

Nota van Zienswijzen

Bestemmingsplan Buitengebied Raalte,
P&R Heino

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Zienswijzen	3
1.2 Leeswijzer	3
2 Zienswijzen	4
2.1 Ingediende zienswijzen	4
2.2 Behandeling zienswijze [redacted] Stationsweg 31 Heino	4
2.3 Behandeling zienswijze Construct advocaten namens [redacted] [redacted] Schaarshoekweg 1 Wijhe	6
3 Wijzigingen	12
3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	12
3.2 Ambtshalve wijzigingen	12

Bijlagen

1 Inleiding

1.1 Zienswijzen

Het College van burgemeester en wethouders heeft het bestemmingsplan Buitengebied Raalte, P&R Heino als ontwerp vrijgegeven. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 22 juni 2023 tot en met 2 augustus 2023 ter inzage gelegen.

Gedurende deze periode zijn twee zienswijzen ingediend. Naar aanleiding van de zienswijzen is het bestemmingsplan aangepast.

1.2 Leeswijzer

Deze Nota van Zienswijzen bevat de samenvatting en beantwoording van de ingekomen zienswijzen. Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Tot slot zijn de ontvangen zienswijzen als bijlage opgenomen.

2. Zienswijzen

2.1 Ingediende zienswijzen

Het bestemmingsplan Buitengebied Raalte, P&R Heino heeft van 22 juni 2023 tot en met 2 augustus 2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn twee zienswijzen ingediend.

De eerste zienswijze is op 25 juli 2023 ingediend. De tweede zienswijze is op 1 augustus 2023 ingediend en vervolgens op 16 augustus 2023 aangevuld met de inhoudelijke gronden. De zienswijzen bevatten alle benodigde gegevens en zijn daarmee ontvankelijk. Hieronder zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van beantwoording.

2.2 Behandeling zienswijze 1: Stationsweg 31, 8141 SK Heino.

Indiener is op zich positief over de aanpak van station Heino, maar heeft ook een aantal aandachtspunten.

Het perron aan de oostzijde komt straks op 4 meter van de gevel/het raam van de woning van indiener te liggen. Reizigers hebben daarom zich in woonkamer en keuken. Ook het betreden van de tuin vanaf het toekomstige perron is mogelijk. Er is van ProRail nog geen uitsluitsel over een degelijke afscheiding tussen perron en woning.

Hoewel er in paragraaf 3.5 wordt aangenomen dat er geen sprake is van verhoging en/of overschrijding van de heersende geluidsproductieplafonds gaat de maximale snelheid van 40 km/uur naar 130 km/uur langs de betreffende woning. Dit betekent een verhoging van de geluidsproductie. Worden hier maatregelen voor genomen?

Indiener vraagt of hij ergens terecht kan bij eventuele gevolgschade door heftige trillingen?

Na afronding van de werkzaamheden zal 2x per uur een trein met circa 130 km/uur langs het huis van indiener rijden met aanzienlijk meer trillingen dan nu. Wat zijn de gevolgen voor indiener en zijn woning?

Beantwoording:

Voor de goede orde beperkt dit bestemmingsplan zich alleen tot de aanleg van het P&R terrein (aan de zuidzijde van het spoor). Het bestemmingsplan gaat niet over de maatregelen die ProRail wil nemen aan het spoor en ook niet over de herinrichting van het huidige parkeerterrein (aan de noordzijde). Dit neemt niet weg dat het zeer gewenst is om goed overleg met elkaar te hebben over de voorgestane plannen en maatregelen.

Er is inmiddels contact geweest tussen indiener en ProRail over een erfafscheiding. Op de rand van het perron komt een haag van ongeveer één meter hoog. ProRail zal samen met indiener bekijken of er aanvullend nog een hekwerk, haag of andere erfafscheiding mogelijk is tussen het perron en de woning. Dit zal ProRail met indiener vastleggen.

ProRail heeft voor het spoor tussen Zwolle en Wierden onderzocht of door de wijzigingen op het spoor een overschrijding van de geluidproductieplafonds kan ontstaan zoals deze zijn omschreven in hoofdstuk 11 van de wet Milieubeheer. Uit het geluidsonderzoek van ProRail blijkt dat het geldende geluidproductieplafond ter hoogte van de woning van indiener niet overschreden zal worden. Dit komt onder andere door de inzet van stillere treinen sinds de eerste vaststelling van de

geluidproductieplafonds. Ook de aanleg van het nieuwe zijperron aan de zijde van de woning van indiener helpt mee om het geluid te verminderen.

Wanneer er door trillingen tijdens de werkzaamheden schade ontstaat, dan zal de veroorzaker daarvan aansprakelijk gesteld moeten worden. Als er schade ontstaat, dan kan indiener contact opnemen met ProRail om dit verder te bespreken.

Als er in de toekomst schade wordt geconstateerd waarbij indiener van mening is dat deze is ontstaan door trillingen van voorbijrijdende treinen dan volgt ProRail het schadeprotocol dat is opgesteld door TNO. ProRail stelt dan vast hoe groot de kans is dat de schade inderdaad door het treinverkeer veroorzaakt is. Als daar een vermoeden van is, dan voert ProRail metingen uit. Volgens ProRail komt het overigens zelden voor dat het spoorgebruik aantoonbaar bijdraagt aan schade.

Indiener stelt dat zijn leefomgeving er niet op vooruit gaat. De woning en leefomgeving worden minder aantrekkelijk. Dit betekent economische schade.

Beantwoording:

Als indiener van mening is dat de vaststelling van het bestemmingsplan heeft geleid tot planschade dan kan hij na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen bij de gemeente. Meer informatie daarover is te vinden op onze website; www.raalte.nl/planschade-schadevergoeding.

2.3 Behandeling zienswijze 2: Construct advocaten namens [REDACTED] [REDACTED] Schaarshoekweg 1 Wijhe.

Indiener heeft de zienswijze onderverdeeld in zes punten. Deze nummering wordt hieronder aangehouden.

1. Inleiding

Een deel van de cliënten van [REDACTED] komt met het openbaar vervoer en zijn er dus directe vervoersstromen van en naar Station Heino, alsmede over de Stationsstraat. De realisatie van een P&R terrein raken de belangen van [REDACTED]. In het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende rekening gehouden met de directe en indirecte belangen van [REDACTED]. Dit is de reden van de zienswijze.

Beantwoording:

Dit behoeft geen beantwoording

2. Ontbreken deugdelijke onderbouwing noodzaak

Indiener vindt dat er een deugdelijke onderbouwing van de noodzaak voor de aanleg van de P&R ontbreekt, de omvang er van en de bijkomende voorzieningen etc. Het plan gaat ten koste van bestaande natuur van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en daarom moet er van een zwaarwegend maatschappelijk belang sprake zijn. Gesteld wordt dat er geen alternatieven onderzocht zijn om zo het aantasting van het NNN te voorkomen.

Beantwoording:

In een onderzoek (2019) naar knelpunten op het traject Zwolle-Enschede (in opdracht van Provincie Overijssel en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) heeft ProRail een aantal knelpunten in beeld gebracht. Uit het onderzoek kwamen de volgende knelpunten naar voren die nader onderzocht moesten worden:

- De punctualiteit van de treindienst Zwolle-Enschede (met name IC) is laag en ligt duidelijk onder de normwaarden.*
- De transfersituatie op Raalte en Heino; de eilandperrons zijn erg smal en vormen een comfortknelpunt en kunnen bij een verdere groei van het aantal reizigers uitgroeien tot veiligheidsknelpunt.*
- De doorrijdsnelheid van de IC's op Heino (en in de toekomst evt. Raalte) en de reistijd van de stoptreinen is niet optimaal; IC's moeten afremmen van 140 km/u naar 40 km/u.*

Naast het onderzoek van ProRail heeft de gemeente in november/december 2018 een parkeeronderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek dat de huidige parkeercapaciteit bij het station niet toereikend is. Dit leidt tot parkeeroverlast en foutief parkeren. Op basis van deze bevindingen is in maart 2019 besloten tot het uitbreiden van de parkeercapaciteit.

Naar aanleiding van deze resultaten hebben de provincie en het ministerie aan ProRail gevraagd een verkenning uit te voeren naar de oplossingen om de punctualiteit van de verbinding Zwolle-Enschede te verbeteren, de transferknelpunten op Heino en Raalte op te lossen en de IC Zwolle-Enschede te versnellen. Tevens moest er een integrale oplossing komen voor de stations Raalte en Heino inclusief zijn omgeving, met inbegrip van uitbreiding van de P+R capaciteit. Daartoe is een variantenstudie uitgevoerd.

In de variantenstudie zijn verschillende varianten voor de herinrichting van het station Heino onderzocht. Voor het station zijn varianten onderzocht met de P+R aan de

noord- en aan de zuidzijde. Zowel aan de noord- als zuidzijde van het spoor/station is NNN-natuur aanwezig, waardoor beide varianten consequenties daarvoor hebben. Uiteindelijk is na een integrale afweging door verschillende partijen (gemeente, provincie en ProRail, met advies van adviseurs en OV-bedrijven) de voorkeur uitgesproken voor de variant met de P+R aan de zuidzijde. Bij de gekozen variant blijven de NNN-natuur en de waardevolle bomen aan de noordzijde van het treinstation behouden. Ook is er aan de noordzijde in de huidige situatie onvoldoende ruimte voor vervangend (bus)vervoer (bij calamiteiten op het spoor) om te draaien, waardoor reizigers in de huidige situatie op een ander locatie worden afgezet waarna ze nog een stuk moeten lopen naar het treinstation om verder te reizen. Het busvervoer kan onder andere de draai niet maken bij het treinstation door de aanwezige waardevolle bomen. Aan de zuidzijde van het spoor is ruimte om de P+R zodanig in te richten dat het vervangend busvervoer de reizigers in de toekomst aan de zuidzijde bij het station kan afzetten. Daarnaast is er aan de zuidzijde van het spoor ruimte om de NNN-natuur op een goede manier te compenseren.

Aanpassing bestemmingsplan

Naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 1.2.2 van de toelichting aangepast. De paragraaf is aangevuld met een alinea over nut en noodzaak (zie hierboven; tekstdeel over nut en noodzaak).

3. Ontbreken goede ruimtelijke verkeersstructuur, verkeersveiligheid
Er ontbreekt een deugdelijke analyse van vervoersstromen van en naar station en de wenselijkheid en/of noodzaak van het verbeteren van routes van en naar het station voor voetgangers, fietsers e.d. Het ontwerp houdt ook geen rekening met de verkeersstromen van en naar [REDACTED]. De huidige weginrichting houdt ten onrechte geen rekening met de verkeersstromen en de veiligheid van de weggebruikers. Indiener vindt het wenselijk dat er voor de veiligheid en bruikbaarheid een voetpad wordt gerealiseerd langs de Stationsstraat naar Schaarshoekweg 1.

Beantwoording:

Het verleggen van het P&R terrein van de noordzijde van het spoor naar de zuidzijde van het spoor zal geen noemenswaardige verandering van verkeersstromen of verkeersaantallen teweeg brengen. Weliswaar is er ongeveer een verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen, maar in absolute aantallen is dit gering in verhouding tot het huidige verkeersbeeld. Ook parkeert een deel van de auto's nu al nabij het station omdat er onvoldoende parkeerplaatsen op het P+R terrein zijn. Dus een deel van de verkeersbewegingen vinden op dit moment ook al plaats.

De fiets- en voetgangersbewegingen van en naar het station zullen niet of nauwelijks wijzigen. Door de gewijzigde perronopstelling wijzigen de voetgangersstromen wel binnen het stationsgebied zelf, maar het ontwerp voor het station voorziet in voorzieningen daarvoor (looproutes en voetgangersoversteekplaats).

Het verleggen van de P+R geeft dus geen aanleiding tot aanpassing en/of aanleg van voetpaden in de omgeving van het station.

Desondanks, los van de herinrichting van het station, nemen wij de aanleg van het door indiener gewenste voetpad langs de Stationsweg dit jaar (2024) in onderzoek,

aangezien dit deel een ontbrekende schakel betreft in een groter netwerk van (recreatieve) wandelpaden. Wij zullen hiertoe in overleg treden met indiener en met andere belanghebbenden.

4. Natuur

Ten onrechte wordt voor de onderbouwing van het niet benodigd zijn van een passende beoordeling verwezen naar de Handreiking Voortoets Stikstof. De onderbouwing is onvoldoende. De uitgevoerde quick-scan natuurregelgeving gaat niet in op de gebiedsbescherming. Er is niet concreet voor de hier te veroorzaken depositie onderbouwd dat er op voorhand effecten kunnen worden uitgesloten. Gesteld wordt dat dit wel noodzakelijk is en zou volgen uit een uitspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2023:3129).

Ook is de depositieberekening achterhaald. Deze is niet gebaseerd op de nieuwste rekentool en gaat uit van een onjuist realisatiejaar, 2023 in plaats van 2024.

Beantwoording:

Indiener merkt terecht op dat de Handreiking Voortoets Stikstof van BIJ12 niet meer gebruikt kan worden voor de onderbouwing om significante deposities uit te kunnen sluiten. Voor de aanleg van het P+R terrein en de nieuwe groenstrook wordt gebruik gemaakt van elektrisch materieel. Het gaat dan om het rooien van bomen en struiken, het ontgraven van grond, het aanvullen van zand, het aanvullen van zwarte grond voor de nieuwe beplanting, het aanbrengen van elementenverharding en betonbanden en het aanbrengen van groenvoorziening.

De inzet van elektrisch materieel wordt als uitvoeringseis opgenomen in de aanbestedingsdocumenten voor de aanleg van de P+R. Door de inzet van elektrisch materieel wordt er geen stikstof uitgestoten in de aanlegfase. Hieruit volgt dat er geen sprake is van deposities die leiden tot significante effecten op de betreffende Natura 2000-gebieden. Wat betreft de gebruiksfase is een Aeriusberekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat significante effecten worden uitgesloten.

Aanpassing bestemmingsplan

Paragraaf 3.1.1.1 'Natura 2000-gebieden' van de toelichting is aangepast. Na overleg met ProRail wordt gekozen voor de inzet van elektrisch materieel om de ontwikkeling op station Heino mogelijk te maken. De huidige Aeriusberekening is vervangen door de Aeriusberekening die gaat over de gebruiksfase. De Handreiking Voortoets Stikstof van BIJ12 is uit het bestemmingsplan (paragraaf 3.1.1.1 van de toelichting) gehaald omdat deze naar aanleiding van de Porthos uitspraak niet meer gebruikt kan worden.

Opgenomen in het bestemmingsplan is (paragraaf 3.1.1.1 van de toelichting): Voor de aanleg van het P+R terrein en de nieuwe groenstrook wordt gebruik gemaakt van elektrisch materieel. Door de inzet van elektrisch materieel wordt er geen stikstof uitgestoten in de aanlegfase, omdat elektrisch materieel, zoals elektrische voertuigen en elektrische werktuigen, geen verbrandingsmotoren hebben die stikstofoxiden uitstoten. Doordat er geen sprake is van een emissie-bron, kunnen negatieve effecten door stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de aanlegfase worden uitgesloten.

Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing dat aan de Wnb zal kunnen worden voldaan, danwel dat een ontheffing zal kunnen worden verkregen. Uit de quickscan volgt dat er diverse beschermde soorten (kunnen) voorkomen en wordt een nader onderzoek geadviseerd. Deze is (nog) niet uitgevoerd. Onduidelijk is op welk gebied het onderzoek precies betrekking heeft.

Beantwoording:

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan was reeds aangegeven dat nader onderzoek zou worden uitgevoerd. Er is een Boomholte inventarisatie Station Heino uitgevoerd en een vervolgonderzoek naar vleermuizen. De onderzoeken zijn toegevoegd in het bestemmingsplan als bijlage en met een beknopte samenvatting in de toelichting.

Uit de bomeninventarisatie volgt dat rondom beide locaties geen sporen en geschikte boomholtes voor de boommarter gevonden zijn. Waargenomen holtes waren over het algemeen te klein en te ondiep voor boommarters, het gebied is geen essentieel leefgebied voor een boommarter en er is verstoring aanwezig door de twee wegen en het station Heino, wat niet bevorderlijk werkt op boommarters. In de gebieden zijn wel geschikte boomholtes gevonden die als verblijfplaats voor vleermuizen kunnen dienen. In bomen waar geen geschikte holtes visueel zijn waargenomen is het onmogelijk om uit te sluiten dat hier geen geschikte holtes aanwezig zijn doordat door de bladeren delen van de bomen werden afgeschermd. Tevens kon door de grootte van de bomen niet iedere gehele boom visueel geïnspecteerd worden. Vervolgonderzoek is nodig om te bepalen of de boomholtes gebruikt worden door vleermuizen.

Uit het vleermuisonderzoek volgt dat in het projectgebied geen essentiële functies voor vleermuizen zijn vastgesteld. De holtes worden niet gebruikt als verblijfplaats en de bomenrijen betreffen geen essentiële vliegroute of fourageergebied. Er moeten wel mitigerende maatregelen worden getroffen.

Ten aanzien van de kleine marterachtigen is de quick-scan aangepast. Deze valt onder het vrijstellingenregime. Er geldt namelijk een vrijstelling binnen spoortrajecten die onder het RVO vallen. De werkzaamheden van het gehele project bij het spoor valt onder RVO. Wel geldt de zorgplicht.

Aanpassing bestemmingsplan

Paragraaf 3.1.2 Soortenbescherming is op basis van de bovengenoemde onderzoeken aangevuld/ aangepast. Daarnaast is de aangepaste quickscan, de boomholterapportage en het vervolgonderzoek voor de vleermuizen opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

De bijlagen bij het advies van de Bomenwacht zijn niet bijgevoegd. Er is een kaartje met 'te kappen bomen' opgenomen waarbij alle bestaande bomen in de bosstrook die gekapt zouden moeten worden voor het P&R terrein niet zijn opgenomen.

Het compensatieplan (inrichtingstekening met de voorgenomen compensatie, concrete beschrijving aanplant, formaat e.d.) ten behoeve van het verdwijnen van een bestaand NNN-gebied is ten onrechte niet ter inzage gelegd. Ook blijkt niet dat er een kwalitatieve en

kwantitatieve verbetering plaatsvindt nu dat niet concreet is uitgewerkt en verplicht opgenomen. De voorwaardelijke verplichting uit de planregels is gebrekkig.

Beantwoording

Er is een aanvullende memo opgesteld over de invulling van de NNN compensatie op de locatie. Hierin wordt concreet aangegeven op welke manier de NNN-waarden worden teruggebracht. Dat het NNN gebied conform de aanvullende memo wordt ingericht, is in de voorwaardelijke verplichting geregeld. De voorwaardelijke verplichting is ten opzichte van de vorige keer uitgebreid.

Aanpassing bestemmingsplan

Paragraaf 3.1.1.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN) is aangevuld met de informatie uit de aanvullende memo over de inrichting van het NNN gebied. Ook is artikel 6.2 'overige zone - voorwaardelijke verplichting aanleg natuur' aangepast. De aanvullende memo is als bijlage van de regels toegevoegd en is daarmee juridisch bindend – waardoor de uitgangspunten en eisen die benoemd staan in de memo geborgd zijn.

5. Geluid

Ten onrechte is het aspect geluid niet beoordeeld, terwijl duidelijk is dat veranderende verkeersstromen door de aanleg van de P&R, verkeersaantrekkende werking, dichtslaande autoportieren, menselijk stemgeluid tot geluidhinder voor de omgeving zullen zorgen.

Beantwoording en aanpassing bestemmingsplan

Het nieuwe P+R-terrein van station Heino wordt ten zuiden van het station gerealiseerd en vervangt het huidige P+R-terrein aan de noordzijde. Met deze verplaatsing komt het parkeerterrein verder van de dichtstbijgelegen woning af te liggen.

In de 'VNG-publicatie 'Bedrijven Milieuzonering' is voor een autoparkeerterrein een richtafstand aangegeven van 30 m tot een woning in een rustige woonwijk en van 10 m tot een woning in een gemengd gebied. De omgeving van het P+R-terrein kan beschouwd worden als een gemengd gebied vanwege de aanwezigheid van de spoorlijn Zwolle – Almelo. Aangezien de dichtstbijgelegen woning op grotere afstand van het nieuwe P+R-terrein ligt dan 10 m, wordt voldaan aan de richtafstand van VNG.

Voor geluid ten gevolge van het wegverkeer is een geluidsberekening uitgevoerd. Hieruit volgt dat geluidsbelasting langs het wegvak (stationsweg, tussen het huidige en nieuwe parkeerterrein) toeneemt met maximaal 0,4 dB als gevolg van het extra verkeer. Ten noorden van de inrit naar het huidige parkeerterrein is de toename van de geluidsbelasting maximaal 0,2 dB. Een toename van de geluidsbelasting van het wegverkeer van minder dan 1 dB leidt niet tot akoestische herkenbaarheid voor omwonenden. Dit betekent dat de extra voertuigen van en naar het parkeerterrein voor het gehoor niet herkenbaar zijn ten opzichte van de andere voertuigen op de openbare weg.

Geconcludeerd wordt dat er wordt voldaan wordt aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Aanpassing bestemmingsplan

Paragraaf 3.5 Geluid is aangevuld met de informatie uit de memo Geluidsparagraaf P+R-terrein station Heino (2024). De memo is ook toegevoegd aan het bestemmingsplan als bijlage. In deze memo wordt uitgegaan van het gebruik van een parkeerplaats 2 keer per dag. Dit is gebaseerd paragraaf 3.7 Verkeer en parkeren. In paragraaf 3.6 Luchtkwaliteit is een te hoge inschatting gemaakt van het gebruik van de parkeerplaats. Dit is ook op basis van paragraaf 3.7 aangepast.

6. Conclusie

Client meent dat het plan een deugdelijke onderbouwing ontbeert en dat het niet zo kan worden vastgesteld. Het verzoek is om met client in overleg te komen om tot een voor haar aanvaardbaar plan waarin ook met haar belangen voldoende rekening is gehouden.

Beantwoording:

Met de aanvullingen in deze zienswijzenota is onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Wij zullen in overleg treden met indiener (en andere belanghebbenden) over de aanleg van een ontbrekende schakel in de (recreatieve) wandelpadennetwerk in de omgeving van het station.

3. Wijzigingen

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

De zienswijze geeft aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan in zowel de toelichting als de regels. In de toelichting zijn de paragrafen 1.2.2 (Toekomstige situatie), 3.1.1.1 (Natura 2000-gebieden), 3.1.2 (Soortenbescherming), 3.1.1.2 (Natuurnetwerk Nederland (NNN)), 3.5 (Geluid), 3.6 Luchtkwaliteit) en 3.7 (Verkeer en parkeren) aangepast. De Aeriusberekening die als bijlage in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen is vervangen. De aangepaste quickscan, de boomholterapportage en het vervolgonderzoek voor vleermuizen zijn opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan. De aanvullende memo over de inrichting van het NNN gebied is opgenomen in bijlage 1 van de regels.

In de regels is 6.2 (overige zone - voorwaardelijke verplichting aanleg natuur) gewijzigd.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

Toelichting

- In paragraaf 3.9 Bedrijven- en milieuzonering staat station Raalte. Dit dient Heino te zijn. Ook ziet de toekomstige ontwikkeling niet op een bushalte en fietsenstalling. De tekst in paragraaf 3.9 is aangepast. Opgenomen is: Prorail is voornemens het station van Heino herin te richten om het station te ontwikkelen tot een omgeving waarin iedereen op een logische en comfortabele manier zijn/haar weg kan vinden in de aantrekkelijke, groen ingerichte en overzichtelijke stationsomgeving, zowel in het voor- als natransport. De toekomstige ontwikkeling ziet toe op het verplaatsen van het P+R terrein naar de zuidkant, waardoor aan de noordkant een meer hoogwaardige ruimte voor fiets, bushalte en de K+R functie ontstaat. In voorliggend bestemmingsplan wordt ook een nieuwe groenstrook (met NNN waarden) mogelijk gemaakt, ter compensatie van de huidige groenstrook.
- In paragraaf 5.1.2. Vaststellingsprocedure wordt het bestemmingsplan “Raalte Kern, Station Raalte” genoemd in plaats van “Buitengebied, P+R Heino” genoemd. Dit is aangepast.

Bijlage Zienwijzen

Bijlage 1: Zienswijze 1

Stationsweg 31
8141SK Heino

@Planet.nl

Gemeenteraad Raalte
Postbus 140
8100AC Raalte

Heino , 19-7-2023

Betreft: Vragen

Plan: Buitengebied Raalte, P+R Heino
Status: ontwerp
Plantype: bestemmingsplan
IMRO-idn: NL.IMRO.0177.BP20230003-ON01

Geachte Gemeenteraad ,

Na aanleiding van de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied, P&R Heino, gemeente Raalte heb ik een aantal vragen en opmerkingen.

Allereerst juich ik deze aanpak van station Heino toe , het is hard nodig. De reizigers zullen hier veel baad bij hebben.

De volgende punten houden mij bezig.

- Het perron aan de Oostzijde komt op ongeveer 4 meter van mijn gevel/ramen te liggen , reizigers kunnen hierdoor nagenoeg ongehinderd mijn woonkamer en keuken in kijken. Tevens is het een kleine moeite om vanaf dit perron mijn tuin in te stappen/springen. Ik heb hier met prairail over gesproken maar heb tot op heden nog geen uitsluitel gekregen over het plaatsen van een degelijke afscheiding tussen perron en mijn woning.
- In 3.5 wordt aangenomen dat deze ontwikkeling niet zal bijdragen aan een verhoging en/of overschrijding van de heersende geluidsproductieplafonds. Op dit moment rijden de treinen met een maximale snelheid van 40 km/u achter mijn huis langs, na deze ontwikkeling rijden dezelfde treinen met ongeveer 130 km/u achter mijn huis langs. Dit geeft uiteraard een behoorlijke verhoging van de geluidsproductie. Worden hier additionele maatregelen voor genomen ?

GEMEENTE RAALTE

Kopie aan:	
Ingek.	25 JULI 2023
Doc. nr.:	
Zaak nr.:	
Bericht v. ontv.	JA NEE

- Tijdens de werkzaamheden zullen er veel heftige trillingen ontstaan, kan ik ergens terecht met eventuele gevolg schade aan mijn woning.
- Na afronding zal er 2x per uur een trein met ongeveer 130 km/u achter mijn huis rijden ,dit zal zeer waarschijnlijk gepaard gaan met aanzienlijk meer trillingen dan nu het geval is. Wat zijn de consequenties voor mij en mijn woning ?
- Al met al gaat mijn leef omgeving er niet echt op voorruit, mijn woning en leefomgeving worden hier minder aantrekkelijk door. Dit betekent voor mij economische schade.

Ik dank u bij voorbaat vriendelijk voor uw moeite.

Met vriendelijke groet ,



Bijlage 2: Zienswijze 2

CONSTRUCT ADVOCATEN		Dr. W. Portheinestraat 23 6882 LL VELP KvK 70214166 BTW 858195471B01 www.constructadvocaten.nl
<i>Gefascineerd door de bouw</i>		
Gemeenteraad van Raalte Postbus 140 8100 AC Raalte		
Datum:	1 augustus 2023	
Onze referentie:	[REDACTED]	
Uw referentie:	[REDACTED]	
Telefoon:	[REDACTED]	
E-mail:	[REDACTED]@constructadvocaten.nl	
Geachte heer/mevrouw,		
Hierbij dien ik namens mijn cliënte [REDACTED] een zienswijze in op het 'Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied, P&R Heino, gemeente Raalte' (Gemeentebblad 2023, 268028). Cliënte kan zich niet met de beoogde ontwikkeling verenigen. Deze zienswijze wordt ingediend op nader aan te voeren gronden. Ik verzoek u mij een termijn te geven om alsnog de gronden/onderbouwing van de zienswijze in te dienen.		
Met vriendelijke groet, CONSTRUCT ADVOCATEN [REDACTED]		

Gemeenteraad van Raalte
Postbus 140
8100 AC Raalte

Datum: 16 augustus 2023
Onze referentie: [REDACTED]
Telefoon: [REDACTED]
E-mail: [REDACTED]@constructadvocaten.nl

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u namens mijn cliënte [REDACTED] de gronden van haar zienswijze op het 'Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied, P&R Heino, gemeente Raalte' (Gemeentebld 2023, 268028).

1. Inleiding

Clïente exploiteert aan de Schaarshoekweg 1 [REDACTED] de grootste verblijfsrecreatie voorziening in de omgeving. Clïente richt zich daarbij op het bieden van de mogelijkheden tot recreëren in de natuur/groene omgeving voor kinderen/jongeren. Het behoud, herstel en uitbreiding van de natuurlijke omgeving is voor clïente en de exploitatie van haar voorzieningen van groot belang. Ook komt een deel van de bezoekers van clïente met het openbaar vervoer en zijn er dus directe vervoersstromen van en naar station Heino, alsmede over de Stationsweg. De realisatie van de P&R voorziening met verandering van de natuurlijke waarden, wijzigingen in verkeersstromen en mogelijke gevolgen voor verkeersveiligheid raken dan ook de belangen van clïente. Om die reden heeft clïente al in het voortraject contact gezocht over de uitwerking van de plannen en onder meer aangedrongen op het realiseren van een voorziening voor voetgangers van [REDACTED] langs de Stationsweg. Helaas ziet clïente dat het thans ter inzage gelegde plan onvoldoende rekening houdt met haar directe en indirecte belangen. Reden waarom zij onderhavige zienswijze indient.

2. Ontbreken deugdelijke onderbouwing noodzaak

In de plantoelichting ontbreekt een deugdelijke onderbouwing van de noodzaak voor de aanleg van de P&R, de omvang van de P&R en bijkomende voorzieningen etc.. Er wordt gesteld dat het perron

Op al onze diensten en werkzaamheden zijn de algemene voorwaarden van Construct Advocaten van toepassing waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden kunt u lezen en downloaden op www.constructadvocaten.nl.

zou moeten worden vervangen/uitgebreid en de P&R zou moeten worden uitgebreid, doch dit wordt niet op enige wijze objectief onderbouwd. Dit terwijl het plan ten koste gaat van bestaande natuur van het Natuurnetwerk Nederland en derhalve er een zwaarwegend maatschappelijk belang moet zijn om de aantasting daarvan te kunnen rechtvaardigen. De enkel niet onderbouwde stelling dat een en ander voor het openbaar vervoer is, maakt niet dat het daarmee automatisch een zwaarwegend maatschappelijk belang betreft. Daarvan is eerst sprake indien dit ook daadwerkelijk noodzakelijk is voor het goed functioneren van het openbaar vervoer. Dat laatste is nu juist echter niet onderbouwd. Ook is niet duidelijk waarom er niet deugdelijk alternatieven zijn onderzocht/bekeken, waaronder het toevoegen van parkeerplaatsen aan de noordzijde om daarmee aantasting van het Natuurnetwerk Nederland te voorkomen.

3. Ontbreken goede ruimtelijke verkeersstructuur, verkeersveiligheid

Ten onrechte ontbreekt een deugdelijke analyse van vervoerstroom van en naar station en de wenselijkheid en/of noodzaak van het verbeteren van routes van en naar station voor voetgangers, fietsers e.d.. Dit terwijl het ontwerp uiteraard rekening moet houden met alle verkeersstromen en de bereikbaarheid van het station voor die verkeersstromen. Meer concreet houdt het ontwerp ten onrechte geen rekening met de verkeersstromen die van en naar [REDACTED] gaan, waaronder de voetgangers die van en naar het station gaan. De huidige weginrichting ter plaatse houdt reeds onvoldoende rekening met deze verkeersstroom, maar ook het ontwerp zoals dat er nu ligt houdt ten onrechte geen rekening met deze verkeersstromen en de veiligheid voor deze weggebruikers. Cliënte meent dat het voor de veiligheid en bruikbaarheid wenselijk is dat er een voetpad wordt gerealiseerd langs de Stationsweg naar Schaarshoekweg 1, zodat voetgangers zich daarover veilig van en naar het station (alsmede het dorp) kunnen bewegen, zonder dat verkeersonveilige situaties ontstaan. Dit te meer nu de voetgangers ook groepen jongeren/kinderen betreft, die juist gebaat zijn bij een looproute die zich niet op de rijbaan bevindt, alsmede een veilige oversteekmogelijkheid om het station te bereiken. Daarvoor zullen de voetgangers immers de Stationsweg op enig punt moeten oversteken. Dat komt de verkeersveiligheid voor zowel de voetgangers als het overige verkeer duidelijk ten goede.

4. Natuur

In de toelichting wordt ten onrechte voor de onderbouwing van het niet benodigd zijn van een passende beoordeling verwezen naar de Handreiking Voortoets Stikstof. Deze onderbouwing is onvoldoende om op voorhand significante negatieve effecten te kunnen uitsluiten. De bij de toelichting gevoegde quick scan natuurregeling gaat ook niet in op de gebiedsbescherming. De onderbouwing wordt dan ook alleen gevormd door de toelichting waarin is gesteld dat gelet op het onder de drempel uit de handreiking blijven met de depositie significante effecten zouden kunnen worden uitgesloten. Cliënte meent dat dit niet het geval is. Uit de depositieberekeningen volgt dat veel hectares in veel gebieden stikstofdepositie zullen ondervinden, zonder dat nader is bepaald welke

soorten daardoor worden geraakt, wat de kwaliteit van die soorten is, hoe gevoelig deze zijn, hoe belast deze reeds zijn etc.. Er is aldus niet concreet voor de hier te veroorzaken depositie onderbouwd dat er op voorhand effecten kunnen worden uitgesloten. Dat dit wel noodzakelijk is, volgt ook uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van heden (ECLI:NL:RVS:2023:3129):

“Bij elk nieuw plan of project dat leidt tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zal dus een voortoets gemaakt kunnen worden waarbij een ecologische analyse moet worden gegeven van die gevolgen in het licht van de specifieke milieukenmerken en omstandigheden van het betreffende Natura 2000-gebied, ook als het gaat om een tijdelijke en beperkte toename. Daarbij zal voor de relevante Natura 2000-gebieden moeten worden onderzocht hoe de staat van de instandhouding op dat moment is. De effecten van de stikstofdeposities die al hebben plaatsgevonden, zullen zich daarin vertalen.”

Ook is de depositieberekening achterhaald, nu deze niet is gebaseerd op de nieuwste rekentool en tevens uitgaat van een onjuist realisatiejaar. Het berekende jaar 2023 betreft niet het feitelijke uitvoeringsjaar. Dat zal namelijk 2024 of later zijn.

Wat de soortenbescherming betreft, bevat het ontwerpplan geen deugdelijke onderbouwing dat aan de Wnb zal kunnen worden voldaan, dan wel dat een ontheffing zal kunnen worden verkregen. Uit de quick scan uit mei 2022 volgt dat er diverse beschermde soorten (kunnen) voorkomen en is nader onderzoek geadviseerd. Dat onderzoek is kennelijk (nog) niet uitgevoerd, dan wel ten onrechte niet bij het ontwerpplan gevoegd. Daarbij is onduidelijk op welk gebied het onderzoek precies betrekking heeft, doordat onderzoekslocaties niet duidelijk zijn aangeduid. Welke gronden dan precies bij een veldbezoek zouden zijn bezocht is onduidelijk.

Wat de bomen betreft blijkt uit het bij de toelichting gevoegde advies van de Bomenwacht dat er waardevolle bomen verloren gaan en wordt geadviseerd deze in te passen of de plannen aan te passen. De bijlagen bij het advies van de Bomenwacht waarop concreet de bomen staan aangegeven e.d. zijn niet bijgevoegd. Het ontwerpplan is daarom niet goed te beoordelen, doordat niet alle benodigde stukken ter inzage zijn gelegd. In de plantoelichting is ook enkel een kaartje opgenomen met ‘te kappen bomen’ waarbij alle bestaande bomen in de bosstrook die gekapt zou moeten worden voor het P&R terrein niet zijn opgenomen. Ook dat geeft dan ook geen inzicht in de verrichte inventarisatie en taxatie.

Voor wat betreft het Natuurnetwerk Nederland geldt dat uit de plantoelichting volgt dat er bestaand NNN gaat verdwijnen en dat dit gecompenseerd zou worden met een compensatieplan. In de planregels wordt daar ook naar verwezen. Dat compensatieplan zelf (de inrichtingstekening met de daadwerkelijk voorgenomen compensatie, concrete beschrijving aanplant, formaat e.d.) is alleen ten onrechte (net als overige bijlagen bij het document ‘compensatieplan’) niet ter inzage gelegd. Ook blijkt niet dat er een kwalitatieve en kwantitatieve verbetering plaatsvindt, nu dat niet concreet is uitgewerkt en verplicht opgenomen. De ‘voorwaardelijke verplichting’ uit de planregels is ook

gebrekkig. Deze is niet duidelijk (wat is de precieze voorwaardelijkheid, wanneer is er sprake van 'de realisatie van P&R Heino') en verplicht niet deugdelijk en duidelijk tot een bepaalde concrete inrichting van bepaalde omvang en kwaliteit.

5. Geluid

Te onrechte is het aspect geluid niet beoordeeld, terwijl duidelijk is dat veranderende verkeersstromen door de aanleg van de P&R, verkeersaantrekkende werking (door beschikbaarheid P&R), dichtslaande autoportieren (zeker in de avond- en nachtperiode), menselijk stemgeluid tot geluidhinder voor de omgeving zullen zorgen. Daarbij bevinden zich ook woningen op redelijke korte afstand van het P&R en langs de wegen die het verkeer van en naar de P&R zullen moeten afwikkelen. Dat het P&R terrein tot een toename aan verkeer zal leiden, volgt ook uit de plantoelichting zelf (paragraaf 3.7).

6. Conclusie

Gelet op het voorgaande meent cliënte dat het plan thans een deugdelijke onderbouwing ontbeert en dat het niet zo kan worden vastgesteld. Graag cliënte in overleg om te komen tot een ook voor haar aanvaardbaar plan waarin ook met haar belangen voldoende rekening is gehouden.

Met vriendelijke groet,

