroming te bevorderen. Hierover wordt de volgende (opmerkingen in het kader van deze) zienswijzen:
    a) Veiligheid: geheel ten onrechte wordt dit argument als reden aangehaald. Het lijkt te ontbreken aan een goede analyse naar de veiligheid van het baanvak Heino-Noord. Dat het met de veiligheid van het baanvak ter hoogte van landgoed "De Gunne" (baanvak Heino-noord) goed gesteld is, blijkt uit onderstaand overzichtskaartje.



Bovendien als het echt om de veiligheid zou gaan dan hadden Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte na de eerste plannen daartoe in 2016 publiekelijk gemaakt te hebben, binnen de daarbij in het vooruitzicht gestelde termijn de maatregelen al lang uitgevoerd. Keer op keer wordt het doorgeschoven naar een later moment. Ook had Rijkswaterstaat het grote ANWB wegwijsbord ter hoogte van de Grote poort dan al lang naar aanleiding van diverse meldingen verplaatst. Voor tractoren belemmert dat bord namelijk het uitzicht voor verkeer dat uit de richting van Heino komt.

b) Doorstroming: ook dit argument gaat voor het baanvak ter hoogte van landgoed "De Gunne" niet op. Daar zit geen stagnatie. Als men de doorstroming op de N35 wil bevorderen moet Rijkswaterstaat op de eerste plaats de verkeerslichten (beter gezegd: stoplichten) anders afstellen. Veelvuldig springen ze op **rood**, zonder dat er verkeer van een zijweg aankomt. Knooppunt Bos te Raalte is een belangrijk stagnatiepunt.

12. Algemeen: Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte kiezen voor een traject dat het landgoed ondanks andere toezeggingen in 2018 maar via een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure de benodigde financiële middelen moet zien te verkrijgen en een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren. Niet alleen de bebouwde percelen erfpercelen Zwolseweg 50, 52, 52a en 54 te Heino, maar ook de op het westelijk deel van het landgoed gelegen landbouwgronden en bossen, worden ontsloten via de in-/uitritten die men nu voornemens is te sluiten. De veroorzakende overheid (waartoe ook de gemeente Raalte wordt gerekend) stelt zich op het standpunt dat het landgoed het ontsluitingsprobleem dat daardoor ontstaat zelf maar separaat moet zien op te lossen. Of het landgoed daarin (tijdig) slaagt en de benodigde vergunningen daartoe krijgt is onzeker. Ook is het de vraag of het kostenneutraal (mede gelet op de aftrek maatschappelijk risico) kan en of het landgoed de daarvoor benodigde financiële middelen gaande een planschade en nadeelcompensatietraject kan voorfinancieren. Ook pachters zullen wellicht gaan weigeren hun pacht te betalen omdat zij niet op het gepachte kunnen komen. Dat een zorgvuldig handelende overheid haar burgers (lees: landgoed) dergelijk handelen niet mag aandoen is wel uit de toeslagenaffaire gebleken. Bovendien doet het landgoed hierbij een beroep op het gelijkheidsbeginsel. In dit kader wordt tevens gememoreerd de zaak boomkwekerij Stuifenberg te Zwolle. Door het herinrichten van de N35 tussen Kuyerhuislaan te Zwolle en de spoorwegovergang, veroordeelde de rechtbank de overheid om het aangelegde spoorwegviaduct (N35; nabij (fictief) hectormeterpaaltje 3,3 (paaltjes ontbreken daar)) het viaduct te verbreden, zodat die ook voor de ontsluiting met gemotoriseerd verkeer van de aan de overzijde van de weg gelegen landerijen geschikt was.

Het door Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte gekozen traject van powerplay (i.p.v. fairplay) biedt voor haar ook een enorme onzekerheid. Immers in het planschade- en nadeelschadetraject blijkt uiteindelijk hoe groot de door de overheid te vergoeden schade is. Houd daarbij er rekening mee dat doordat niet voldaan wordt aan de vereisten uit de Natuurschoonwet-rangschikking er latente fiscale claims met invorderingsrenten, tot invordering komen. Een weg terug is er voor Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Raalte dan niet meer. Hetzelfde geldt ook als de kwalitatieve verplichting op het perceel Heino, sectie i, nr. 23, wordt geschaad en de provincie tot invordering contractuele boete over gaat.

13. Alternatieve interne ontsluitingen (toezeggingen uit 2018): door Rijkswaterstaat zijn in 2018 toezeggingen gedaan om een nieuw kavelpad langs de Oude en Nieuwe Kolkwetering naar de locatie van de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35 (ter hoogte van km 11,27 (HRL)), aan te leggen. Gesprekken waren al zo ver dat er door Rijkswaterstaat al een onderhoudsgarantie voor een bepaalde periode was toegezegd. Ook zijn financiële middelen toegezegd voor het opwaarderen van een ander ontsluitingspad met hardgebakken klinkers (laatstgenoemde vanwege de status als beschermde historische buitenplaats). Door plotseling handelen van Rijkswaterstaat zijn die gesprekken eind 2018 opgeschort. Dit omdat het landgoed niet voornemens was haar handtekening te zetten bij het kruisje onder een document met tal van nieuwe voorwaarden van de overheid. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij na gedane toezeggingen verplicht deze toezeggingen na te komen. Ik verwijs u hiervoor onder meer naar de verslagleggingen. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen.

14. Alternatieve interne ontsluitingen: de overheid neemt dus als insteek dat ondergetekende een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren voor alle historische in-/uitritten waarvan zij voornemens is die te laten vervallen. Van een zorgvuldig handelende overheid mogen wij dan verwachten dat zij aangeeft hoe zij concreet die interne ontsluiting in gedachten heeft en welke publiekrechtelijke voorwaarden zij daar aan zal verbinden. Daarbij rekening houdende met onder meer:
    - de in het kader van de Wet Natuurbescherming (Wnb) beschermde planten en diersoorten (waartoe onder andere rode lijstsoorten als raaf (*Corvus corax*), boommarter (*Martes martes*) en das (*Meles meles*) met burcht). Onder aangeven van eventueel te treffen mitigerende maatregelen);
    - de status als beschermde historische buitenplaats (rijksmonument);
    - de status als opengesteld Natuurschoonwet landgoed (met latente fiscale claims);
    - de status als Natuur Netwerk Nederland (NNN);
    - de kwalitatieve verplichting die rust op het perceel kadastraal bekend als Heino, sectie i, nr. 23.

In uw reactie op deze zienswijzen vernemen wij tevens graag van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte hoe de nieuw te realiseren ontsluiting volgens haar kan worden aangelegd en de daartoe noodzakelijke vergunningen worden verleend. Iets dat wij van een zorgvuldig handelende overheid moeten kunnen verwachten. Op voorhand merken wij u op dat de aanwezige lanenstructuur uit 1730 zich daar niet toe leent (maak niet opnieuw deze fout). Kijkt u daarbij ook naar het in maart 2022 verschenen rapport "*Bomen, lanen, over de onlosmakelijke relatie tussen bomen en wegen*", een studie mede in opdracht van Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, en uitgevoerd door de TU Delft en de Bomen stichting. Hou er daarbij overigens ook rekening mee dat er voor de aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) ten behoeve van het landgoed en haar grondgebruikers ook notarieel een te beschrijven recht van overpad over een deel van de percelen thans kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nrs. 21 en 22 moet komen.

Duidelijkheid over de nieuw te realiseren interne ontsluitingen is ook vereist voor een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure.

15. Beschermde historische buitenplaats: niet alleen bepaalde gebouwde delen op het landgoed zijn door de minister aangewezen als rijksmonument, maar ook (de aanleg van) het park, de lanen en deel van de landerijen de status van rijksmonument (monumentnr. 521426), ter grootte van ongeveer 46 hectare. Bij deze ruimteclaim ten behoeve van de weg en alternatieve interne ontsluitingen naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL), moet Ondergetekende steeds de afweging maken hoe de verantwoordelijkheid voor het nationaal erfgoed het beste gewaarborgd kan worden, zowel voor nu als voor de toekomst. Ook gelet op de Natuurschoonwet rangschikking is het behoud van de karakteristieke verschijningsvorm voor het behoud van het natuurschoon wenselijk. Hier hebben Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte niet dan wel onvoldoende rekening mee gehouden. Dit terwijl de minister van Infrastructuur en Waterstaat ons heeft geschreven dat ook rekening gehouden moet worden met (de aanleg van) deze beschermde historische buitenplaats die onder het regiem van de Erfgoedwet valt. Iets dat eerder overigens ook bij het nabij gelegen landgoed Soeslo is gebeurd.

16. Timing sluiting in-/uitritten: voor zover er wel één of meerdere in-/uitritten gesloten worden dan wel qua gebruik beperkt worden, vragen wij uw aandacht voor het volgende. Uit een mondelinge toelichting op 17 maart 2022 is door medewerkers van Rijkswaterstaat aangegeven dat de in-/uitritten dicht gaan op het moment dat de bajonetsluiting ter hoogte van Zwolseweg 62 – 68 open gaat. Blijkens de ontwerpbeschikkingen zit hier maximaal een maand tussen. Gelet op het door Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte gekozen traject, is het zeer onwaarschijnlijk dat de nieuwe interne ontsluitingen op dat moment ook gereed kunnen zijn. De exploitatie van het landgoed komt daarmee direct in geding. Voor zover één of meerdere in-/uitritten wel afgesloten worden dan wel de gebruiksrechten beperkt worden, zal dat logischerwijs niet eerder kunnen en mogen dan dat Ondergetekende ook in staat is gesteld om de nieuwe interne ontsluitingen op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) gereed te kunnen hebben.

    Goed om daarbij rekening te houden dat op de thans door de overheid voor ogen staande werkwijze we de planschade- en nadeelcompensatieprocedure eerst helemaal doorlopen moeten hebben om vervolgens nog het vergunningen traject te moeten doorlopen.

17. Grote Poort: de Grote Poort is bij de historische aanleg van deze beschermde historische buitenplaats de hoofdontsluiting van het landgoed. De wegenstructuur van het landgoed loopt naar de Grote Poort. Deze hoofdontsluiting en het behoud daarvan zijn van essentieel belang voor de exploitatie en de instandhouding van het landgoed. Dit voor landbouwverkeer en de aan- en afvoer met vrachtverkeer. De bestaande infrastructuur ter plaatse is daar ook voor geschikt. Een wijziging van infrastructuur is direct conflicterend met de op grond van de Erfgoedwet beschermde status. Wijzigingen betekenen ook een aantasting van de karakteristieke verschijningsvorm, iets dat in strijd kan zijn met het behoud van het natuurschoon als bedoeld in de Natuurschoonwet 1928. Ook is die conflicterend met het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving. Wellicht wordt zelfs woongenot gederfd.

18. Grote Poort (hulpdiensten): vanaf de Grote Poort zijn ontsloten de woningen Zwolseweg 50, 52, 52a en 54, en het erfperceel Zwolseweg 52a met de nadere aanduiding 'bosbouwbedrijf' ten behoeve van de exploitatie van het landgoed. Voor de aanrijtijd van de hulpdiensten als ambulance geldt de norm dat de ambulance binnen 15 minuten na melding ter plaatse moet zijn. Is er een calamiteit waarbij ambulance, brandweer of politie op of nabij genoemde adressen moet zijn, dan komt gelet op de adressering een afsluiting van de Grote Poort de aanrijtijd niet tegoeden. Ook niet als de hulpdiensten vanaf de bajonetaansluiting via een pad de locatie moet zien te bereiken. Cruciale tijd gaat daarbij verloren met alle gevolgen van dien en mogelijk onnodige sterftegevallen. Uit een terugkoppeling dat Rijkswaterstaat op 17 maart 2022 met betrekking tot dit punt gaf, hadden zij van de gemeente begrepen dat dit wel mee zou vallen. Dat

dit niet correct is bleek wel toen de brandweer enkele jaren geleden het adres Zuthemerweg 4 te Heino (dat ontsloten is via de Zwolseweg i.p.v. de Zuthemerweg) niet tijdig kon vinden.

Rijkswaterstaat heeft eerder toezeggingen gedaan over het ten behoeve van hulpdiensten open houden van de Grote Poort. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij verplicht de eerdere toezeggingen na te komen.

19. Grote Poort (uitvaart): bij hun uitvaart verlaten de afstammelingen van het landgoed via de Grote Poort. Een dergelijke traditie komen wij bijvoorbeeld ook tegen bij huize Almelo te Almelo waarbij de N349 zelfs wordt afgesloten. Hier is eerder met Rijkswaterstaat overgesproken en dat was geen probleem. De uitrit bij de Grote Poort dient voor die gevallen in tact te blijven.

20. Kleine Poort (ontsluiting landbouwgrond): de in-/uitrit bij de Kleine Poort is de enige ontsluitingsmogelijkheid om te komen op het ter plaatse gelegen perceel landbouwgrond. De omliggende bosgrond is ongeschikt voor het aanleggen van een voor landbouwverkeer geschikt alternatief. Niet alleen gelet op de aantasting van de fysieke leefomgeving en woongenot, het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving, het natuurschoon en het leefgebied van onder meer rode lijstsoorten als raaf (*Corvus corax*), boommarter (*Martes martes*) en das (*Meles meles*; let wel: dassenburcht), maar ook gelet op de drassigheid van de bospaden. Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte zijn daar van op de hoogte. Dat is ook de reden dat Rijkswaterstaat in eerdere gesprekken bij herhaling heeft aangegeven die oversteek zo in te willen inrichten dat die wel geschikt blijft voor overstekend landbouwverkeer. Door plotseling handelen van Rijkswaterstaat zijn die gesprekken eind 2018 opgeschort, omdat Ondergetekende niet voornemens was haar handtekening te zetten bij het kruisje onder een document met tal van nieuwe voorwaarden van de overheid. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij na gedane toezeggingen verplicht de in-/uitrit bij de Kleine Poort open te laten en het oude zakelijke recht te respecteren. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen.

    Een alternatieve ontsluitingsroute zou wel kunnen zijn om door de ter plaatse gelegen brede noordelijke berm een ontsluitingspad richting het kruispunt Heino-Noord met aansluiting op de Dalfserweg aan te leggen.

21. Kleine Poort (ontsluiting landgoed in het kader van de Natuurschoonwet-openstelling): landgoed "De Gunne" is gerangschikt als opengesteld Natuurschoonwet landgoed. Sinds 2017 is het landgoed weer belast met nieuwe latente fiscale claims vanuit de Natuurschoonwet. Claims die het ministerie van Financiën gaat invorderen (te vermeerderen met invorderingsrente) indien de instandhoudingseis (incl. openstellingsregels) en/of bezitseis worden geschaad. Per 1 januari 2021 heeft de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit de *Beleidsregel openstelling landgoederen Natuurschoonwet 1928* gewijzigd. Ten gevolge van deze wijziging telt een doodlopend wandelpad niet meer mee voor de vereiste van een gelijkmatige verdeling van de opengestelde padenstructuur op het landgoed. De Kleine Poort is in het kader van de Natuurschoonwet openstelling een entree / vertrekpunt voor wandelaars. Komt de in-/uitrit (lees: oversteek) voor wandelaars te vervallen, dan wordt het bestaande pad een doodlopend pad. Gevolg is dat dit deel van het landgoed niet meer kan voldoen aan de voorwaarden die vanuit de Natuurschoonwet aan het landgoed worden gesteld. Dit deel van het landgoed zal daarmee aangemerkt gaan worden als gesloten deel. Niet alleen latente fiscale claims komen daarmee tot invordering, ook toekomstige fiscale faciliteiten worden daarmee gemist. Let wel ook wandelaars zullen een afsluiting van de wandelroute niet begrijpen en zelf een alternatief gaan zoeken (en op een willekeurige plek de N35 gaan oversteken (let op de verkeersveiligheid!)) om daarmee de wandeling (veelal internet wandelroutes) te kunnen vervolgen. Wandelaars zullen ter plaatsen via een duidelijk (gemarkeerde) vervolgroute begeleid moeten gaan worden. Dit zou kunnen door via een door de berm aan de buitengrens aan te leggen vervolg van de wandelroute naar de onder het

kruispunt Heino-Noord gelegen fiets-/voetgangerstunnel (dan wel over het onder het vorige punt als alternatief geopperde ontsluitingspad).

22. Te vestigen recht van overpad. Bij een uitweg te maken naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) en de bajonetsluiting zelf, dient ten behoeve van het landgoed en haar grondgebruikers over een gedeelte van de percelen thans kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nrs. 21 en 22, een recht van overpad notarieel beschreven te worden, om daar ook daadwerkelijk te kunnen en mogen komen.

23. Nadeelcompensatieregeling/-verordening. Hierbij vragen wij de nadeelcompensatieregeling-/verordening van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte op. Tevens wordt de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 opgevraagd. De provincie Overijssel past de schaderegeling kanaal Almelo-de Haandrik ruim hartig toe. Gebeurt dat hier ook?

<u>Zienswijzen met betrekking tot de Ontwerp-watervergunning:</u>

24. De ontwerp-watervergunning omvat ook een herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering tussen km 11,25 (HRL) en 11,50 (HRL) om daarmee meer ruimte te kunnen creëren. Betreffend gedeelte ligt niet op de legger oppervlaktewateren van het waterschap DOD. Voor ons als eigenaar van het perceel gemeente Heino, sectie i, nr. 23, zijn bij de Ontwerp-watervergunning belangen van Ondergetekende in geding: het ontsluitingspad zou daarbij versmald kunnen worden; het is conflicterend met de hierboven genoemde kwalitatieve verplichting; e.d. Kortheidshalve wordt verwezen naar bovenstaande punten, die u hier als ingevoegd moet beschouwen. Ondergetekende verzet zich dan ook tegen een herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering tussen km 11,25 (HRL) en 11,50 (HRL).

    Voor de herprofilering is overigens ook helemaal geen noodzaak. Wij lichten dit als volgt toe. Rijkswaterstaat voert deze werkzaamheden uit in het kader van MV3 (Meer Veiligheid 3). Het MV3 is inmiddels achterhaald en daarvoor is het MV4 (Meer Veiligheid 4) in de plaats gekomen. Het MV4 wordt inmiddels uitgevoerd op delen van de N36. Daarbij worden greppels en sloten binnen de zogenaamde obstakelvrije zone gedempt te worden. De waterafvoer wordt gegarandeerd door het aanbrengen van (drainage)buizen in de oude loop van de te dempen sloten. Gelet op het nieuwe MV4 is herprofilering helemaal niet meer geoorloofd en kan men met het plaatselijk ten dele dempen van de Nieuwe wetering eventueel extra noodzakelijk ruimte creëren.

<u>Zienswijzen met betrekking het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord:</u>

25. De wegbeheerder wil langs de Rijksweg N35 tussen km 10,2 en km 12,8 verkeersborden plaatsen. Voorkomen moet worden een wildgroei aan landschapontsierende verkeersborden. Volgens het ter inzage gelegde kaartmateriaal gaat het alleen om twee verbodsborden voor fietsers en bromfietsen en twee borden verplicht fietspad voor fietsers en bromfietsen, allen ter hoogte van de aan te leggen bajonetsluiting. Daartegen geen zienswijzen.

    Indien er daarentegen wel extra verkeersborden en/of straatverlichting wordt/worden geplaatst op het baanvak km 11,8 en km 12,4 dienen wij daartegen wel zienswijzen in. Dat gedeelte valt namelijk ook onder de beschermde historische buitenplaats, let daarbij ook op basis van de Erfgoedwet beschermde historische zichtassen. Voor landschapsontsierende verkeersborden en straatverlichting is daar geen plaats. Straatverlichting zal bovendien negatieve impact hebben op de vleermuizenpopulatie, de das (*Meles meles*), de boommarter (*Martes martes*) en andere inheemse soorten

<u>Zienswijzen met betrekking tot de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden:</u>

26. Blijkens uw publicatie (d.d. 16 maart 2022) op de gemeentepagina worden in het deelgebied Heino noord vier bomen geveld. Indien het bijbehorend kaartmateriaal bekeken wordt, staan er echter 38 stuks te kappen bomen aangegeven. Uit die stukken blijkt onvoldoende om welke vier bomen het thans gaat, zodat wij op dit punt pro forma zienswijzen indienen en u eerst om een nadere toelichting vragen.

    Overigens vragen wij u om bij een eventuele vergunningverlening aan Rijkswaterstaat nadrukkelijk de voorwaarde te verbinden dat Rijkswaterstaat zich wel houdt aan de bepalingen van de Gedragscode zorgvuldig bosbeheer. Die gedragscode welke is goedgekeurd door verantwoordelijke Staatssecretaris schrijft voor dat er in verband met het broedseizoen jaarlijks vanaf 15 maart geen houtopstanden meer geveld mogen worden in loof en gemengd bos. Op 10 mei 2019 laat Rijkswaterstaat een oude beuk met meerdere nestholtes gewoon vellen. Het betrof een beuk die al enkele maanden daarvoor gemarkeerd stond om te vellen.

Gelet op vorenstaande verzoeken wij u met betrekking daar waar de belangen van Ondergetekende geschaad worden uw goedkeuring aan het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord; de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr); de ontwerp-watervergunning; de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden; en het Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord te onthouden.

Tot slot merkt belanghebbende op gehoord te willen worden.

In afwachting van uw reactie verblijven wij.

Met hartelijke groet,

Zienswijze Nr. 4

AANTEKENEN
De gemeenteraad van de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat
Postbus 140
8100 AC RAALTE

Tevens per **mail** info@raalte.nl

Onderwerp : Coördinatie N35, zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord, Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) e.a.

Heino, 22 april 2022

Geachte heer, mevrouw,

Op 4 december 2017 heeft de gemeenteraad van Raalte besloten om de coördinatieregeling (artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening) toe te passen voor het project '*verbetering verkeersveiligheid N35 Wijthmen-Nijverdal*'. Dat betekent dat de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat zowel het bestemmingsplan als de benodigde vergunningen gelijktijdig voorbereiden. In dit kader zijn van 17 maart t/m 27 april 2022 door de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat de navolgende ontwerpstukken op het gemeentehuis van de gemeente Raalte ter inzage gelegd:

- het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord;
- de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr);
- de ontwerp-watervergunning;
- de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden;
- het Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord.

Bij meerdere van genoemde ontwerp-stukken worden de belangen van ondergetekende geschaad en/of zijn hiermee conflicterend.

dient hierbij in de hoedanigheid van privépersoon, mede-eigenaar van landgoed "De Gunne" en als zakelijk gerechtigde met betrekking tot het perceel Heino, sectie i, nr. 382 de hierna te noemen zienswijzen in.

Zienswijzen met betrekking tot Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord:

Met betrekking tot het perceel kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23. Ondergetekende verzet zich tegen uw voornemen om bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord een gedeelte van dit perceel te bestemmen als '*verkeer*' (huidige bestemming: '*natuur*').

Zienswijzen:

1. Dit perceel is onder de Natuurschoonwet gerangschikt (met latente fiscale claims). Ondergetekende heeft zich middels een contractuele kwalitatieve verplichting (door de overheid opgelegd en afgezekerd met boetebepaling) verplicht om dit perceel als bosgrond in stand te houden. Op basis van het vigerende bestemmingsplan heeft dit perceel dan ook de bestemming '*natuur*'. Bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord is de gemeente voornemens een gedeelte van dit perceel te bestemmen als '*verkeer*'. Ondergetekende maakt daar tegen als eigenaar bezwaar. Dit gelet op onder anderen de doelstellingen van de eigenaar, de (instandhoudings)verplichtingen vanuit de Natuurschoonwet, de verplichtingen vanuit voornoemde kwalitatieve verplichting, dat het perceel onderdeel uit maakt van het Nederlands Natuur Netwerk (NNN) en het Verdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) van 13 november 2021 (ook wel bekend als het Verdrag van Glasgow). Het ontwerpbestemmingsplan is ook in tegenspraak met dit internationaal verdrag, iets dat niet geoorloofd is.

2. Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (art. 1 EP EVRM): het tegen de wil van de eigenaar wijzigen van de bestemming '*natuur*' naar de bestemming '*verkeer*' is in strijd met art. 1 EP EVRM, waarin is bepaald dat iedere natuurlijke of rechtspersoon recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom.

3. Goede ruimtelijke ordening: uw voornemen om bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord, de bestemming van een gedeelte van het perceel kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23, een voor het Sallands landschap karakteristiek landschappelijk element, te wijzigen van de bestemming '*natuur*' naar de bestemming '*verkeer*' is in strijd met goede ruimtelijke ordening. Het perceel maakt van het Nederlands Natuur Netwerk (NNN). Bij een goede ruimtelijke ordening hoort ook niet om bestaande natuur binnen het NNN te bestemmen als '*verkeer*' en daarmee juridisch geschikt te maken voor wegen met bijbehorende voorzieningen en de instandhouding van de natuur op basis van de bestemming '*verkeer*' en daarbij behorend overgangsrecht gebruik (art. 11 lid 2) onmogelijk te maken.

4. Flora- en faunaonderzoek: blijkens het rapport *Actualiserend verkennend natuuronderzoek vier deeltrajecten* van Aveco de Bondt BV (d.d. 30 maart 2021), projectnr. 203804, is de natuurtoets afgebakend op uitsluitend vleermuizen, jaarrond beschermde vogelnesten, eekhoorns en das.



2 Afbakening onderzoek

Door Rijkswaterstaat is een actualiserend verkennend natuuronderzoek uitgevraagd naar de volgende soort(groep)en:

- Vogels met een jaarrond beschermde nestplaats;
- Vleermuizen;
- Eekhoorn;
- Das.

Daarmee is het flora- en faunaonderzoek onvoldoende. Wij wijzen u hierbij op de bepalingen in de Wet natuurbescherming (Wnb) over de bescherming van plant- en diersoorten. Waarbij wij u aangeven dat er sprake is van een bepaalde verwevenheid van dit algemene belang met het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving. Daarnaast is er gelet op (1) de doelstellingen van de landgoed-BV en (2) de doelstellingen van de Natuurschoonwet van dit onder de Natuurschoonwet gerangschikte landgoed onze taak om aanwezige plant- en diersoorten te beschermen.

Uit het flora- en faunaonderzoek blijken ook niet de gevolgen van eventuele straatverlichting op de inheemse fauna. Daarbij tevens begrepen de mogelijke verstorende werking van de aanwezige fauna-/ dassentunnels.

5. Stikstofdepositie: blijkens de *AERIUS calculatie traject Heino-Noord* (d.d. 25 juni 2021) uitgebracht door Aveco de Bondt BV, projectnr. 203804, is voor wat betreft de stikstofdepositie alleen getoetst op omliggende Natura2000-gebieden. Bovendien laat men de stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase buiten beschouwing, omdat –zoals Aveco de Bondt BV gesteld- de te treffen maatregelen geen verkeersaantrekkende werking zouden hebben.

> 2.1.2 Gebruiksfase
> De gebruiksfase wordt buiten beschouwing gelaten. De te treffen maatregelen hebben geen verkeersaantrekkende werking.

Zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35) ook nodig om de doorstroming te bevorderen. Een betere doorstroming betekent een aanzuigende werking van meer voertuigen. Benieuwd zijn wij waarop de stellingname in het rapport van Aveco de Bondt BV dat er geen verkeersaantrekkende werking zou zijn, is gebaseerd. Is dit zorgvuldig? Meer voertuigen betekent meer stikstof (NO_x) uitstoot. Ook voor de nabij de N35 gelegen Natura2000 gebieden “Boetelerveld”, “Sallandse Heuvelrug” en “Wierdense veld”. Daarnaast heeft dit ook direct gevolgen voor de verzuring van de bosbodems op landgoed De Gunne” door uitloging en daarmee op de voedselkringloop en biodiversiteit. Daarnaast heeft meer stikstof (NO_x) uitstoot ook negatieve gevolgen op onder andere de rijksmonumenten: aantasting houten delen en rieten daken (extra algen en mosgroei), aantasting van kalkvoegen, natuursteen, etc., etc.

Met het oog op het algemeen natuurbelang heeft de Rechtbank Zeeland-West-Brabant op 10 februari 2022 (ECLI:NL:RBZWB:2022:665) geoordeeld dat wanneer in een uitspraak in beroep zou blijken dat men ten onrechte heeft besloten dat significante gevolgen niet konden worden uitgesloten, het moeilijk is om eventuele in de tussentijd ontstane schade aan de gebieden achteraf ongedaan te maken. De voorzieningenrechter heeft daar ook bij in aanmerking genomen dat de natuur in Nederland kampt met een stikstofcrisis en dat het voorzorgsbeginsel vergt dat dergelijke schade zoveel mogelijk vooraf wordt voorkomen in plaats van dat de schade achteraf moet worden hersteld.

6. Kwalitatieve verplichting: voor het perceel, kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23, heeft de provincie Overijssel middels een kwalitatieve verplichting (met zware sancties) aan Landgoed “De Gunne” B.V. de verplichting opgelegd om het als bos in stand te houden en natuurwaarden verder tot ontwikkeling te laten komen. In het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord zal een gedeelte de bestemming ‘*verkeer*’ krijgen. De instandhouding en exploitatie van het bos wordt door het overgangsrecht beperkt en creëert een strijdige situatie met privaatrechtelijke verplichtingen van ondergetekende. Overigens kan het niet zo zijn dat als het de overheid zelf niet goed uitkomt dat ze aan de grondeigenaar een dergelijke verplichting heeft opgelegd, voor haar zelf die natuurbestemming er maar weer af haalt. Daarmee faalt het provinciale natuurbeleid en handelt men in strijd met het Verdrag van Glasgow.

Overigens voor het opheffen van een privaatrechtelijke kwalitatieve verplichting heb je instemming van beide partijen nodig. Dit kan niet éénzijdig. Wat als ondergetekende niet meewerkt en de provincie houdt aan de door de provincie opgelegde privaatrechtelijke verplichting?

7. Door uw voornemen wordt het ontsluitingspad, welke tevens een opengesteld Natuurschoonwet pad betreft, ten dele omgevormd naar de bestemming ‘verkeer’. Dit terwijl dit ontsluitingspad voor ondergetekende strategische grond betreft. Het is voor ondergetekende een belangrijke verbindingsstrook om straks via eigen grond feitelijk nagenoeg te kunnen komen bij de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) in de gemeente Raalte.

   Overigens is het wijzigen van de bestemming op een gedeelte van het gemeente Heino, sectie i, nr. 23 naar de bestemming ‘*verkeer*’ helemaal niet nodig. Zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35) nodig om de veiligheid en doorstroming te bevorderen (over laatstgenoemde onder punt 11 meer). Rijkswaterstaat voert deze werkzaamheden uit in het kader van MV3 (Meer Veiligheid 3). Het MV3 is inmiddels achterhaald en daarvoor is het MV4 (Meer Veiligheid 4) in de plaats gekomen. Het MV4 wordt inmiddels uitgevoerd op delen van de N36. Daarbij dienen greppels en sloten binnen de zogenaamde obstakelvrije zone gedempt te worden. De waterafvoer wordt gegarandeerd door het aanbrengen van (drainage)buizen in de oude loop van de te dempen sloten. Indien Rijkswaterstaat ten behoeve van de bajonetsluiting door de loop van de Nieuwe Kolkwetering net ruimte te weinig heeft, zouden daar anticiperend op het MV4 ook direct (drainage)buizen aangelegd kunnen worden en kan de Nieuwe Kolkwetering ter plaatse vervolgens gedempt worden. Daardoor wordt er direct extra ruimte voor de bajonetsluiting gecreëerd en kan ter plaatse herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering achterwege gelaten worden.

<u>Zienswijzen met betrekking tot de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr):</u>

<u>Inleiding:</u>
Landgoed “De Gunne” is in 1828 doorsnede door de Rijksweg, thans bekend als N35. De hele infrastructuur op het landgoed is vanaf 1828 gericht op de N35. Het landgoed heeft vanaf 1828 zakelijke rechten van uitweg op de N35. Zoals reeds meerdere malen aan Rijkswaterstaat en de gemeente is aangegeven, zijn deze ontsluitingen cruciaal voor de exploitatie en instandhouding van het landgoed. De op het westelijke deel van het landgoed gelegen landbouwgronden zijn alleen via deze in-/uitritten ontsloten.

Bij een viertal brieven (d.d. 10 maart 2022; kenmerk: resp. RWS-2021/41121, RWS-2022/6464, 6465 en 6466) hebben Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het landgoed voor wat betreft de percelen kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie G, nr. 364 en sectie I, nrs. 5, 90 en 383, geïnformeerd over het voornemen om onze in-/uitritten op te heffen en dat toegestaan wordt een uitweg te maken naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) in de gemeente Raalte. De voorgenomen intrekkingen zijn geregistreerd onder nrs. RWSZ2020-00015694, RWSZ2020-00015696, RWS2020-00015699 en RWS2020-00015701.

Ondergetekende verzet zich tegen het voornemen om onze in-/uitritten op te heffen.

Uit een mondelinge toelichting op 17 maart 2022 is door medewerkers van Rijkswaterstaat aangegeven dat de ontsluitingen dicht gaan op het moment dat de bajonetsluiting ter hoogte van Zwolseweg 62 – 68 open gaat. Er is daarbij door Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Raalte gekozen voor een traject dat (de eigenaar van) landgoed “De Gunne” via een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure de benodigde financiële middelen maar moet zien te verkrijgen en een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren.

<u>Zienswijzen:</u>

8. Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (art. 1 EP EVRM): het voornemen om onze in-/uitritten te laten vervallen is in strijd met art. 1 EP EVRM, waarin is bepaald dat iedere natuurlijke of rechtspersoon recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom. In de zaak Vékony t, Hongarije heeft het Europese Hof voor de Rechten van de Mens op 13 januari 2015 uitspraak gedaan dat ook een vergunning een eigendomsrecht vormt dat beschermd wordt door art. 1 EP EVRM.

9. Onjuiste uitgangspunt en zakelijk rechten van uitweg: blijkens de ontwerpbeschikkingen gaan Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat er van uit (citaat:)

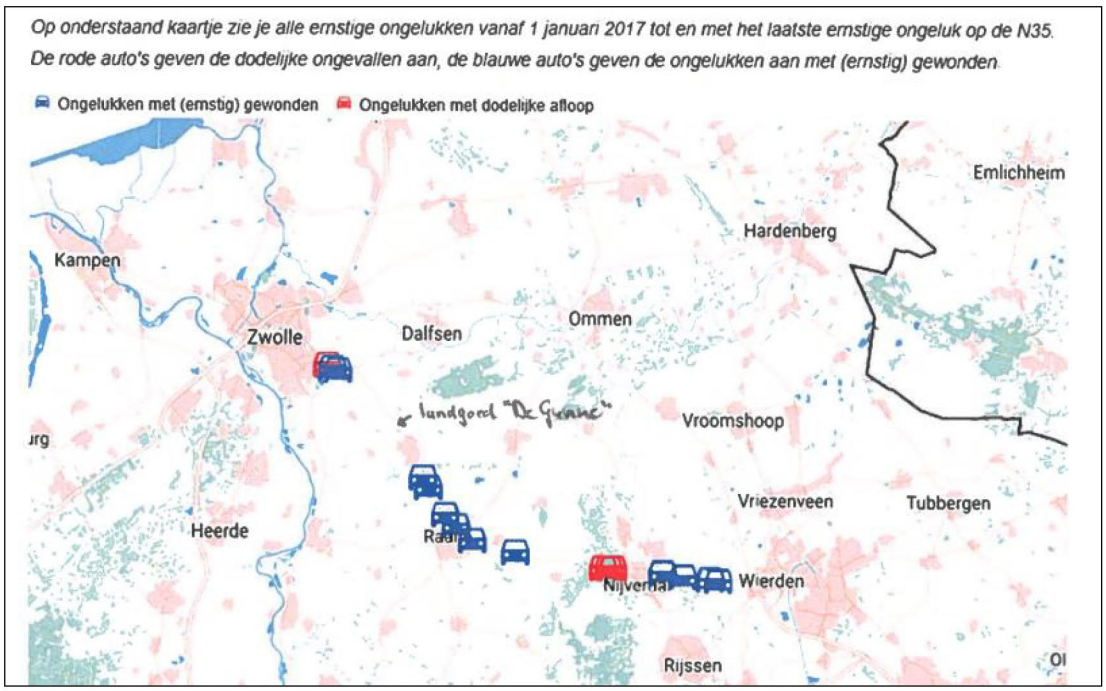
> De huidige oversteek c.q. in- en uitrit wordt wat betreft locatie en inrichting geacht met een vergunning op grond van artikel 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) aanwezig te zijn, dan wel een van rechtswege verkregen recht te zijn. De minister wenst deze vergunning in te trekken.

   Een onjuiste veronderstelling. Er wordt voorbij gegaan aan de zakelijk rechten van uitweg. In het Nederlandse recht kunnen rechten van uitweg ontstaan door ze notarieel te beschrijven dan wel door verjaring. De uitwegen van het landgoed bestaan sinds 1828. Het betreffen onbelemmerde doorgangen. Een eigenaar van een lijdend erf kan niet eenzijdig een recht van uitweg op heffen of inperken. Daarvoor is wilsovereenstemming met de eigenaar van het heersende erf nodig. Ondergetekende verzet zich hierbij tegen het voornemen van de eigenaar van het lijdende erf om de uitwegen te laten vervallen dan wel in te perken.

10. Onjuiste uitgangspunten / motivering ontwerpbeschikkingen: blijkens de motivering in de ontwerp-beschikkingen (citaat:) '*Hiertoe zijn er knelpunten in de verkeersveiligheid die door toename in de toekomst alleen maar groter worden.*' Zoals onder meer uit het hierna volgende punt (11) blijkt, zijn er (thans) geen knelpunten in de verkeersveiligheid van dit baanvak. Daarmee bent u voornemens uw besluit te nemen op een toekomstige onzekerheid. Dat is onzorgvuldig overheidshandelen. Iets dat een betrouwbare en zorgvuldig handelende overheid niet mag. Zeker als de impact en het nadeel voor het landgoed zo groot zijn.

    Bij uw uitgangspunten en motivering geeft u tevens aan (citaat:) '*Weggebruikers rijden van de hoofdrijbaan naar de parallelweg via de berm.*'. Voor onderhavige in-/uitritten is dit ook een onjuiste weergave waarop u uw beslissing wilt baseren. Er wordt namelijk niet door de berm naar de parallelweg gereden, maar via daartoe speciaal door Rijkswaterstaat aangelegde klinkerverhardingen.

11. Algemeen (veiligheid en doorstroming): zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35), waartoe ook uw voornemen om onze in-/uitritten op te heffen behoort, nodig om de veiligheid en doorstroming te bevorderen. Hierover wordt de volgende (opmerkingen in het kader van deze) zienswijzen:
    a) <u>Veiligheid:</u> geheel ten onrechte wordt dit argument als reden aangehaald. Het lijkt te ontbreken aan een goede analyse naar de veiligheid van het baanvak Heino-Noord. Dat het met de veiligheid van het baanvak ter hoogte van landgoed "De Gunne" (baanvak Heino-noord) goed gesteld is, blijkt uit onderstaand overzichtskaartje.



Bovendien als het echt om de veiligheid zou gaan dan hadden Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte na de eerste plannen daartoe in 2016 publiekelijk gemaakt te hebben, binnen de daarbij in het vooruitzicht gestelde termijn de maatregelen al lang uitgevoerd. Keer op keer wordt het doorgeschoven naar een later moment. Ook had Rijkswaterstaat het grote ANWB wegwijsbord ter hoogte van de Grote poort dan al lang naar aanleiding van diverse meldingen verplaatst. Voor tractoren belemmert dat bord namelijk het uitzicht voor verkeer dat uit de richting van Heino komt.

b) Doorstroming: ook dit argument gaat voor het baanvak ter hoogte van landgoed “De Gunne” niet op. Daar zit geen stagnatie. Als men de doorstroming op de N35 wil bevorderen moet Rijkswaterstaat op de eerste plaats de verkeerslichten (beter gezegd: stoplichten) anders afstellen. Veelvuldig springen ze op **rood**, zonder dat er verkeer van een zijweg aankomt. Knooppunt Bos te Raalte is een belangrijk stagnatiepunt.

12. Algemeen: Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte kiezen voor een traject dat het landgoed ondanks andere toezeggingen in 2018 maar via een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure de benodigde financiële middelen moet zien te verkrijgen en een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren. Niet alleen de bebouwde percelen erfpercelen Zwolseweg 50, 52, 52a en 54 te Heino, maar ook de op het westelijk deel van het landgoed gelegen landbouwgronden en bossen, worden ontsloten via de in-/uitritten die men nu voornemens is te sluiten. De veroorzakende overheid (waartoe ook de gemeente Raalte wordt gerekend) stelt zich op het standpunt dat het landgoed het ontsluitingsprobleem dat daardoor ontstaat zelf maar separaat moet zien op te lossen. Of het landgoed daarin (tijdig) slaagt en de benodigde vergunningen daartoe krijgt is onzeker. Ook is het de vraag of het kostenneutraal (mede gelet op de aftrek maatschappelijk risico) kan en of het landgoed de daarvoor benodigde financiële middelen gaande een planschade en nadeelcompensatietraject kan voorfinancieren. Ook pachters zullen wellicht gaan weigeren hun pacht te betalen omdat zij niet op het gepachte kunnen komen. Dat een zorgvuldig handelende overheid haar burgers (lees: landgoed) dergelijk handelen niet mag aandoen is wel uit de toeslagenaffaire gebleken. Bovendien doet het landgoed hierbij een beroep op het gelijkheidsbeginsel. In dit kader wordt tevens gememoreerd de zaak boomkwekerij Stuifenberg te Zwolle. Door het herinrichten van de N35 tussen Kuyerhuislaan te Zwolle en de spoorwegovergang, veroordeelde de rechtbank de overheid om het aangelegde spoorwegviaduct (N35; nabij (fictief) hectormeterpaaltje 3,3 (paaltjes ontbreken daar)) het viaduct te verbreden,

zodat die ook voor de ontsluiting met gemotoriseerd verkeer van de aan de overzijde van de weg gelegen landerijen geschikt was.

Het door Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte gekozen traject van powerplay (i.p.v. fairplay) biedt voor haar ook een enorme onzekerheid. Immers in het planschade- en nadeelschadetraject blijkt uiteindelijk hoe groot de door de overheid te vergoeden schade is. Houd daarbij er rekening mee dat doordat niet voldaan wordt aan de vereisten uit de Natuurschoonwet-rangschikking er latente fiscale claims met invorderingsrenten, tot invordering komen. Een weg terug is er voor Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Raalte dan niet meer. Hetzelfde geldt ook als de kwalitatieve verplichting op het perceel Heino, sectie i, nr. 23, wordt geschaad en de provincie tot invordering contractuele boete over gaat.

13. Alternatieve interne ontsluitingen (toezeggingen uit 2018): door Rijkswaterstaat zijn in 2018 toezeggingen gedaan om een nieuw kavelpad langs de Oude en Nieuwe Kolkwetering naar de locatie van de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35 (ter hoogte van km 11,27 (HRL)), aan te leggen. Gesprekken waren al zo ver dat er door Rijkswaterstaat al een onderhoudsgarantie voor een bepaalde periode was toegezegd. Ook zijn financiële middelen toegezegd voor het opwaarderen van een ander ontsluitingspad met hardgebakken klinkers (laatstgenoemde vanwege de status als beschermde historische buitenplaats). Door plotseling handelen van Rijkswaterstaat zijn die gesprekken eind 2018 opgeschort. Dit omdat het landgoed niet voornemens was haar handtekening te zetten bij het kruisje onder een document met tal van nieuwe voorwaarden van de overheid. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij na gedane toezeggingen verplicht deze toezeggingen na te komen. Ik verwijs u hiervoor onder meer naar de verslagleggingen. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen.

14. Alternatieve interne ontsluitingen: de overheid neemt dus als insteek dat ondergetekende een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren voor alle historische in-/uitritten waarvan zij voornemens is die te laten vervallen. Van een zorgvuldig handelende overheid mogen wij dan verwachten dat zij aangeeft hoe zij concreet die interne ontsluiting in gedachten heeft en welke publiekrechtelijke voorwaarden zij daar aan zal verbinden. Daarbij rekening houdende met onder meer:
    - de in het kader van de Wet Natuurbescherming (Wnb) beschermde planten en diersoorten (waartoe onder andere rode lijstsoorten als raaf (*Corvus corax*), boommarter (*Martes martes*) en das (*Meles meles*) met burcht). Onder aangeven van eventueel te treffen mitigerende maatregelen);
    - de status als beschermde historische buitenplaats (rijksmonument);
    - de status als opengesteld Natuurschoonwet landgoed (met latente fiscale claims);
    - de status als Natuur Netwerk Nederland (NNN);
    - de kwalitatieve verplichting die rust op het perceel kadastraal bekend als Heino, sectie i, nr. 23.

In uw reactie op deze zienswijzen vernemen wij tevens graag van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte hoe de nieuw te realiseren ontsluiting volgens haar kan worden aangelegd en de daartoe noodzakelijke vergunningen worden verleend. Iets dat wij van een zorgvuldig handelende overheid moeten kunnen verwachten. Op voorhand merken wij u op dat de aanwezige lanenstructuur uit 1730 zich daar niet toe leent (maak niet opnieuw deze fout). Hou er daarbij overigens ook rekening mee dat er voor de aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) ten behoeve van het landgoed en haar grondgebruikers ook notarieel een te beschrijven recht van overpad over een deel van de percelen thans kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nrs. 21 en 22 moet komen.

Duidelijkheid over de nieuw te realiseren interne ontsluitingen is ook vereist voor een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure.

15. Beschermde historische buitenplaats: niet alleen bepaalde gebouwde delen op het landgoed zijn door de minister aangewezen als rijksmonument, maar ook (de aanleg van) het park, de lanen en deel van de landerijen de status van rijksmonument (monumentnr. 521426), ter grootte van ongeveer 46 hectare. Bij deze ruimteclaim ten behoeve van de weg en alternatieve interne ontsluitingen naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL), moet Ondergetekende steeds de afweging maken hoe de verantwoordelijkheid voor het nationaal erfgoed het beste gewaarborgd kan worden, zowel voor nu als voor de toekomst. Ook gelet op de Natuurschoonwet rangschikking is het behoud van de karakteristieke verschijningsvorm voor het behoud van het natuurschoon wenselijk. Hier hebben Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte niet dan wel onvoldoende rekening mee gehouden. Dit terwijl de minister van Infrastructuur en Waterstaat ons heeft geschreven dat ook rekening gehouden moet worden met (de aanleg van) deze beschermde historische buitenplaats die onder het regiem van de Erfgoedwet valt. Iets dat eerder overigens ook bij het nabij gelegen landgoed Soeslo is gebeurd.

16. Timing sluiting in-/uitritten: voor zover er wel één of meerdere in-/uitritten gesloten worden dan wel qua gebruik beperkt worden, vragen wij uw aandacht voor het volgende. Uit een mondelinge toelichting op 17 maart 2022 is door medewerkers van Rijkswaterstaat aangegeven dat de in-/uitritten dicht gaan op het moment dat de bajonetsluiting ter hoogte van Zwolseweg 62 – 68 open gaat. Blijkens de ontwerpbeschikkingen zit hier maximaal een maand tussen. Gelet op het door Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte gekozen traject, is het zeer onwaarschijnlijk dat de nieuwe interne ontsluitingen op dat moment ook gereed kunnen zijn. De exploitatie van het landgoed komt daarmee direct in geding. Voor zover één of meerdere in-/uitritten wel afgesloten worden dan wel de gebruiksrechten beperkt worden, zal dat logischerwijs niet eerder kunnen en mogen dan dat Ondergetekende ook in staat is gesteld om de nieuwe interne ontsluitingen op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) gereed te kunnen hebben.

    Goed om daarbij rekening te houden dat op de thans door de overheid voor ogen staande werkwijze we de planschade- en nadeelcompensatieprocedure eerst helemaal doorlopen moeten hebben om vervolgens nog het vergunningen traject te moeten doorlopen.

17. Grote Poort: de Grote Poort is bij de historische aanleg van deze beschermde historische buitenplaats de hoofdontsluiting van het landgoed. De wegenstructuur van het landgoed loopt naar de Grote Poort. Deze hoofdontsluiting en het behoud daarvan zijn van essentieel belang voor de exploitatie en de instandhouding van het landgoed. Dit voor landbouwverkeer en de aan- en afvoer met vrachtverkeer. De bestaande infrastructuur ter plaatse is daar ook voor geschikt. Een wijziging van infrastructuur is direct conflicterend met de op grond van de Erfgoedwet beschermde status. Wijzigingen betekenen ook een aantasting van de karakteristieke verschijningsvorm, iets dat in strijd kan zijn met het behoud van het natuurschoon als bedoeld in de Natuurschoonwet 1928. Ook is die conflicterend met het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving. Wellicht wordt zelfs woongenot gederfd.

18. Grote Poort (hulpdiensten): vanaf de Grote Poort zijn ontsloten de woningen Zwolseweg 50, 52, 52a en 54, en het erfperceel Zwolseweg 52a met de nadere aanduiding ‘bosbouwbedrijf’ ten behoeve van de exploitatie van het landgoed. Voor de aanrijtijd van de hulpdiensten als ambulance geldt de norm dat de ambulance binnen 15 minuten na melding ter plaatse moet zijn. Is er een calamiteit waarbij ambulance, brandweer of politie op of nabij genoemde adressen moet zijn, dan komt gelet op de adressering een afsluiting van de Grote Poort de aanrijtijd niet tegoeden. Ook niet als de hulpdiensten vanaf de bajonetaansluiting via een pad de locatie moet zien te bereiken. Cruciale tijd gaat daarbij verloren met alle gevolgen van dien en mogelijk onnodige sterftegevallen. Uit een terugkoppeling dat Rijkswaterstaat op 17 maart 2022 met betrekking tot dit

punt gaf, hadden zij van de gemeente begrepen dat dit wel mee zou vallen. Dat dit niet correct is bleek wel toen de brandweer enkele jaren geleden het adres Zuthemerweg 4 te Heino (dat ontsloten is via de Zwolseweg i.p.v. de Zuthemerweg) niet tijdig kon vinden.

Rijkswaterstaat heeft eerder toezeggingen gedaan over het ten behoeve van hulpdiensten open houden van de Grote Poort. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij verplicht de eerdere toezeggingen na te komen.

19. Grote Poort (uitvaart): bij hun uitvaart verlaten de afstammelingen van het landgoed via de Grote Poort. Een dergelijke traditie komen wij bijvoorbeeld ook tegen bij huize Almelo te Almelo waarbij de N349 zelfs wordt afgesloten. Hier is eerder met Rijkswaterstaat overgesproken en dat was geen probleem. De uitrit bij de Grote Poort dient voor die gevallen in tact te blijven.

20. Kleine Poort (ontsluiting landbouwgrond): de in-/uitrit bij de Kleine Poort is de enige ontsluitingsmogelijkheid om te komen op het ter plaatse gelegen perceel landbouwgrond. De omliggende bosgrond is ongeschikt voor het aanleggen van een voor landbouwverkeer geschikt alternatief. Niet alleen gelet op de aantasting van de fysieke leefomgeving en woongenot, het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving, het natuurschoon en het leefgebied van onder meer rode lijstsoorten als raaf (*Corvus corax*), boommarter (*Martes martes*) en das (*Meles meles*; let wel: dassenburcht), maar ook gelet op de drassigheid van de bospaden. Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte zijn daar van op de hoogte. Dat is ook de reden dat Rijkswaterstaat in eerdere gesprekken bij herhaling heeft aangegeven die oversteek zo in te willen inrichten dat die wel geschikt blijft voor overstekend landbouwverkeer. Door plotseling handelen van Rijkswaterstaat zijn die gesprekken eind 2018 opgeschort, omdat Ondergetekende niet voornemens was haar handtekening te zetten bij het kruisje onder een document met tal van nieuwe voorwaarden van de overheid. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij na gedane toezeggingen verplicht de in-/uitrit bij de Kleine Poort open te laten en het oude zakelijke recht te respecteren. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen.

    Een alternatieve ontsluitingsroute zou wel kunnen zijn om door de ter plaatse gelegen brede noordelijke berm een ontsluitingspad richting het kruispunt Heino-Noord met aansluiting op de Dalfserweg aan te leggen.

21. Kleine Poort (ontsluiting landgoed in het kader van de Natuurschoonwet-openstelling): landgoed “De Gunne” is gerangschikt als opengesteld Natuurschoonwet landgoed. Sinds 2017 is het landgoed weer belast met nieuwe latente fiscale claims vanuit de Natuurschoonwet. Claims die het ministerie van Financiën gaat invorderen (te vermeerderen met invorderingsrente) indien de instandhoudingseis (incl. openstellingsregels) en/of bezitseis worden geschaad. Per 1 januari 2021 heeft de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit de *Beleidsregel openstelling landgoederen Natuurschoonwet 1928* gewijzigd. Ten gevolge van deze wijziging telt een doodlopend wandelpad niet meer mee voor de vereiste van een gelijkmatige verdeling van de opengestelde padenstructuur op het landgoed. De Kleine Poort is in het kader van de Natuurschoonwet openstelling een entree / vertrekpunt voor wandelaars. Komt de in-/uitrit (lees: oversteek) voor wandelaars te vervallen, dan wordt het bestaande pad een doodlopend pad. Gevolg is dat dit deel van het landgoed niet meer kan voldoen aan de voorwaarden die vanuit de Natuurschoonwet aan het landgoed worden gesteld. Dit deel van het landgoed zal daarmee aangemerkt gaan worden als gesloten deel. Niet alleen latente fiscale claims komen daarmee tot invordering, ook toekomstige fiscale faciliteiten worden daarmee gemist. Let wel ook wandelaars zullen een afsluiting van de wandelroute niet begrijpen en zelf een alternatief gaan zoeken (en op een willekeurige plek de N35 gaan oversteken (let op de verkeersveiligheid!)) om daarmee de wandeling (veelal internet wandelroutes) te kunnen vervolgen. Wandelaars zullen ter plaatsen via een duidelijk (gemarkeerde) vervolgroute begeleid moeten gaan worden. Dit zou kunnen door via

een door de berm aan de buitengrens aan te leggen vervolg van de wandelroute naar de onder het kruispunt Heino-Noord gelegen fiets-/voetgangerstunnel (dan wel over het onder het vorige punt als alternatief geopperde ontsluitingspad).

22. Te vestigen recht van overpad. Bij een uitweg te maken naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) en de bajonetsluiting zelf, dient ten behoeve van het landgoed en haar grondgebruikers over een gedeelte van de percelen thans kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nrs. 21 en 22, een recht van overpad notarieel beschreven te worden, om daar ook daadwerkelijk te kunnen en mogen komen.

23. Nadeelcompensatieregeling/-verordening. Hierbij vragen wij de nadeelcompensatieregeling-/verordening van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte op. Tevens wordt de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 opgevraagd. De provincie Overijssel past de schaderegeling kanaal Almelo-de Haandrik ruim hartig toe. Gebeurt dat hier ook?

<u>Zienswijzen met betrekking tot de Ontwerp-watervergunning:</u>

24. De ontwerp-watervergunning omvat ook een herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering tussen km 11,25 (HRL) en 11,50 (HRL) om daarmee meer ruimte te kunnen creëren. Betreffend gedeelte ligt niet op de legger oppervlaktewateren van het waterschap DOD. Voor ons als eigenaar van het perceel gemeente Heino, sectie i, nr. 23, zijn bij de Ontwerp-watervergunning belangen van Ondergetekende in geding: het ontsluitingspad zou daarbij versmald kunnen worden; het is conflicterend met de hierboven genoemde kwalitatieve verplichting; e.d. Kortheidshalve wordt verwezen naar bovenstaande punten, die u hier als ingevoegd moet beschouwen. Ondergetekende verzet zich dan ook tegen een herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering tussen km 11,25 (HRL) en 11,50 (HRL).

    Voor de herprofilering is overigens ook helemaal geen noodzaak. Wij lichten dit als volgt toe. Rijkswaterstaat voert deze werkzaamheden uit in het kader van MV3 (Meer Veiligheid 3). Het MV3 is inmiddels achterhaald en daarvoor is het MV4 (Meer Veiligheid 4) in de plaats gekomen. Het MV4 wordt inmiddels uitgevoerd op delen van de N36. Daarbij worden greppels en sloten binnen de zogenaamde obstakelvrije zone gedempt te worden. De waterafvoer wordt gegarandeerd door het aanbrengen van (drainage)buizen in de oude loop van de te dempen sloten. Gelet op het nieuwe MV4 is herprofilering helemaal niet meer geoorloofd en kan men met het plaatselijk ten dele dempen van de Nieuwe wetering eventueel extra noodzakelijk ruimte creëren.

<u>Zienswijzen met betrekking het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord:</u>

25. De wegbeheerder wil langs de Rijksweg N35 tussen km 10,2 en km 12,8 verkeersborden plaatsen. Voorkomen moet worden een wildgroei aan landschapontsierende verkeersborden. Volgens het ter inzage gelegde kaartmateriaal gaat het alleen om twee verbodsborden voor fietsers en bromfietsen en twee borden verplicht fietspad voor fietsers en bromfietsen, allen ter hoogte van de aan te leggen bajonetsluiting. Daartegen geen zienswijzen.

    Indien er daarentegen wel extra verkeersborden en/of straatverlichting wordt/worden geplaatst op het baanvak km 11,8 en km 12,4 dienen wij daartegen wel zienswijzen in. Dat gedeelte valt namelijk ook onder de beschermde historische buitenplaats, let daarbij ook op basis van de Erfgoedwet beschermde historische zichtassen. Voor landschapsontsierende verkeersborden en straatverlichting is daar geen plaats. Straatverlichting zal bovendien negatieve impact hebben op de vleermuizenpopulatie, de das (*Meles meles*), de boommarter (*Martes martes*) en andere inheemse soorten

<u>Zienswijzen met betrekking tot de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden:</u>

26. Blijkens uw publicatie (d.d. 16 maart 2022) op de gemeentepagina worden in het deelgebied Heino noord vier bomen geveld. Indien het bijbehorend kaartmateriaal bekeken wordt, staan er echter 38 stuks te kappen bomen aangegeven. Uit die stukken blijkt onvoldoende om welke vier bomen het thans gaat, zodat wij op dit punt pro forma zienswijzen indienen en u eerst om een nadere toelichting vragen.

    Overigens vragen wij u om bij een eventuele vergunningverlening aan Rijkswaterstaat nadrukkelijk de voorwaarde te verbinden dat Rijkswaterstaat zich wel houdt aan de bepalingen van de Gedragscode zorgvuldig bosbeheer. Die gedragscode welke is goedgekeurd door verantwoordelijke Staatssecretaris schrijft voor dat er in verband met het broedseizoen jaarlijks vanaf 15 maart geen houtopstanden meer geveld mogen worden in loof en gemengd bos. Op 10 mei 2019 laat Rijkswaterstaat een oude beuk met meerdere nestholtes gewoon vellen. Het betrof een beuk die al enkele maanden daarvoor gemarkeerd stond om te vellen.

Gelet op vorenstaande verzoeken wij u met betrekking daar waar de belangen van Ondergetekende geschaad worden uw goedkeuring aan het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord; de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr); de ontwerp-watervergunning; de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden; en het Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord te onthouden.

Tot slot merkt belanghebbende op gehoord te willen worden.

Een afschrift van deze zienswijzen doen wij daarom per mail toekomen aan Rijkswaterstaat.

In afwachting van uw reactie verblijven wij.

Met hartelijke groet,

Zienswijze Nr. 5

AANTEKENEN
De gemeenteraad van de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat
Postbus 140
8100 AC RAALTE

Tevens per **mail** info@raalte.nl

Onderwerp : Coördinatie N35, zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord, Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) e.a.

Heino, 22 april 2022

Geachte heer, mevrouw,

Op 4 december 2017 heeft de gemeenteraad van Raalte besloten om de coördinatieregeling (artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening) toe te passen voor het project '*verbetering verkeersveiligheid N35 Wijthmen-Nijverdal*'. Dat betekent dat de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat zowel het bestemmingsplan als de benodigde vergunningen gelijktijdig voorbereiden. In dit kader zijn van 17 maart t/m 27 april 2022 door de gemeente Raalte en Rijkswaterstaat de navolgende ontwerpstukken op het gemeentehuis van de gemeente Raalte ter inzage gelegd:

- het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord;
- de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr);
- de ontwerp-watervergunning;
- de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden;
- het Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord.

Bij meerdere van genoemde ontwerp-stukken worden de belangen van ondergetekende geschaad en/of zijn hiermee conflicterend.

dient hierbij in de hoedanigheid van privépersoon, mede-eigenaar van landgoed "De Gunne" en als zakelijk gerechtigde met betrekking tot het perceel Heino, sectie i, nr. 381 de hierna te noemen zienswijzen in.

Zienswijzen met betrekking tot Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord:

Met betrekking tot het perceel kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23. Ondergetekende verzet zich tegen uw voornemen om bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord een gedeelte van dit perceel te bestemmen als '*verkeer*' (huidige bestemming: '*natuur*').

Zienswijzen:

1. Dit perceel is onder de Natuurschoonwet gerangschikt (met latente fiscale claims). Ondergetekende heeft zich middels een contractuele kwalitatieve verplichting (door de overheid opgelegd en afgezekerd met boetebepaling) verplicht om dit perceel als bosgrond in stand te houden. Op basis van het vigerende bestemmingsplan heeft dit perceel dan ook de bestemming '*natuur*'. Bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord is de gemeente voornemens een gedeelte van dit perceel te bestemmen als '*verkeer*'. Ondergetekende maakt daar tegen als eigenaar bezwaar. Dit gelet op onder anderen de doelstellingen van de eigenaar, de (instandhoudings)verplichtingen vanuit de Natuurschoonwet, de verplichtingen vanuit voornoemde kwalitatieve verplichting, dat het perceel onderdeel uit maakt van het Nederlands Natuur Netwerk (NNN) en het Verdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) van 13 november 2021 (ook wel bekend als het Verdrag van Glasgow). Het ontwerpbestemmingsplan is ook in tegenspraak met dit internationaal verdrag, iets dat niet geoorloofd is.

2. Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (art. 1 EP EVRM): het tegen de wil van de eigenaar wijzigen van de bestemming '*natuur*' naar de bestemming '*verkeer*' is in strijd met art. 1 EP EVRM, waarin is bepaald dat iedere natuurlijke of rechtspersoon recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom.

3. Goede ruimtelijke ordening: uw voornemen om bij het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord, de bestemming van een gedeelte van het perceel kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23, een voor het Sallands landschap karakteristiek landschappelijk element, te wijzigen van de bestemming '*natuur*' naar de bestemming '*verkeer*' is in strijd met goede ruimtelijke ordening. Het perceel maakt van het Nederlands Natuur Netwerk (NNN). Bij een goede ruimtelijke ordening hoort ook niet om bestaande natuur binnen het NNN te bestemmen als '*verkeer*' en daarmee juridisch geschikt te maken voor wegen met bijbehorende voorzieningen en de instandhouding van de natuur op basis van de bestemming '*verkeer*' en daarbij behorend overgangsrecht gebruik (art. 11 lid 2) onmogelijk te maken.

4. Flora- en faunaonderzoek: blijkens het rapport *Actualiserend verkennend natuuronderzoek vier deeltrajecten* van Aveco de Bondt BV (d.d. 30 maart 2021), projectnr. 203804, is de natuurtoets afgebakend op uitsluitend vleermuizen, jaarrond beschermde vogelnesten, eekhoorns en das.

> **2 Afbakening onderzoek**
>
> Door Rijkswaterstaat is een actualiserend verkennend natuuronderzoek uitgevraagd naar de volgende soort(groep)en:
> - Vogels met een jaarrond beschermde nestplaats;
> - Vleermuizen;
> - Eekhoorn;
> - Das.

Daarmee is het flora- en faunaonderzoek onvoldoende. Wij wijzen u hierbij op de bepalingen in de Wet natuurbescherming (Wnb) over de bescherming van plant- en diersoorten. Waarbij wij u aangeven dat er sprake is van een bepaalde verwevenheid van dit algemene belang met het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving. Daarnaast is er gelet op (1) de doelstellingen van de landgoed-BV en (2) de doelstellingen van de Natuurschoonwet van dit onder de Natuurschoonwet gerangschikte landgoed onze taak om aanwezige plant- en diersoorten te beschermen.

Uit het flora- en faunaonderzoek blijken ook niet de gevolgen van eventuele straatverlichting op de inheemse fauna. Daarbij tevens begrepen de mogelijke verstorende werking van de aanwezige fauna-/ dassentunnels.

5. Stikstofdepositie: blijkens de *AERIUS calculatie traject Heino-Noord* (d.d. 25 juni 2021) uitgebracht door Aveco de Bondt BV, projectnr. 203804, is voor wat betreft de stikstofdepositie alleen getoetst op omliggende Natura2000-gebieden. Bovendien laat men de stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase buiten beschouwing, omdat –zoals Aveco de Bondt BV gesteld- de te treffen maatregelen geen verkeersaantrekkende werking zouden hebben.

> **2.1.2 Gebruiksfase**
> De gebruiksfase wordt buiten beschouwing gelaten. De te treffen maatregelen hebben geen verkeersaantrekkende werking.

Zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35) ook nodig om de doorstroming te bevorderen. Een betere doorstroming betekent een aanzuigende werking van meer voertuigen. Benieuwd zijn wij waarop de stellingname in het rapport van Aveco de Bondt BV dat er geen verkeersaantrekkende werking zou zijn, is gebaseerd. Is dit zorgvuldig? Meer voertuigen betekent meer stikstof (NO_x) uitstoot. Ook voor de nabij de N35 gelegen Natura2000 gebieden "Boetelerveld", "Sallandse Heuvelrug" en "Wierdense veld". Daarnaast heeft dit ook direct gevolgen voor de verzuring van de bosbodems op landgoed De Gunne" door uitloging en daarmee op de voedselkringloop en biodiversiteit. Daarnaast heeft meer stikstof (NO_x) uitstoot ook negatieve gevolgen op onder andere de rijksmonumenten: aantasting houten delen en rieten daken (extra algen en mosgroei), aantasting van kalkvoegen, natuursteen, etc., etc.

Met het oog op het algemeen natuurbelang heeft de Rechtbank Zeeland-West-Brabant op 10 februari 2022 (ECLI:NL:RBZWB:2022:665) geoordeeld dat wanneer in een uitspraak in beroep zou blijken dat men ten onrechte heeft besloten dat significante gevolgen niet konden worden uitgesloten, het moeilijk is om eventuele in de tussentijd ontstane schade aan de gebieden achteraf ongedaan te maken. De voorzieningenrechter heeft daar ook bij in aanmerking genomen dat de natuur in Nederland kampt met een stikstofcrisis en dat het voorzorgsbeginsel vergt dat dergelijke schade zoveel mogelijk vooraf wordt voorkomen in plaats van dat de schade achteraf moet worden hersteld.

6. Kwalitatieve verplichting: voor het perceel, kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nr. 23, heeft de provincie Overijssel middels een kwalitatieve verplichting (met zware sancties) aan Landgoed "De Gunne" B.V. de verplichting opgelegd om het als bos in stand te houden en natuurwaarden verder tot ontwikkeling te laten komen. In het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord zal een gedeelte de bestemming '*verkeer*' krijgen. De instandhouding en exploitatie van het bos wordt door het overgangsrecht beperkt en creëert een strijdige situatie met privaatrechtelijke verplichtingen van ondergetekende. Overigens kan het niet zo zijn dat als het de overheid zelf niet goed uitkomt dat ze aan de grondeigenaar een dergelijke verplichting heeft opgelegd, voor haar zelf die natuurbestemming er maar weer af haalt. Daarmee faalt het provinciale natuurbeleid en handelt men in strijd met het Verdrag van Glasgow.

Overigens voor het opheffen van een privaatrechtelijke kwalitatieve verplichting heb je instemming van beide partijen nodig. Dit kan niet éénzijdig. Wat als ondergetekende niet meewerkt en de provincie houdt aan de door de provincie opgelegde privaatrechtelijke verplichting?

7. Door uw voornemen wordt het ontsluitingspad, welke tevens een opengesteld Natuurschoonwet pad betreft, ten dele omgevormd naar de bestemming 'verkeer'. Dit terwijl dit ontsluitingspad voor ondergetekende strategische grond betreft. Het is voor ondergetekende een belangrijke verbindingsstrook om straks via eigen grond feitelijk nagenoeg te kunnen komen bij de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) in de gemeente Raalte.

   Overigens is het wijzigen van de bestemming op een gedeelte van het gemeente Heino, sectie i, nr. 23 naar de bestemming '*verkeer*' helemaal niet nodig. Zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35) nodig om de veiligheid en doorstroming te bevorderen (over laatstgenoemde onder punt 11 meer). Rijkswaterstaat voert deze werkzaamheden uit in het kader van MV3 (Meer Veiligheid 3). Het MV3 is inmiddels achterhaald en daarvoor is het MV4 (Meer Veiligheid 4) in de plaats gekomen. Het MV4 wordt inmiddels uitgevoerd op delen van de N36. Daarbij dienen greppels en sloten binnen de zogenaamde obstakelvrije zone gedempt te worden. De waterafvoer wordt gegarandeerd door het aanbrengen van (drainage)buizen in de oude loop van de te dempen sloten. Indien Rijkswaterstaat ten behoeve van de bajonetsluiting door de loop van de Nieuwe Kolkwetering net ruimte te weinig heeft, zouden daar anticiperend op het MV4 ook direct (drainage)buizen aangelegd kunnen worden en kan de Nieuwe Kolkwetering ter plaatse vervolgens gedempt worden. Daardoor wordt er direct extra ruimte voor de bajonetsluiting gecreëerd en kan ter plaatse herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering achterwege gelaten worden.

<u>Zienswijzen met betrekking tot de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr):</u>

<u>Inleiding:</u>
Landgoed "De Gunne" is in 1828 doorsnede door de Rijksweg, thans bekend als N35. De hele infrastructuur op het landgoed is vanaf 1828 gericht op de N35. Het landgoed heeft vanaf 1828 zakelijke rechten van uitweg op de N35. Zoals reeds meerdere malen aan Rijkswaterstaat en de gemeente is aangegeven, zijn deze ontsluitingen cruciaal voor de exploitatie en instandhouding van het landgoed. De op het westelijke deel van het landgoed gelegen landbouwgronden zijn alleen via deze in-/uitritten ontsloten.

Bij een viertal brieven (d.d. 10 maart 2022; kenmerk: resp. RWS-2021/41121, RWS-2022/6464, 6465 en 6466) hebben Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het landgoed voor wat betreft de percelen kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie G, nr. 364 en sectie I, nrs. 5, 90 en 383, geïnformeerd over het voornemen om onze in-/uitritten op te heffen en dat toegestaan wordt een uitweg te maken naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) in de gemeente Raalte. De voorgenomen intrekkingen zijn geregistreerd onder nrs. RWSZ2020-00015694, RWSZ2020-00015696, RWS2020-00015699 en RWS2020-00015701.

Ondergetekende verzet zich tegen het voornemen om onze in-/uitritten op te heffen.

Uit een mondelinge toelichting op 17 maart 2022 is door medewerkers van Rijkswaterstaat aangegeven dat de ontsluitingen dicht gaan op het moment dat de bajonetsluiting ter hoogte van Zwolseweg 62 – 68 open gaat. Er is daarbij door Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Raalte gekozen voor een traject dat (de eigenaar van) landgoed "De Gunne" via een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure de benodigde financiële middelen maar moet zien te verkrijgen en een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren.

Zienswijzen:

8. Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (art. 1 EP EVRM): het voornemen om onze in-/uitritten te laten vervallen is in strijd met art. 1 EP EVRM, waarin is bepaald dat iedere natuurlijke of rechtspersoon recht heeft op het ongestoord genot van zijn eigendom. In de zaak Vékony t, Hongarije heeft het Europese Hof voor de Rechten van de Mens op 13 januari 2015 uitspraak gedaan dat ook een vergunning een eigendomsrecht vormt dat beschermd wordt door art. 1 EP EVRM.

9. Onjuiste uitgangspunt en zakelijk rechten van uitweg: blijkens de ontwerpbeschikkingen gaan Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat er van uit (citaat:)

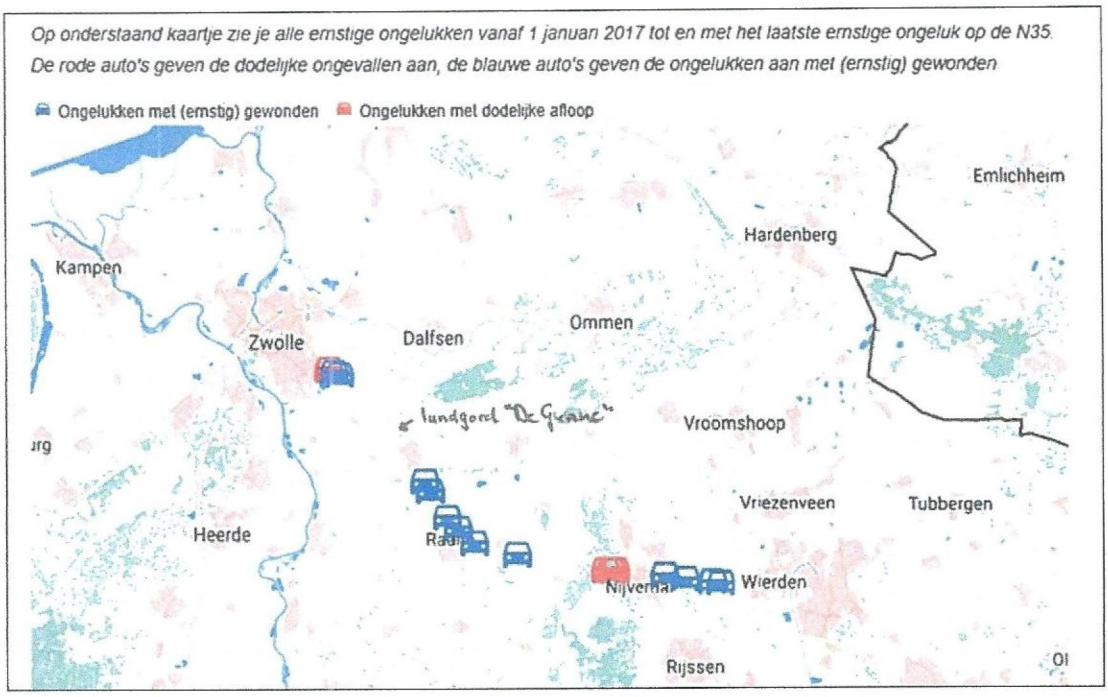
> De huidige oversteek c.q. in- en uitrit wordt wat betreft locatie en inrichting geacht met een vergunning op grond van artikel 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) aanwezig te zijn, dan wel een van rechtswege verkregen recht te zijn. De minister wenst deze vergunning in te trekken.

   Een onjuiste veronderstelling. Er wordt voorbij gegaan aan de zakelijk rechten van uitweg. In het Nederlandse recht kunnen rechten van uitweg ontstaan door ze notarieel te beschrijven dan wel door verjaring. De uitwegen van het landgoed bestaan sinds 1828. Het betreffen onbelemmerde doorgangen. Een eigenaar van een lijdend erf kan niet eenzijdig een recht van uitweg opheffen of inperken. Daarvoor is wilsovereenstemming met de eigenaar van het heersende erf nodig. Ondergetekende verzet zich hierbij tegen het voornemen van de eigenaar van het lijdende erf om de uitwegen te laten vervallen dan wel in te perken.

10. Onjuiste uitgangspunten / motivering ontwerpbeschikkingen: blijkens de motivering in de ontwerp-beschikkingen (citaat:) '*Hiertoe zijn er knelpunten in de verkeersveiligheid die door toename in de toekomst alleen maar groter worden.*' Zoals onder meer uit het hierna volgende punt (11) blijkt, zijn er (thans) geen knelpunten in de verkeersveiligheid van dit baanvak. Daarmee bent u voornemens uw besluit te nemen op een toekomstige onzekerheid. Dat is onzorgvuldig overheidshandelen. Iets dat een betrouwbare en zorgvuldig handelende overheid niet mag. Zeker als de impact en het nadeel voor het landgoed zo groot zijn.

    Bij uw uitgangspunten en motivering geeft u tevens aan (citaat:) '*Weggebruikers rijden van de hoofdrijbaan naar de parallelweg via de berm.*'. Voor onderhavige in-/uitritten is dit ook een onjuiste weergave waarop u uw beslissing wilt baseren. Er wordt namelijk niet door de berm naar de parallelweg gereden, maar via daartoe speciaal door Rijkswaterstaat aangelegde klinkerverhardingen.

11. Algemeen (veiligheid en doorstroming): zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35), waartoe ook uw voornemen om onze in-/uitritten op te heffen behoort, nodig om de veiligheid en doorstroming te bevorderen. Hierover wordt de volgende (opmerkingen in het kader van deze) zienswijzen:
    a) Veiligheid: geheel ten onrechte wordt dit argument als reden aangehaald. Het lijkt te ontbreken aan een goede analyse naar de veiligheid van het baanvak Heino-Noord. Dat het met de veiligheid van het baanvak ter hoogte van landgoed "De Gunne" (baanvak Heino-noord) goed gesteld is, blijkt uit onderstaand overzichtskaartje.



Bovendien als het echt om de veiligheid zou gaan dan hadden Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte na de eerste plannen daartoe in 2016 publiekelijk gemaakt te hebben, binnen de daarbij in het vooruitzicht gestelde termijn de maatregelen al lang uitgevoerd. Keer op keer wordt het doorgeschoven naar een later moment. Ook had Rijkswaterstaat het grote ANWB wegwijsbord ter hoogte van de Grote poort dan al lang naar aanleiding van diverse meldingen verplaatst. Voor tractoren belemmert dat bord namelijk het uitzicht voor verkeer dat uit de richting van Heino komt.

b) Doorstroming: ook dit argument gaat voor het baanvak ter hoogte van landgoed "De Gunne" niet op. Daar zit geen stagnatie. Als men de doorstroming op de N35 wil bevorderen moet Rijkswaterstaat op de eerste plaats de verkeerslichten (beter gezegd: stoplichten) anders afstellen. Veelvuldig springen ze op **rood**, zonder dat er verkeer van een zijweg aankomt. Knooppunt Bos te Raalte is een belangrijk stagnatiepunt.

12. Algemeen: Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte kiezen voor een traject dat het landgoed ondanks andere toezeggingen in 2018 maar via een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure de benodigde financiële middelen moet zien te verkrijgen en een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren. Niet alleen de bebouwde percelen erfpercelen Zwolseweg 50, 52, 52a en 54 te Heino, maar ook de op het westelijk deel van het landgoed gelegen landbouwgronden en bossen, worden ontsloten via de in-/uitritten die men nu voornemens is te sluiten. De veroorzakende overheid (waartoe ook de gemeente Raalte wordt gerekend) stelt zich op het standpunt dat het landgoed het ontsluitingsprobleem dat daardoor ontstaat zelf maar separaat moet zien op te lossen. Of het landgoed daarin (tijdig) slaagt en de benodigde vergunningen daartoe krijgt is onzeker. Ook is het de vraag of het kostenneutraal (mede gelet op de aftrek maatschappelijk risico) kan en of het landgoed de daarvoor benodigde financiële middelen gaande een planschade en nadeelcompensatietraject kan voorfinancieren. Ook pachters zullen wellicht gaan weigeren hun pacht te betalen omdat zij niet op het gepachte kunnen komen. Dat een zorgvuldig handelende overheid haar burgers (lees: landgoed) dergelijk handelen niet mag aandoen is wel uit de toeslagenaffaire gebleken. Bovendien doet het landgoed hierbij een beroep op het gelijkheidsbeginsel. In dit kader wordt tevens gememoreerd de zaak boomkwekerij Stuifenberg te Zwolle. Door het herinrichten van de N35 tussen Kuyerhuislaan te Zwolle en de spoorwegovergang, veroordeelde de rechtbank de overheid om het aangelegde spoorwegviaduct (N35; nabij (fictief) hectometerpaaltje 3,3 (paaltjes ontbreken daar)) het viaduct te verbreden,

zodat die ook voor de ontsluiting met gemotoriseerd verkeer van de aan de overzijde van de weg gelegen landerijen geschikt was.

Het door Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte gekozen traject van powerplay (i.p.v. fairplay) biedt voor haar ook een enorme onzekerheid. Immers in het planschade- en nadeelschadetraject blijkt uiteindelijk hoe groot de door de overheid te vergoeden schade is. Houd daarbij er rekening mee dat doordat niet voldaan wordt aan de vereisten uit de Natuurschoonwet-rangschikking er latente fiscale claims met invorderingsrenten, tot invordering komen. Een weg terug is er voor Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Raalte dan niet meer. Hetzelfde geldt ook als de kwalitatieve verplichting op het perceel Heino, sectie i, nr. 23, wordt geschaad en de provincie tot invordering contractuele boete over gaat.

13. Alternatieve interne ontsluitingen (toezeggingen uit 2018): door Rijkswaterstaat zijn in 2018 toezeggingen gedaan om een nieuw kavelpad langs de Oude en Nieuwe Kolkwetering naar de locatie van de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35 (ter hoogte van km 11,27 (HRL)), aan te leggen. Gesprekken waren al zo ver dat er door Rijkswaterstaat al een onderhoudsgarantie voor een bepaalde periode was toegezegd. Ook zijn financiële middelen toegezegd voor het opwaarderen van een ander ontsluitingspad met hardgebakken klinkers (laatstgenoemde vanwege de status als beschermde historische buitenplaats). Door plotseling handelen van Rijkswaterstaat zijn die gesprekken eind 2018 opgeschort. Dit omdat het landgoed niet voornemens was haar handtekening te zetten bij het kruisje onder een document met tal van nieuwe voorwaarden van de overheid. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij na gedane toezeggingen verplicht deze toezeggingen na te komen. Ik verwijs u hiervoor onder meer naar de verslagleggingen. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen.

14. Alternatieve interne ontsluitingen: de overheid neemt dus als insteek dat ondergetekende een eigen infrastructuur en aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) moet realiseren voor alle historische in-/uitritten waarvan zij voornemens is die te laten vervallen. Van een zorgvuldig handelende overheid mogen wij dan verwachten dat zij aangeeft hoe zij concreet die interne ontsluiting in gedachten heeft en welke publiekrechtelijke voorwaarden zij daar aan zal verbinden. Daarbij rekening houdende met onder meer:
    - de in het kader van de Wet Natuurbescherming (Wnb) beschermde planten en diersoorten (waartoe onder andere rode lijstsoorten als raaf (*Corvus corax*), boommarter (*Martes martes*) en das (*Meles meles*) met burcht). Onder aangeven van eventueel te treffen mitigerende maatregelen);
    - de status als beschermde historische buitenplaats (rijksmonument);
    - de status als opengesteld Natuurschoonwet landgoed (met latente fiscale claims);
    - de status als Natuur Netwerk Nederland (NNN);
    - de kwalitatieve verplichting die rust op het perceel kadastraal bekend als Heino, sectie i, nr. 23.

In uw reactie op deze zienswijzen vernemen wij tevens graag van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte hoe de nieuw te realiseren ontsluiting volgens haar kan worden aangelegd en de daartoe noodzakelijke vergunningen worden verleend. Iets dat wij van een zorgvuldig handelende overheid moeten kunnen verwachten. Op voorhand merken wij u op dat de aanwezige lanenstructuur uit 1730 zich daar niet toe leent (maak niet opnieuw deze fout). Houd er daarbij overigens ook rekening mee dat er voor de aansluiting op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) ten behoeve van het landgoed en haar grondgebruikers ook notarieel een te beschrijven recht van overpad over een deel van de percelen thans kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nrs. 21 en 22 moet komen.

Duidelijkheid over de nieuw te realiseren interne ontsluitingen is ook vereist voor een planschadeprocedure en nadeelcompensatieprocedure.

15. Beschermde historische buitenplaats: niet alleen bepaalde gebouwde delen op het landgoed zijn door de minister aangewezen als rijksmonument, maar ook (de aanleg van) het park, de lanen en deel van de landerijen de status van rijksmonument (monumentnr. 521426), ter grootte van ongeveer 46 hectare. Bij deze ruimteclaim ten behoeve van de weg en alternatieve interne ontsluitingen naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL), moet Ondergetekende steeds de afweging maken hoe de verantwoordelijkheid voor het nationaal erfgoed het beste gewaarborgd kan worden, zowel voor nu als voor de toekomst. Ook gelet op de Natuurschoonwet rangschikking is het behoud van de karakteristieke verschijningsvorm voor het behoud van het natuurschoon wenselijk. Hier hebben Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte niet dan wel onvoldoende rekening mee gehouden. Dit terwijl de minister van Infrastructuur en Waterstaat ons heeft geschreven dat ook rekening gehouden moet worden met (de aanleg van) deze beschermde historische buitenplaats die onder het regiem van de Erfgoedwet valt. Iets dat eerder overigens ook bij het nabij gelegen landgoed Soeslo is gebeurd.

16. Timing sluiting in-/uitritten: voor zover er wel één of meerdere in-/uitritten gesloten worden dan wel qua gebruik beperkt worden, vragen wij uw aandacht voor het volgende. Uit een mondelinge toelichting op 17 maart 2022 is door medewerkers van Rijkswaterstaat aangegeven dat de in-/uitritten dicht gaan op het moment dat de bajonetsluiting ter hoogte van Zwolseweg 62 – 68 open gaat. Blijkens de ontwerpbeschikkingen zit hier maximaal een maand tussen. Gelet op het door Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte gekozen traject, is het zeer onwaarschijnlijk dat de nieuwe interne ontsluitingen op dat moment ook gereed kunnen zijn. De exploitatie van het landgoed komt daarmee direct in geding. Voor zover één of meerdere in-/uitritten wel afgesloten worden dan wel de gebruiksrechten beperkt worden, zal dat logischerwijs niet eerder kunnen en mogen dan dat Ondergetekende ook in staat is gesteld om de nieuwe interne ontsluitingen op de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) gereed te kunnen hebben.

    Goed om daarbij rekening te houden dat op de thans door de overheid voor ogen staande werkwijze we de planschade- en nadeelcompensatieprocedure eerst helemaal doorlopen moeten hebben om vervolgens nog het vergunningen traject te moeten doorlopen.

17. Grote Poort: de Grote Poort is bij de historische aanleg van deze beschermde historische buitenplaats de hoofdontsluiting van het landgoed. De wegenstructuur van het landgoed loopt naar de Grote Poort. Deze hoofdontsluiting en het behoud daarvan zijn van essentieel belang voor de exploitatie en de instandhouding van het landgoed. Dit voor landbouwverkeer en de aan- en afvoer met vrachtverkeer. De bestaande infrastructuur ter plaatse is daar ook voor geschikt. Een wijziging van infrastructuur is direct conflicterend met de op grond van de Erfgoedwet beschermde status. Wijzigingen betekenen ook een aantasting van de karakteristieke verschijningsvorm, iets dat in strijd kan zijn met het behoud van het natuurschoon als bedoeld in de Natuurschoonwet 1928. Ook is die conflicterend met het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving. Wellicht wordt zelfs woongenot gederfd.

18. Grote Poort (hulpdiensten): vanaf de Grote Poort zijn ontsloten de woningen Zwolseweg 50, 52, 52a en 54, en het erfperceel Zwolseweg 52a met de nadere aanduiding 'bosbouwbedrijf' ten behoeve van de exploitatie van het landgoed. Voor de aanrijtijd van de hulpdiensten als ambulance geldt de norm dat de ambulance binnen 15 minuten na melding ter plaatse moet zijn. Is er een calamiteit waarbij ambulance, brandweer of politie op of nabij genoemde adressen moet zijn, dan komt gelet op de adressering een afsluiting van de Grote Poort de aanrijtijd niet tegoeden. Ook niet als de hulpdiensten vanaf de bajonetaansluiting via een pad de locatie moet zien te bereiken. Cruciale tijd gaat daarbij verloren met alle gevolgen van dien en mogelijk onnodige sterftegevallen. Uit een terugkoppeling dat Rijkswaterstaat op 17 maart 2022 met betrekking tot dit

punt gaf, hadden zij van de gemeente begrepen dat dit wel mee zou vallen. Dat dit niet correct is bleek wel toen de brandweer enkele jaren geleden het adres Zuthemerweg 4 te Heino (dat ontsloten is via de Zwolseweg i.p.v. de Zuthemerweg) niet tijdig kon vinden.

Rijkswaterstaat heeft eerder toezeggingen gedaan over het ten behoeve van hulpdiensten open houden van de Grote Poort. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij verplicht de eerdere toezeggingen na te komen.

19. Grote Poort (uitvaart): bij hun uitvaart verlaten de afstammelingen van het landgoed via de Grote Poort. Een dergelijke traditie komen wij bijvoorbeeld ook tegen bij huize Almelo te Almelo waarbij de N349 zelfs wordt afgesloten. Hier is eerder met Rijkswaterstaat over gesproken en dat was geen probleem. De uitrit bij de Grote Poort dient voor die gevallen in tact te blijven.

20. Kleine Poort (ontsluiting landbouwgrond): de in-/uitrit bij de Kleine Poort is de enige ontsluitingsmogelijkheid om te komen op het ter plaatse gelegen perceel landbouwgrond. De omliggende bosgrond is ongeschikt voor het aanleggen van een voor landbouwverkeer geschikt alternatief. Niet alleen gelet op de aantasting van de fysieke leefomgeving en woongenot, het behoud van een goede kwaliteit van onze directe woon- en leefomgeving, het natuurschoon en het leefgebied van onder meer rode lijstsoorten als raaf (*Corvus corax*), boommarter (*Martes martes*) en das (*Meles meles*; let wel: dassenburcht), maar ook gelet op de drassigheid van de bospaden. Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte zijn daarvan op de hoogte. Dat is ook de reden dat Rijkswaterstaat in eerdere gesprekken bij herhaling heeft aangegeven die oversteek zo in te willen inrichten dat die wel geschikt blijft voor overstekend landbouwverkeer. Door plotseling handelen van Rijkswaterstaat zijn die gesprekken eind 2018 opgeschort, omdat ondergetekende niet voornemens was haar handtekening te zetten bij het kruisje onder een document met tal van nieuwe voorwaarden van de overheid. Mede gelet op het Haviltext arrest (HR 13/3/1981 NJ1981/635) is Rijkswaterstaat als zorgvuldig handelende overheidspartij na gedane toezeggingen verplicht de in-/uitrit bij de Kleine Poort open te laten en het oude zakelijke recht te respecteren. Zo nodig wil ik als bewijs hiervoor getuigen oproepen.

    Een alternatieve ontsluitingsroute zou wel kunnen zijn om door de ter plaatse gelegen brede noordelijke berm een ontsluitingspad richting het kruispunt Heino-Noord met aansluiting op de Dalfserweg aan te leggen.

21. Kleine Poort (ontsluiting landgoed in het kader van de Natuurschoonwet-openstelling): landgoed "De Gunne" is gerangschikt als opengesteld Natuurschoonwet landgoed. Sinds 2017 is het landgoed weer belast met nieuwe latente fiscale claims vanuit de Natuurschoonwet. Claims die het ministerie van Financiën gaat invorderen (te vermeerderen met invorderingsrente) indien de instandhoudingseis (incl. openstellingsregels) en/of bezitseis worden geschaad. Per 1 januari 2021 heeft de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit de *Beleidsregel openstelling landgoederen Natuurschoonwet 1928* gewijzigd. Ten gevolge van deze wijziging telt een doodlopend wandelpad niet meer mee voor de vereiste van een gelijkmatige verdeling van de opengestelde padenstructuur op het landgoed. De Kleine Poort is in het kader van de Natuurschoonwet openstelling een entree / vertrekpunt voor wandelaars. Komt de in-/uitrit (lees: oversteek) voor wandelaars te vervallen, dan wordt het bestaande pad een doodlopend pad. Gevolg is dat dit deel van het landgoed niet meer kan voldoen aan de voorwaarden die vanuit de Natuurschoonwet aan het landgoed worden gesteld. Dit deel van het landgoed zal daarmee aangemerkt gaan worden als gesloten deel. Niet alleen latente fiscale claims komen daarmee tot invordering, ook toekomstige fiscale faciliteiten worden daarmee gemist. Let wel ook wandelaars zullen een afsluiting van de wandelroute niet begrijpen en zelf een alternatief gaan zoeken (en op een willekeurige plek de N35 gaan oversteken (let op de verkeersveiligheid!)) om daarmee de wandeling (veelal internet wandelroutes) te kunnen vervolgen. Wandelaars zullen ter plaatsen via een duidelijk (gemarkeerde) vervolgroute begeleid moeten gaan worden. Dit zou kunnen door via

een door de berm aan de buitengrens aan te leggen vervolg van de wandelroute naar de onder het kruispunt Heino-Noord gelegen fiets-/voetgangerstunnel (dan wel over het onder het vorige punt als alternatief geopperde ontsluitingspad).

22. Te vestigen recht van overpad. Bij een uitweg te maken naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) en de bajonetsluiting zelf, dient ten behoeve van het landgoed en haar grondgebruikers over een gedeelte van de percelen thans kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie i, nrs. 21 en 22, een recht van overpad notarieel beschreven te worden, om daar ook daadwerkelijk te kunnen en mogen komen.

23. Nadeelcompensatieregeling/-verordening. Hierbij vragen wij de nadeelcompensatieregeling-/verordening van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte op. Tevens wordt de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 opgevraagd. De provincie Overijssel past de schaderegeling kanaal Almelo-de Haandrik ruimhartig toe. Gebeurt dat hier ook?

<u>Zienswijzen met betrekking tot de Ontwerp-watervergunning:</u>

24. De ontwerp-watervergunning omvat ook een herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering tussen km 11,25 (HRL) en 11,50 (HRL) om daarmee meer ruimte te kunnen creëren. Betreffend gedeelte ligt niet op de legger oppervlaktewateren van het waterschap DOD. Voor ons als eigenaar van het perceel gemeente Heino, sectie i, nr. 23, zijn bij de Ontwerp-watervergunning belangen van Ondergetekende in geding: het ontsluitingspad zou daarbij versmald kunnen worden; het is conflicterend met de hierboven genoemde kwalitatieve verplichting; e.d. Kortheidshalve wordt verwezen naar bovenstaande punten, die u hier als ingevoegd moet beschouwen. Ondergetekende verzet zich dan ook tegen een herprofilering van de Nieuwe Kolkwetering tussen km 11,25 (HRL) en 11,50 (HRL).

    Voor de herprofilering is overigens ook helemaal geen noodzaak. Wij lichten dit als volgt toe. Rijkswaterstaat voert deze werkzaamheden uit in het kader van MV3 (Meer Veiligheid 3). Het MV3 is inmiddels achterhaald en daarvoor is het MV4 (Meer Veiligheid 4) in de plaats gekomen. Het MV4 wordt inmiddels uitgevoerd op delen van de N36. Daarbij worden greppels en sloten binnen de zogenaamde obstakelvrije zone gedempt te worden. De waterafvoer wordt gegarandeerd door het aanbrengen van (drainage)buizen in de oude loop van de te dempen sloten. Gelet op het nieuwe MV4 is herprofilering helemaal niet meer geoorloofd en kan men met het plaatselijk ten dele dempen van de Nieuwe wetering eventueel extra noodzakelijk ruimte creëren.

<u>Zienswijzen met betrekking het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord:</u>

25. De wegbeheerder wil langs de Rijksweg N35 tussen km 10,2 en km 12,8 verkeersborden plaatsen. Voorkomen moet worden een wildgroei aan landschapontsierende verkeersborden. Volgens het ter inzage gelegde kaartmateriaal gaat het alleen om twee verbodsborden voor fietsers en bromfietsen en twee borden verplicht fietspad voor fietsers en bromfietsen, allen ter hoogte van de aan te leggen bajonetsluiting. Daartegen geen zienswijzen.

    Indien er daarentegen wel extra verkeersborden en/of straatverlichting wordt/worden geplaatst op het baanvak km 11,8 en km 12,4 dienen wij daartegen wel zienswijzen in. Dat gedeelte valt namelijk ook onder de beschermde historische buitenplaats, let daarbij ook op basis van de Erfgoedwet beschermde historische zichtassen. Voor landschapontsierende verkeersborden en straatverlichting is daar geen plaats. Straatverlichting zal bovendien negatieve impact hebben op de vleermuizenpopulatie, de das (*Meles meles*), de boommarter (*Martes martes*) en andere inheemse soorten

Zienswijzen met betrekking tot de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden:

26. Blijkens uw publicatie (d.d. 16 maart 2022) op de gemeentepagina worden in het deelgebied Heino noord vier bomen geveld. Indien het bijbehorend kaartmateriaal bekeken wordt, staan er echter 38 stuks te kappen bomen aangegeven. Uit die stukken blijkt onvoldoende om welke vier bomen het thans gaat, zodat wij op dit punt pro forma zienswijzen indienen en u eerst om een nadere toelichting vragen.

    Overigens vragen wij u om bij een eventuele vergunningverlening aan Rijkswaterstaat nadrukkelijk de voorwaarde te verbinden dat Rijkswaterstaat zich wel houdt aan de bepalingen van de Gedragscode zorgvuldig bosbeheer. Die gedragscode welke is goedgekeurd door verantwoordelijke Staatssecretaris schrijft voor dat er in verband met het broedseizoen jaarlijks vanaf 15 maart geen houtopstanden meer geveld mogen worden in loof en gemengd bos. Op 10 mei 2019 laat Rijkswaterstaat een oude beuk met meerdere nestholtes gewoon vellen. Het betrof een beuk die al enkele maanden daarvoor gemarkeerd stond om te vellen.

Gelet op vorenstaande verzoeken wij u met betrekking daar waar de belangen van Ondergetekende geschaad worden uw goedkeuring aan het Ontwerpverkeersbesluit N35, deelgebied Heino noord; de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr); de ontwerp-watervergunning; de ontwerp-omgevingsvergunning op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor het vellen van houtopstanden; en het Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35 deeltraject Heino Noord te onthouden.

Tot slot merkt belanghebbende op gehoord te willen worden.

Een afschrift van deze zienswijzen doen wij daarom per mail toekomen aan Rijkswaterstaat.

In afwachting van uw reactie verblijven wij.

Met hartelijke groet,

Zienswijze Nr. 6

AANTEKENEN
De gemeenteraad van de gemeente Raalte
Postbus 140
8100 AC RAALTE

Tevens per **mail** info@raalte.nl

Betreft : Coördinatie N35, zienswijzen Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken
(Wbr)

Heino, ## april 2022

Geachte heer, mevrouw,

dient hierbij de navolgende zienswijzen in tegen de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr), welke thans ter inzage liggen.

pacht aan de oostzijde van de N35 gelegen landbouwgronden van landgoed "De Gunne" ten behoeve van de exploitatie van zijn melkveebedrijf. De bedrijfsgebouwen van dit melkveebedrijf bevinden zich aan de westzijde van de N35 en wel aan de Zwolseweg 73 te Heino.

Blijkens een viertal ontwerp-beschikkingen zijn Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voornemens de in-/uitritten van en naar de percelen kadastraal bekend als gemeente Heino, sectie G, nr. 364 en sectie I, nrs. 5, 90 en 383, op te heffen en wordt het toegestaan een uitweg te maken naar de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35, ter hoogte van km 11,27 (HRL) in de gemeente Raalte. De voorgenomen intrekkingen zijn geregistreerd onder nrs. RWSZ2020-00015694, RWSZ2020-00015696, RWS2020-00015699 en RWS2020-00015701.

Ondergetekende dient hierbij zijn zienswijzen in tegen het voornemen om betreffende in-/uitritten op te heffen.

1. Exploitatie landbouwgronden oostzijde N35: onzeker is of ondergetekende straks nog op zijn pachtgronden aan de oostzijde van de N35 kan komen en –zo ja- hoe? Bovendien wat als een alternatieve ontsluiting nog niet gereed is/kan zijn op het moment dat u voornemens bent de betreffende in-/uitritten af te sluiten?

   Verder verneemt ondergetekende graag van u hoe het met de door zijn landbouwbedrijf te lijden bedrijfsschade (omrijschade e.d.) zit in het geval de overheid de in-/uitritten daadwerkelijk opheft.

2. Onjuiste uitgangspunten / motivering ontwerpbeschikkingen: blijkens de motivering in de ontwerp-beschikkingen (citaat:) '*Hiertoe zijn er knelpunten in de verkeersveiligheid die door toename in de toekomst alleen maar groter worden.*' Thans zijn er geen knelpunten in de verkeersveiligheid van dit baanvak (zie ook punt 3). Daarmee bent u voornemens uw besluit te nemen op een toekomstige onzekerheid. Dat is onzorgvuldig overheidshandelen. Iets dat een betrouwbare en

zorgvuldig handelende overheid niet mag. Zeker als de impact en het nadeel voor mijn landbouwbedrijf zo groot zijn.

Bij uw uitgangspunten en motivering geeft u tevens aan (citaat:) '*Weggebruikers rijden van de hoofdrijbaan naar de parallelweg via de berm.*'. Voor onderhavige in-/uitritten is dit ook een onjuiste weergave waarop u uw beslissing wilt baseren. Er wordt namelijk niet door de berm naar de parallelweg gereden, maar via daartoe speciaal door Rijkswaterstaat aangelegde klinkerverhardingen.

3. Veiligheid: zoals uit uw publicatie op 16 maart 2022 blijkt is de set van maatregelen voor deze weg (N35), waartoe ook uw voornemen om onze in-/uitritten op te heffen behoort, nodig om de veiligheid te bevorderen.

   Ten onrechte wordt het argument van veiligheid als reden aangehaald. Met de veiligheid van het baanvak Heino-noord is het goed gesteld is. Ongelukken gebeuren op de N35 nabij de plaats Raalte, alsmede tussen Nijverdal en Wierden. Het lijkt te ontbreken aan een goede analyse naar de veiligheid van het baanvak Heino-Noord.

   Bovendien als het echt om de veiligheid zou gaan dan hadden Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte na de eerste plannen daartoe in 2016 publiekelijk gemaakt te hebben, binnen de daarbij in het vooruitzicht gestelde termijn de maatregelen al lang uitgevoerd. Keer op keer wordt het doorgeschoven naar een later moment. Ook had Rijkswaterstaat het grote ANWB wegwijsbord ter hoogte van de Grote poort dan al lang naar aanleiding van diverse meldingen verplaatst. Voor tractoren belemmert dat bord namelijk het uitzicht voor verkeer dat uit de richting van Heino komt.

4. Alternatieve interne ontsluitingen (toezeggingen uit 2018): door Rijkswaterstaat zijn in 2018 toezeggingen gedaan om een nieuw kavelpad langs de Oude en Nieuwe Kolkwetering naar de locatie van de (nog aan te leggen) parallelweg aan de noordoostzijde van de rijksweg N35 (ter hoogte van km 11,27 (HRL)), aan te leggen. Gesprekken waren al zo ver dat er door Rijkswaterstaat al een onderhoudsgarantie voor een bepaalde periode was toegezegd. Rijkswaterstaat is als zorgvuldig handelende overheidspartij na gedane toezeggingen verplicht deze toezeggingen na te komen. Doet zij dat niet, dan vallen wij weer terug op het voorgaande plan om de in-/uitritten open te houden voor landbouwverkeer.

5. Kleine Poort (ontsluiting landbouwgrond): de in-/uitrit bij de Kleine Poort is de enige ontsluitingsmogelijkheid om te komen op het ter plaatse gelegen perceel landbouwgrond. De omliggende bosgrond is ongeschikt voor het aanleggen van een voor landbouwverkeer geschikt alternatief. Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte zijn daar van op de hoogte. Dat is ook de reden dat Rijkswaterstaat in eerdere gesprekken bij herhaling heeft aangegeven die oversteek zo in te willen inrichten dat die wel geschikt blijft voor overstekend landbouwverkeer.

6. Nadeelcompensatieregeling/-verordening. Hierbij vraag ik de nadeelcompensatieregeling-/verordening van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte op. Tevens wordt de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 opgevraagd.

Gelet op vorenstaande verzoeken wij u met betrekking daar waar de belangen van ondergetekende geschaad worden uw goedkeuring aan de Ontwerp-beschikkingen Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) te onthouden.

In afwachting van uw reactie verblijven wij.

Met hartelijke groet,

Zienswijze Nr. 7

Van:
Verzonden: vrijdag 15 april 2022 22:02
Aan: Gemeente Raalte
Onderwerp: Zienswijze Bajonet kruizing N35 t.h.v. hm paal 11

Zienswijze

Wij zijn een van de adressen rondom het nieuwe plan deeltrajecten Heino Noord. Wij voelen ons benadeeld bij het zien van de ontwerpen. Onze uitrit komt straks te vervallen, waardoor onze kavel veranderd van een kavel met eigen uitrit, tot een kavel met een lange uitgestrekte onhandige strook grond van +/- 100 bij 5 meter zonder eigen uitrit. Onze woning zal hierdoor fors in waarde afnemen en wij zijn afhankelijk van de uitrit van onze buurman.
Waar ik voorheen met zwaar materieel over mijn eigen uitrit mijn erf kon bereiken, ben ik straks afhankelijk van de uitrit en kwaliteit van de uitrit van Daarnaast vervallen hierdoor onze dromen om ooit (waar mogelijk) een Bed & Breakfast of woning verhuur met eigen uitrit te kunnen opzetten, waarbij we onze kavel volledig zouden kunnen splitsen, en wij onze eigen uitrit blijven behouden, en de 2e tak de uitrit van de buurman. Ook ervaren wij de laatste tijd nu de Corona minder actief speelt, dat de weg drukker wordt, en daardoor ook het geluidsoverlast toeneemt. Wij zijn bang dat wanneer de weg beter doorloopt, de verkeersdrukte ook zal toenemen, en daardoor het geluidsoverlast ook.
Voor de waardevermindering van onze kavel, toenemen van het geluidsoverlast, en het afnemen van onze toekomst plannen met onze kavel willen wij graag gecompenseerd worden. Wij willen graan beroep doen op planschade / nadeel compensatie.

Daarnaast heb ik nog een aantal opmerkingen:
-Ik vraag mij af waarom er niet een parallelweg komt naar de Ganzepanbrug, zodat wij daar onder de weg door kunnen i.p.v. oversteken. Dat is voor nu beter, maar ook een toekomstbestendig plan. En eventueel zou je daar later door kunnen rijden naar nog te realiseren stoplichten of invoegstroken...
-Hoe moet zwaar of lang materieel gebruik maken van de bajonet.
-Is iedereen er van op de hoogte dat wanneer je met een vrachtwagen met oplegger vanaf de parallelweg de bajonet over wil steken, dat je de parrallelweg blokkeert.

Graag zou ik vernemen wanneer mijn mail bij de juiste persoon is aangekomen.

Alvast bedankt, Groeten

Zienswijze Nr. 8

GEMEENTE RAALTE
Kopie aan:
Ingek. 22 APR. 2022
Doc. nr.:
Zaak nr.:
Bericht v. ontv. JA NEE

Drents Overijsselse Delta

bezoekadres Dokter van Deenweg 186
postadres Postbus 60
8000 AB Zwolle
telefoon 088 - 233 12 00
internet wdodelta.nl
bank Nederlandse Waterschapsbank Den Haag
IBAN NL66NWAB0636756882
BIC NWABNL2G
KvK 6420 8338

datum 21-04-2022 ons kenmerk Z/22/047374-194709 behandeld door
uw kenmerk Coördinatie N35 e-mail
onderwerp Zienswijze ontwerp Bestemmingsplan Buitengebied Raalte partiele herziening nr 27

Geachte heer/mevrouw,

Op 16 maart 2022 is in het Gemeenteblad nummer 110744 de publicatie verschenen van het Ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 27, N35, deeltraject Heino noord' ter hoogte van Zwolseweg 62-68. Het betreft een gecoördineerde publicatie. In de publicatie is de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen. Van deze gelegenheid maken wij gebruik.

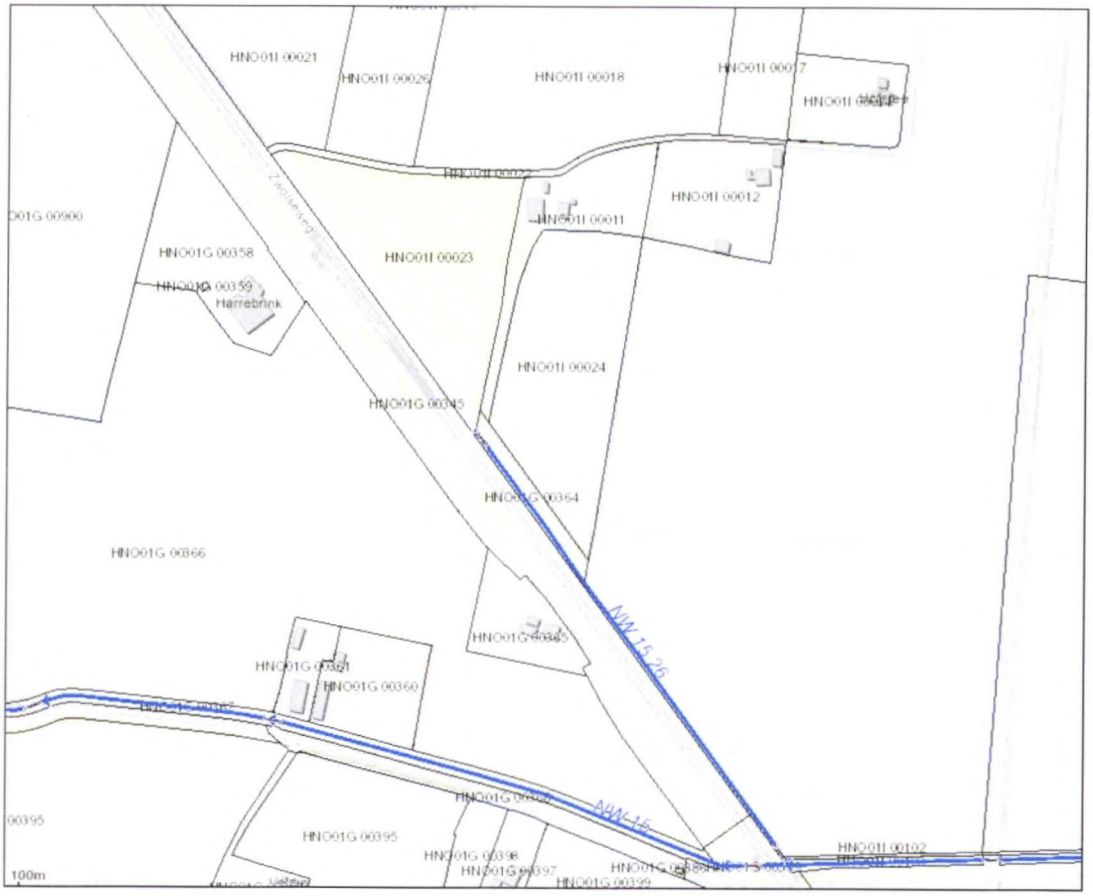
Onze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan.

Door de veiligheidsmaatregelen die door RWS op de N35 getroffen worden ondervindt het waterschap grote nadelen bij het uitvoeren van haar taak, te weten het onderhoud aan watergangen, specifiek het onderhoud aan A-watergang NW.15, de Kolkwetering. Als gevolg van de maatregelen worden de oversteken van de N35 langs de Kolkwetering afgesloten. Het waterschap gebruikt deze oversteken voor de meest efficiënte onderhoudsroute langs de Kolkwetering.

Door de afsluiting van deze oversteken is het enige alternatief nu om vanaf die locatie via de verkeerslichteninstallatie in Heino om te rijden naar de andere zijde, een afstand van ca. 3 km (enkele reis).

Dit alternatief heeft de volgende nadelen:
- Extra rij tijden.
- Meer kilometers.
- Grotere milieubelasting.
- Grotere belasting op percelen van derden door dubbele rijbewegingen a.g.v. het alternatief.

Het waterschap is voorstander van het creëren van een toegangsroute via het perceel HNO01L 00023.



Voordelen van dit alternatief zijn:

- Korte route voor het omrijden.
- Minder rij tijd.
- Minder milieubelasting.
- Geen extra belasting op percelen van derden.
- Ook andere partijen (RWS, landgoedeigenaar en pachter) zullen baat hebben bij deze route.

Uw reactie op onze zienswijze zien we met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
namens het dagelijks bestuur van Waterschap Drents Overijsselse Delta

Drents
Overijsselse
Delta
uw waterschap

postbus 60, 8000 AB Zwolle

PostNL
Port Betaald

GEMEENTE RAALTE
Kopie aan:
Ingek. 22 APR. 2022
Doc. nr.:
Zaak nr.:
Bericht v. ontv. JA NEE

P2B20

cycloon.eu

Zienswijze Nr. 9

25 april '22

Gemeente Raalte
Rijkswaterstaat

Beste Gemeente Raalte,

Hierbij gaan wij in bezwaar tegen de ontwerpbestemmingsplannen voor de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. De reden waarom wij een bezwaar aantekenen is omdat onze in- en uitrit dicht gaat en wij vervolgens een parallelweg op onze grond krijgen. Daarnaast zijn wij dan genoodzaakt om een bajonetkruising te nemen om richting Heino en Zwolle te kunnen. Wij vinden dit zeker niet veiliger zoals wordt aangegeven bij de plannen. Op dit moment kunnen namelijk wij de bushalte nemen als wij vanuit Heino komen, dit is voor ons de meest veilige optie om op onze locatie te komen. Wij vragen dus ontheffing aan om onze in- en uitrit in de originele staat te behouden.

In de onderstaande link staat het gemeentelijke besluit waarvoor wij een bezwaar aantekenen:

https://www.n35wijthmennijverdal.nl/home/default.aspx

Met vriendelijke groet,

Handtekening:

Zienswijze Nr. 10

GEMEENTE RAALTE
Kopie aan:
Ingek. 26 APR. 2022
Doc. nr.:
Zaak nr.:
Bericht v. ontv. JA NEE

Laag Zuthem 25 - 04 - 2022

Aan : het College van burgermeester en
wethouders van de gemeente Raalte
Postbus 140, 8100AC Raalte

Van :

Betreft : Zienswijze op ontwerpbestemmingsplan N35 Deeltraject Heino Noord.

Geacht College ,

Hierbij wil ik graag van de gelegenheid gebruik maken om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbestemmingsplan N35 Deeltraject Heino Noord dat nu te inzage licht.

Uit de tekeningen komt naar voren dat ons bedrijf zeer slecht bereikbaar wordt .
Dit heeft grote gevolgen voor vrachtwagens van en naar ons bedrijf .
De vrachtwagens komen meestal vanaf de rihting Zwolle , en vertrekken meestal ook weer richting Zwolle.
De parallelweg wordt zo verlegd dat er een scherpe bocht ontstaat bij de in/uitrit van ons bedrijf . De bocht in de parallelweg begint bij de in/uitrit van ons bedrijf.
Daardoor is er voor vrachtwagens geen ruimte om de bocht te kunnen maken naar de nieuw aan te leggen kruising. Ook de vrachtwagens die vanaf de richting Zwolle , via de nieuw aan te leggen kruising naar ons bedrijf komen , zullen met die scherpe bocht te maken krijgen, waardoor een zeer slechte bereikbaarheid ontstaat.
Ook is het volgens mij nodig om te onderzoeken of een vrachtwagen,
[hoe groot die ook is] de op elkaar volgende bochten vanaf/naar Hoofdrijbaan N35 - Parallelweg - in/uitrit bedrijf wel kan maken.
Ik hoop dat u onze zorgen over de bereikbaarheid van ons bedrijf begrijpt.
Graag wil ik onze zienswijze mondeling toelichten .

Hoogachtend ,

bij de balie afgegeven op

26 APR. 2022

Aan het College van
Burgemeester en
Wethouders van de
gemeente Raalte
Postbus 140, 8100 AC
Raalte

Zienswijze Nr. 11

Raalte, 27 april 2022

Geachte gemeente Raalte, politieke partijen in Raalte en Rijkswaterstaat,

Hierbij willen wij onze zienswijze indienden ten aanzien van de plannen met betrekking tot het traject Heino-Noord van de N35. (ontwerp bestemmingsplan buitengebied Raalte, onderdeel. herz. 27, deeltraject Heino-Noord Gemeente Raalte zeggen ontwerp (2022 – 03-01)

De voorgestelde plannen zouden volgens u een verbetering zijn voor de veiligheid en doorstroming van het (overstekende landbouw) verkeer op de N35. Een dusdanige verbetering dat dit de kosten van (eerder in de stukken geraamde) een half miljoen euro rechtvaardigt.

Wij zijn het hier niet mee eens. Naar onze mening voegt de voorgestelde bajonetkruising nauwelijks iets toe aan de veiligheid op dit traject bij Heino-Noord van de N35. Wat ons betreft is het een feit dat het oversteken op de N35 lastig is en in toenemende mate ingewikkelder wordt omdat het verkeer (waar onder zwaar vrachtwagenverkeer) steeds meer toeneemt. Dit geldt echter voor alle plekken op de N35 waar geen stoplichten of viaducten zijn. Desondanks is er op het traject Heino-Noord gelukkig maar weinig sprake van ernstige ongelukken, terwijl dit tracé er al tientallen jaren ligt.

De bajonetkruising zou het oversteken van (landbouw) verkeer veiliger maken en moeten vergemakkelijken. Wij denken juist het tegenovergestelde. Ziet u het plaatje even voor u. Wij staan met de trekker te wachten om over te steken. Nu steken wij in één keer de twee weghelften over. Dit vraagt soms lang wachten eer dit kan. Op het moment dat het kan, geven wij gas en zijn we in één streep aan de overkant. In de situatie met de bajonetkruising voegen we eerst in op de ene weghelft. Vanaf het vertrekpunt wachten we totdat er ruimte is, trekken we op, dit moet in een bocht dus gaat niet zo snel, voegen we in de op de N35 en na een paar meter voegen we uit om over te steken en daar staan we vervolgens weer te wachten totdat dit kan. Het wachten bij elkaar duurt net zo lang, mogelijk nog langer omdat dit in twee keer moet, maar vooral het punt dat we in eerste instantie middels een bocht moeten invoegen op de N35 en dan vlak erna weer moeten uitvoegen, baart ons veel zorgen. Een trekkercombinatie trekt langzaam op, moet een bocht nemen en moet vaart maken om in te voegen, wat zal gaan met een gangetje van 20 km per uur en dan al direct weer afremmen om uit te voegen. Onderwijl komt het verkeer op de N35 met 80 km per uur aanrijden en vooral het verkeer wat over de Ganzepanbrug komt, geeft een onoverzichtelijke situatie, omdat het soms wat harder rijdt en je het verkeer pas laat ziet als het de brug overkomt. Dit vraagt heel veel van het inschattingsvermogen van de trekkerchauffeur wat betreft het moment van invoegen. Er is nauwelijks meer een rustig moment op de N35 en vooral omdat het verkeer vanaf de stoplichten van de Koelmanstraat in een trechter terecht komt, is het vaak één lange rij aan auto's tot aan Heino. Het vraagt nu al heel veel geduld en vakmanschap om over te steken, maar de tijd dat de trekker de weg

blokkeert, is maar kort. In geval van een bajonetkruising zal dit echter veel meer tijd in beslag nemen en hoe stelt u het zich voor dat een trekker dan met 20 km per uur invoegt op de weg, terwijl het overige verkeer met 80 km per uur aan komt rijden?

Dan hebben we het nog alleen maar over het oversteken. De uitvoegen stroken voor het oversteken zijn maar eenzijdig. Voor al het verkeer wat van de N35 wil afslaan naar de afritten aan de rechterkant (bijvoorbeeld verkeer wat van Raalte naar Zwolle gaat en rechts wil afslaan en verkeer wat van Zwolle naar Raalte gaat en rechts wil afslaan), zijn geen uitvoegstroken. Die moeten dus op de N35 zelf gaan afremmen om uit te kunnen voegen en de bocht naar de parallel te kunnen nemen. Dit geldt voor personenauto's, maar ook bijvoorbeeld voor de melkwagen die de melk bij de boer komt ophalen. Het verkeer achter de auto / vrachtwagen moet in de remmen en wordt vertraagd. Iets verder op bij de kruising N35 - Hagenweg is exact dezelfde situatie, maar daar kunnen nog auto's langs je heen schieten over een aanwezig uitvoegstrook. In geval van Heino-Noord is het nog eens extra gevaarlijk omdat als je af wil slaan naar rechts na de Ganzepanbrug, het verkeer wat de brug opgaat, dit niet ziet en pas laat kan afremmen. Hoe draagt dit dan bij aan het vergroten van veiligheid en doorstroming? In onze ogen is het plan voor een bajonetkruising bij Heino-Noord achterhaald. We gunnen alle verkeersdeelnemers, woningen en bedrijven een meer veilige deelname aan het verkeer op de N35, maar dan moet het wel echt wat toevoegen. Nu gaat er in Heino-Noord een situatie gecreëerd worden, die iets verder op aan de kruising N35-Hagenweg al jarenlang bestaat en die door de toename van de drukte op de N35 niet meer volstaat.

Wat wij ook heel bijzonder vinden is dat er naar het verbeteren van de veiligheid op het traject Wijthmen – Nijverdal heel gefragmenteerd wordt gekeken. Iedere keer worden kleine stukjes, al zouden zij los staan van elkaar, aangepakt en opgeknapt. Wij snappen dat dit met financiën te maken heeft, maar vinden dit kortzichtig bekeken en missen een bredere visie. Trajecten vormen één geheel met elkaar en beïnvloeden elkaar. Wij hebben iedere informatie avond en inspraak avond die er over de verschillende trajecten was bezocht. Wij hebben namelijk onze boerderij aan de Hagenweg, maar grond aan de N35 bij Heino-Noord. Zo hebben wij dus mee gemaakt dat eerst het traject Zwolle – Wijthmen is opgeknapt, tot aan de Koelmanstraat. En nee, hierbij konden wij het niet hebben over de Hagenweg, want dat was een ander traject. Vervolgens was het traject Heino-Noord aan de beurt en nee, ook hier konden wij het niet hebben over de Hagenweg, want dat was een ander traject! Kunt u ons dan uitleggen tot welk traject de Hagenweg dan wel behoord? Wij snappen dat de Ganzepanbrug een (kostbare)uitdaging is, maar door deze dan maar buiten beschouwing te laten, komt er een, voor ons, rare knip in het traject van de N35 en ligt er nu dus het plan om in Heino-Noord een kostbare bajonetkruising aan te leggen op een plek waar minimale verkeersbewegingen zijn. Terwijl er naar de kruising N35 - Hagenweg met veel meer verkeersbewegingen (de Hagenweg heeft 40 huisnummers, herbergt meerdere bedrijven met vrachtwagens en landbouwmaterieel, de Hagenweg is daarnaast de ontsluiting voor

mensen vanuit Laag Zuthem richting Dalfsen), niet gekeken wordt. Is het niet veel beter om hier in samenhang een oplossing voor te zoeken?

Heel blij waren wij met de MIRT verkenning Wijthmen – Nijverdal (2020 – 2021) waarin dan toch eindelijk de kruising N35 – Hagenweg is opgenomen. De MIRT verkenning als voorbode van het feit dat het uiteindelijk toch de bedoeling is dat de N35 2 x 2 banen zal gaan krijgen. Hoe zinvol is het in dit licht om bij een traject als Heino-Noord een kostbare bajonetkruising aan te gaan liggen, die in de praktijk nauwelijks iets toevoegt en die slechts een tijdelijke oplossing is? Dat lijkt ons toch een passende vraag die besproken mag worden? Hoe groot is dan ook onze verbazing als blijkt dat op de inloopbijeenkomst over de N35 van 30 maart 2022 in het gemeentehuis van Raalte, de MIRT-verkenning buiten beschouwing gelaten moet worden en geen onderwerp van gesprek mag zijn.

In alle communicatie en publicaties met betrekking tot het traject N35 Wijthmen – Nijverdal lezen wij dat zaken gebeuren in overleg met de omgeving. Er zijn informatie en inspraak avonden georganiseerd. Kritiek en zienswijzen worden keurig aangenomen en gedocumenteerd (we lezen onze opmerkingen al terug in een verslag met belanghebbenden van 2 oktober 2017), maar we hebben we ons geen moment serieus genomen en gehoord gevoelt. Voor ons gevoel wordt er de schijn van inspraak gewekt, maar is dit alleen voor de bühne. Het plan wat er nu ligt, is op wat minimale aanpassingen in randvoorwaarden na, het oorspronkelijke plan wat er altijd al gelegen heeft en dit speelt al vanaf 2016! Dit is nu eenmaal zo besloten en het moet en het zal er komen. Of het nu zin heeft of niet of het nu toekomst bestendig is of niet. Dit is voor ons gevoel hoe de overheid met ons als belanghebbenden omgaat en hoe ons belastinggeld besteed wordt. Wij storen ons ook aan het feit dat er nu een ontwerp bestemmingsplan ligt, waarop een traject gerealiseerd wordt wat voor een deel op onze grond ligt. Hier is nog geen cm van de gemeente of van Rijkswaterstaat bij. Er is met ons nog op geen enkele manier een serieus gesprek gevoerd over aankoop van de grond, terwijl er in de plannen vanuit wordt gegaan dat de grond van u is en het traject uiterlijk 2023 met uitloop naar 2024 gerealiseerd is. Over machtsverhoudingen gesproken!?

Wij dagen de gemeente Raalte, de politieke partijen in Raalte en Rijkswaterstaat uit om de huidige plannen voor het traject Heino –Noord los te laten en het hele stuk N35 vanaf de Koelmanstraat tot en met Heino- Noord als één geheel te behandelen. Ook dagen wij dezelfde partijen uit om nu eens echt met de belanghebbenden in gesprek te gaan (naar de burgers toe te komen) en samen een plan te ontwikkelen in plaats van al met een vooropgezet plan te komen, waarin we als belanghebbenden alleen nog maar de ruimte hebben om een punt of komma te verschuiven. Hierbij kan dan ook in alle eerlijkheid de grote olifant in de kamer benoemd worden, namelijk de Ganzepanbrug. In de allereerste versie van de MIRT-verkenning werd gesproken over het slopen / aanpassen van het viaduct Overijsselkanaal. Echter op de digitale informatiebijeenkomst Mirt-verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal d.d. 26 oktober 2021 leek dit plan al weer achterhaald en lijkt het

voorstel nu om de kruising N35 – Hagenweg af te sluiten en al het verkeer (vrachtwagens, landbouw verkeer, auto's en fietsers) over de parallelwegen te leiden naar Heino of Wijthmen te leiden om daar de N35 op te gaan. Die afsluiting zal dan ook van toepassing zijn voor de nieuw aangelegde bajonetkruising bij Heino-Noord van meer dan een half miljoen!

Wij snappen heel goed dat een en ander samenhangt met beschikbaar budget, maar hoe kan dit alles in vredesnaam bijdragen aan de veiligheid van welke verkeersdeelnemer dan ook. En hoe vreselijk jammer is het als geld zo kortstondig wordt geïnvesteerd en als plannen feitelijk al weer ingehaald worden door nieuwe ontwikkelingen. Wij pleiten voor een oplossing voor het traject Heino-Noord die toekomst bestendig en echt veilig is en naar onze mening kan dit niet los gezien worden van hoe er met het traject Koelmanstraat – Ganzepanbrug omgesprongen wordt en moet er voor dit gehele traject Koelmanstraat – Heino-Noord in samenhang een plan bedacht worden in samenspraak met de belanghebbenden.

Met vriendelijke groet,