

Nota van Zienswijzen

Bestemmingsplan Haaksbergen, partiele
herziening O&K-terrein

09-08-2023

Inhoudsopgave

| | | |
|--------------------|--|-----------|
| HOOFDSTUK 1 | INLEIDING | 3 |
| 1.1 | Algemeen..... | 3 |
| 1.2 | Leeswijzer | 3 |
| HOOFDSTUK 2 | SAMENVATTING EN BEANTWOORDING VAN ZIENSWIJZEN | 4 |
| 2.1 | Inleiding..... | 4 |
| 2.2 | Zienswijze 1 | 4 |
| 2.3 | Zienswijze 2 | 4 |
| 2.4 | Zienswijze 3 | 6 |
| 2.3 | Zienswijze 4 | 8 |
| HOOFDSTUK 3 | WIJZIGINGEN AAN HET BESTEMMINGSPLAN..... | 11 |
| 3.1 | Ambtshalve wijzigingen | 11 |
| 3.2 | Wijzigingen ten gevolge van ingediende zienswijzen..... | 11 |

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Deze Nota van Zienswijzen heeft betrekking op de ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan "Bestemmingsplan Haaksbergen, partiele herziening O&K-terrein".

Het ontwerpbestemmingsplan legt de planologisch juridische basis voor de herontwikkeling van het voormalige bedrijfsperceel van Odink & Koenderink aan de Parallelweg in Haaksbergen (hierna: het "O&K-terrein"). Concreet voorziet het plan in de realisatie van 93 nieuwbouwwoningen, het in gebruik nemen van te behouden bebouwing (circa 400 m²) als werkruimte (lichte bedrijfsactiviteiten) en het aanleggen van wegen en parkeer-, groen- en waterbergende voorzieningen. Naast het bedrijfsperceel zijn in het bestemmingsplan tevens aangrenzende percelen meegenomen. Het gaat om gronden waar op dit moment een bedrijventerreinen bestemming geldt, maar waar van een bedrijventerrein in werkelijkheid geen sprake is. Het gaat veelal om woon- en in sommige gevallen woonwerklocaties met slechts lichte bedrijfsactiviteiten. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet voor die percelen in een actueel planologisch kader passend bij de feitelijke situatie, waarbij op enkele percelen de planologische mogelijkheid voor een extra woning wordt geboden (in totaal 4 nieuwe woningen).

Vanaf 4 mei 2023 tot en met 14 juni 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan voor een ieder ter inzage gelegen. De papieren versie lag in de genoemde periode ter inzage bij de receptie van het gemeentehuis. Tevens was het ontwerpbestemmingsplan te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl, het planidentificatienummer is NL.IMRO.0158.BP1208-0001.

Gedurende de periode waarin het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, heeft een ieder zijn of haar mening en/of opmerkingen in de vorm van een mondelinge of schriftelijke inspraakreactie kenbaar kunnen maken. Er zijn in totaal vier zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en zijn hiermee ontvankelijk.

Deze Nota van Zienswijzen bevat de samenvatting en beantwoording van de ingekomen zienswijzen evenals een overzicht van doorgevoerde wijzigingen.

1.2 Leeswijzer

De samenvatting van de ingekomen zienswijzen en de gemeentelijke beantwoordingen daarop zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van deze Nota van Zienswijzen.

In hoofdstuk 3 wordt vervolgens aangegeven welke aanpassingen er naar aanleiding van de zienswijzen worden voorgesteld evenals de ambtelijke wijzigingen.

Hoofdstuk 2 Samenvatting en beantwoording van zienswijzen

2.1 Inleiding

Door verschillende betrokkenen zijn zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan ingediend; hierna kortweg aangeduid als reclamant(en).

De gemeenteraad heeft integraal kennis kunnen nemen van de ingediende zienswijzen. Indien onderdelen van een zienswijze niet expliciet worden benoemd, betekent dit niet dat deze niet bij de beoordeling zijn betrokken. De ingediende zienswijzen zijn in hun totaliteit beoordeeld en afgewogen.

2.2 Zienswijze 1

Samenvatting

1. Reclamant wenst dat de beoogde uitbreiding van de werkplaats meegenomen wordt in het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de mogelijkheden voor een werkplaats op het perceel Parallelweg 15 beperkt tot 127 m². In het verleden heeft reclamant bij het inrichten van het perceel rekening gehouden met een toekomstige uitbreiding. Reclamant is nog steeds voornemens deze uitbreiding te realiseren en het geldende bestemmingsplan 'Haaksbergen Dorp, Eibergsestraat West, Eibergsestraat Oost, Buurserstraat, De Pas en Hassinkbrink' biedt deze mogelijkheid. Reclamant verzoekt dan ook de maximale omvang aan bedrijfsactiviteiten te verhogen naar 172 m², zodat de uitbreiding ook in de toekomst planologisch mogelijk is.
2. Reclamant geeft aan dat de huidige verbeelding verwarring kan veroorzaken wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte op het naastgelegen perceel. Ter plaatse zijn uitsluitend bijbehorende bouwwerken mogelijk met een goot- en bouwhoogte van maximaal resp. 3,25 en 5 meter. Verzoek is om dat ook zo op de verbeelding aan te geven.

Beantwoording

1. Het klopt dat het geldende bestemmingsplan de mogelijkheden biedt voor de beoogde uitbreiding. Gelet op de aard en omvang alsmede de planologische mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt, zal het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast conform het voorstel van reclamant.
2. De planregels zijn voldoende duidelijk, waardoor er geen aanleiding bestaat om de planverbeelding aan te passen. De bestemming 'Wonen – 2' bevat verschillende regels voor 'hoofdgebouwen' en 'bijbehorende bouwwerken'.
 - **Hoofdgebouwen.** Een 'hoofdgebouw' is een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt (art. 1.30 van de planregels), zoals een woning. De bouwregels voor hoofdgebouwen zijn opgenomen in artikel 9.2.2. De maximale bouw- en goothoogte mag op grond van artikel 9.2.2 sub f en g niet meer bedragen dan de maatvoeringsaanduiding op de planverbeelding.
 - **Bijbehorende bouwwerken.** Een 'bijbehorend bouwwerk' is een uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk, met een dak (art. 1.15 van de planregels). De bouwregels voor bijbehorende bouwwerken zijn opgenomen in artikel 9.2.3. De maximale goot- en bouwhoogte mag op grond van artikel 9.2.3 sub f en g niet meer bedragen dan respectievelijk 3,25 en 5 meter. Het past dus niet in de bestemmingsplansystematiek om op de planverbeelding maatvoeringen voor de maximale goot- en bouwhoogte voor bijbehorende bouwwerken op te nemen.

2.3 Zienswijze 2

Samenvatting

1. Reclamant geeft aan dat de goot- en bouwhoogte van de nieuwbouw, gelegen tegenover het woonperceel van reclamant, respectievelijk 6,5 en 11 meter bedraagt. Dat is volgens reclamant veel hoger dan de hoogte van de huidige bebouwing ter plaatse. In de uitleg over de type bebouwing wordt volgens reclamant door ontwikkelaar gerefereerd naar de huidige bebouwing. Deze referentie klopt volgens reclamant niet, gelet op de bestaande hoogte en stijl.

Reclamant vreest voor vermindering van haar privacy vanwege de geprojecteerde bebouwing tegenover de woning, de ontsluiting van de wijk die voor de woning van reclamant langsloopt en de ingang naar de tegenoverliggende woningen.

2. Reclamant verzoekt naar aanleiding van de bezwaren, zoals beschreven onder 1, de maximale goot- en bouwhoogte te verlagen naar maximaal 6,5 meter goothoogte en 9 meter bouwhoogte.

Beantwoording

1. Het huidige bestemmingsplan 'Haaksbergen Dorp, Eibergsestraat West, Eibergsestraat Oost, Buurserstraat, De Pas en Hassinkbrink', staat rondom het perceel van reclamant bebouwing toe met een maximale bouwhoogte van 6 meter. Daarnaast geldt voor het hogere gebouw aan de zijde van de Parallelweg de bestaande afwijkende bouwhoogte van circa 10 meter, op basis van artikel 30.1 van de regels. Het ontwerpbestemmingsplan staat op de bouwvlakken rondom het perceel van reclamant een bouwhoogte van 11 meter en goothoogten van 4,5 en 6,5 meter toe. Voor de nieuwbouw op de hoek van de ontsluitingsweg en Parallelweg geldt uitsluitend een maximum bouwhoogte van 11 meter.

De huidige ontsluitingsweg langs de woning van reclamant zal blijven bestaan, maar vanwege het beoogde plan zal deze weg (in aangepaste vorm) intensiever worden gebruikt dan in de huidige situatie het geval is. Deze ontwikkeling kan leiden tot een vermindering van de privacy van reclamant, waarbij wordt opgemerkt dat de bestaande woning op relatief grote afstand uit de ontsluitingsweg is gesitueerd (circa 21 meter). Alles overwegende vindt de gemeenteraad dat de mogelijke vermindering van de privacy van reclamant vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is. Daarbij weegt de gemeenteraad de volgende elementen mee.

De wijziging van de bedrijvenbestemming op het O&K-terrein naar een woonbestemming past in de Structuurvisie 2030. Daarin wordt het verbreden van het aanbod van woonmilieus op binnenstedelijke inbreidingslocaties expliciet genoemd. De wijziging van de bestemming en de nieuwe bebouwing leiden onvermijdelijk tot een nieuw gebruik van de omgeving met andere ruimtelijke gevolgen. Eén van die ruimtelijke gevolgen is de mogelijke vermindering van de privacy van de huidige bewoners in het plangebied. De privacy van de huidige bewoners is bij het ontwerp van het stedenbouwkundig plan gesignaleerd als aandachtspunt en ook meegewogen bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan. Zo is er onder meer voor gekozen om geen voor- of achtergevels van woningen in de richting van de woning van reclamant te situeren. Door de huidige invulling, met onder meer de ingang naar de tegenoverliggende woningen, behoudt reclamant dan ook juist privacy. Dit mede in vergelijking tot de bestaande situatie, waarbij aan de betreffende zijde grote raampartijen aanwezig zijn.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet ten opzichte van het huidige bestemmingsplan weliswaar in hogere bebouwing en leidt mogelijk tot intensiever gebruik van de bestaande ontsluitingsweg, wat gevolgen kan hebben voor de privacy van reclamant, maar het ontwerpbestemmingsplan leidt ook tot een verbetering van het woon- en leefklimaat van reclamant. Ten eerste staat het huidige bestemmingsplan rondom het perceel van reclamant bedrijfsactiviteiten toe in hoge milieucategorieën. Het ontwerpbestemmingsplan wijzigt het gebruik naar woonbestemmingen. Deze bestemmingen hebben minder zware ruimtelijke gevolgen voor het woon- en leefklimaat van reclamant dan de volgens het huidige bestemmingsplan toegestane bedrijfsactiviteiten. In dit opzicht verbetert het ontwerpbestemmingsplan het woon- en leefklimaat van reclamant. Ten tweede voorziet het huidige bestemmingsplan in een bouwvlak rondom het perceel van reclamant. De bouw van bedrijfsgebouwen is toegestaan met een maximale bouwhoogte van 6 meter en op korte afstand tot het perceel van reclamant. In het ontwerpbestemmingsplan komt dit bouwvlak te vervallen. De maximale bouw- en goothoogte van de voorziene woningen rondom het perceel van reclamant zijn weliswaar hoger dan de maximale bouwhoogte van bedrijfsgebouwen volgens het huidige bestemmingsplan, maar de bouwvlakken van de voorziene woningen liggen allemaal op (aanzienlijk) grotere afstand van het perceel van reclamant. Het verkleinen van het oppervlak van het bouwvlak rondom het perceel van reclamant en de grotere afstand tot dat perceel dragen dan ook bij aan de verbetering van de privacy van reclamant. Ten derde voorziet het ontwerpbestemmingsplan in een tweede ontsluiting van het plangebied aan de westzijde van het plangebied aan de M.A. de Ruijterstraat en een derde ontsluiting voor fietsverkeer op de kruising van de M.A. de Ruijterstraat en de Kortenaerstraat. De meest omvangrijke parkeerterrein is voorzien in het zuidwestelijke deel van het plangebied met een rechtstreekse ontsluiting op de

Parallelweg. Door deze inrichting van het plangebied, zal niet al het verkeer langs de woning van reclamant rijden. Ten vierde ontstaat de grootste aantasting van de privacy van reclamant door de voorziene woning op haar eigen perceel. Reclamant profiteert zelf van deze bestemmingswijziging en heeft het zelf in de hand of zij die woning realiseert en daarmee haar privacy aantast.

In de huidige feitelijke situatie is een bedrijfsgebouw van 5,5 tot 10 meter hoogte gerealiseerd ten zuidoosten van het perceel van reclamant. De afstand van de bestaande bedrijfsbebouwing tot het perceel van reclamant is minimaal ongeveer 4 en maximaal ongeveer 15,5 meter. Het bedrijfsgebouw wordt gesloopt. De woningen waarin het ontwerpbestemmingsplan voorziet, hebben ter plaatse een maximum bouwhoogte van 11 meter en een maximum goothoogte van 6,5 meter (tegenoverliggend bouwvlak). De bouwvlakken van deze woningen zijn voorzien op minimaal ongeveer 19,5 meter van het perceel van reclamant. De voorziene woningen worden dus weliswaar hoger dan het bedrijfsgebouw, maar de afstand tot het perceel van reclamant is veel groter zodat haar privacy in dat opzicht er juist op vooruit gaat.

De beoogde invulling, gehanteerde goot- en bouwhoogte en stijl/vormgeving van de bebouwing (zijde parallelweg plat dak, sheddaken tegenover perceel reclamant overeenkomstig huidige bebouwing), zijn stedenbouwkundig akkoord bevonden.

2. Het voorstel van reclamant om de maximale goot- en bouwhoogte te verlagen wordt, gelet op de beantwoording onder 1, niet overgenomen.

2.4 Zienswijze 3

Samenvatting

1. Reclamanten geven aan blij te zijn dat op het terrein woningbouw gepland staat, mede gelet op de mogelijkheden die dit biedt voor woningzoekenden. Daarnaast zien reclamanten een groot deel van hun inbreng, die gedurende het voortraject is gegeven, verwerkt in de plannen.
2. Reclamanten zien één onderdeel waar geen gehoor aan is gegeven. Dat betreft de ingetekende ontsluiting van het plangebied op de M.A. de Ruijterstraat. Na de ontsluiting van de wijk "de Maalderij" wordt dit de 2^e woonwijk in korte tijd die via de M.A. de Ruijterstraat ontsloten wordt. Reclamanten vinden deze ontsluiting niet passend danwel wenselijk om de volgende redenen:
 - a. Reclamanten geven aan dat de wijze van ontsluiten niet past op basis van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan (GVVP) van de gemeente Haaksbergen. Volgens reclamanten geeft het GVVP aan dat de M.A. de Ruijterstraat geen verkeersfunctie heeft om een dergelijke ontwikkeling te ontsluiten.
 - b. De M.A. de Ruijterstraat en de Banckertstraat zijn volgens reclamanten niet geschikt om extra autoverkeer af te wikkelen (728 auto's per dag), aangezien de straten circa 4,50 meter breed zijn. Reclamanten verwachten, gelet op wijze van ontsluiting, meer dan drie keer zoveel verkeer op de M.A. de Ruijterstraat en de Banckertstraat. Reclamanten hebben de onderstaande tabel bij hun zienswijze opgenomen. De toename aan verkeer komt volgens reclamanten de leefbaarheid in de straten niet ten goede.

| Straat | Breedte | Intensiteit |
|-----------------------|------------|-----------------|
| M.A. de Ruijterstraat | 4,50 meter | 200 auto's/dag* |
| Banckertstraat | 4,50 meter | 200 auto's/dag* |
| Kortenaerstraat | 5,85 meter | Meer dan 1.000 |
| Parallelweg | 6,25 meter | Meer dan 1.000 |

*) 25 woningen x 8,0 verkeersbewegingen per dag (CROW publ 381 zie 3.2.3 bestemmingsplan)

Tabel 1: breedte en huidige intensiteit

- c. Reclamanten maken zich zorgen over de verkeersbelasting, verkeersveiligheid en verwachten parkeerproblemen in deze volgens reclamanten kinderrijke buurt.
- d. Reclamanten geven enkele alternatieven qua ontsluiting;
 - i. een auto ontsluiting op alleen de Kortenaerstraat en Parallelweg is vanuit oogpunt van het GVVP en algehele verkeersveiligheid logischer. De Kortenaerstraat en Parallelweg zijn met circa 6 meter breder en wikkelen nu al meer verkeer af van en naar het dorpscentrum.
 - ii. volgens reclamanten zijn twee 2 ontsluitingen aan de Parallelweg de beste oplossing. Handhaving van één ontsluiting aan de Parallelweg behoort wat reclamanten betreft ook tot de mogelijkheden. Wat betreft hulpdiensten kan er

een fietsdoorsteek (afsluiting voor auto's) vanaf de M.A. de Ruijterstraat gemaakt worden. Alleen in geval van calamiteiten zou deze fietsdoorsteek kunnen worden gebruikt door de hulpdiensten.

- iii. het toevoegen van extra parkeerplaatsen aan deze Parallelweg zou tevens een verkeersremmende uitwerking kunnen hebben wanneer deze slim worden gepositioneerd.

Beantwoording

1. Deze positieve reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
2. Het uitbreiden van woonaanbod op binnenstedelijke inbreidingslocaties past in de Structuurvisie 2030. Dat rechtvaardigt de keuze voor het plangebied om daar woningbouw te voorzien. Logischerwijs brengt die keuze een toename van verkeersintensiteit en (mogelijk) parkeerdruk met zich, wat gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van de huidige bewoners in en om het plangebied. Hierna wordt nader ingegaan op de bezwaren.
 - a. Stroomwegen en ontsluitingswegen zijn de wegen bestemd voor het afwikkelen van het gemotoriseerde verkeer en de erftoegangsweg A en B ontsluiten de verblijfsgebieden, waarbij erftoegangsweg type A meer verkeer afwikkelt, omdat deze een verzamelende functie vervult, terwijl type B in principe alleen bedoeld is voor verkeer met herkomst of bestemming langs of in de directe omgeving van deze weg. M.A. de Ruijterstraat en de Banckertstraat zijn beiden aangemerkt als Erftoegangsweg B (ETW B). Het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) verzet zich niet tegen een ontsluiting van het plan op de M.A. de Ruijterstraat. Immers gaat het om verkeer met herkomst/bestemming in de directe omgeving van deze weg. Daarnaast betreft dit niet de enige ontsluiting van het plangebied, maar zal het verkeer verdeeld worden over twee ontsluitingen (M.A. de Ruijterstraat en Parallelweg). Het ontwerpbestemmingsplan is verkeerskundig beoordeeld en de wijze van ontsluiten is aanvaardbaar bevonden. Het ontwerpbestemmingsplan is niet in strijd met het GVVP.
 - b. Het klopt dat naar verwachting het ontwerpbestemmingsplan in totaliteit op een gemiddelde weekdag circa 729 verkeersbewegingen met zich mee zal brengen. Reclamanten gaan er vanuit dat alle extra verkeersbewegingen danwel het overgrote deel over de M.A. de Ruijterstraat/ Banckertstraat zal verlopen. Dit betreft een onjuiste aanname.

Voor het aspect verkeer geldt dat het plangebied ontsloten moet worden. In het stedenbouwkundig ontwerp is ervoor gekozen om het plangebied te ontsluiten aan de Parallelweg, de M.A. de Ruijterstraat en de M.A. de Ruijterstraat/Kortenaerstraat (fietsverbinding). De verwachting is dat circa 30% van de verkeersbewegingen van de ontsluiting aan de M.A. de Ruijterstraat gebruik zal maken. Dit vanwege de opzet van de wijk (situering woningen), waarbij de concentratie meer ligt op de Parallelweg. Zo bevindt zich onder meer ten zuidwesten van het plangebied een groot parkeerterrein (Parallelweg), waardoor daar met name een verkeersconcentratie ontstaat en de andere straten in en rondom het plangebied ontlast worden.

Daarnaast gaan reclamanten ervan uit dat de huidige verkeersintensiteit op de M.A. de Ruijterstraat circa 200 auto's per dag zouden bedragen. Men heeft hier uitsluitend gekeken naar het aantal bestaande woningen langs deze weg. Dit betreft dan ook een onjuiste aanname. Immers wordt de weg ook gebruikt voor verkeer naar bijv. de Maalderij maar ook met name de achterliggende straten zoals de Banckertstraat, Van Speijkstraat en de Van Kingsbergenstraat. Een groot deel van de M.A. van Ruijterstraat (hoofdzakelijk het deel Goorsestraat-Banckertstraat) kent dan ook een aanmerkelijk hogere verkeersintensiteit. In het verkeersmodel gaat men uit van intensiteiten tussen de 1.000 tot circa 1.500 bewegingen per dag. Het oostelijke deel van de M.A. de Ruijterstraat, vanaf de Banckertstraat tot aan de Kortenaersstraat, betreft wel een zeer rustige weg. Indien worst-case (wat niet de verwachting is) wordt aangehouden dat de helft van de verkeersbewegingen via deze ontsluiting worden afgewikkeld, wordt er uitgekomen op circa 364 verkeersbewegingen per dag. Het verkeer zal vervolgens op het kruispunt verspreiden, naar verwachting hoofdzakelijk in westelijke (Goorsestraat) en oostelijke richting (Kortenaerstraat). Het gebruiken van de Banckertstraat om uiteindelijk bij de Goorsestraat of Kortenaerstraat is niet logisch, oftewel de Banckertstraat zal naar verwachting niet (aanmerkelijk) drukker worden. M.A. de Ruijterstraat betreft een

erftoegangsweg, met een capaciteit van 3.500 mvt/etmaal. De toename aan verkeersbewegingen die voorliggend plan veroorzaakt op de M.A. van Ruijterstraat leidt dan ook niet tot onaanvaardbare gevolgen ten aanzien van verkeersbelasting en de leefbaarheid, aangezien de toekomstige verkeersintensiteit op de weg ruim onder de capaciteit blijft.

- c. Wat betreft verkeersbelasting wordt verwezen naar de beantwoording onder b. Ten aanzien van verkeersveiligheid wordt opgemerkt dat door het realiseren van een volwaardige kruising ter plaatse van de Banckertstraat ook vanuit het O&K-terrein voorrang verleend en gekregen zou moeten worden. Daarnaast wordt er een ontsluiting voor fietsverkeer op de kruising van de M.A. de Ruijterstraat en de Kortenaerstraat en enkele nieuwe in- en uitritten ten behoeve van de nieuwe woningen aan de M.A. de Ruijterstraat aangelegd. Vanuit het oogpunt van rijsnelheid levert de beoogde ontsluiting en invulling dan ook een positief effect op. Wat betreft het parkeren wordt opgemerkt dat er een parkeerberekening is gemaakt op basis van de landelijke kencijfers van het CROW. In de regels van het ontwerpbestemmingsplan is een parkeerregeling opgenomen, waarmee verzekerd is dat aan de parkeernormen voldaan zal worden. Parkeerproblemen ten gevolge van het plan zijn dan ook niet te verwachten. Eventuele parkeerplaatsen die ten gevolge van het plan langs de M.A. van Ruijterstraat komen te vervallen worden in het ontwerpbestemmingsplan teruggebracht. Voor wat betreft het aspect parkeren, voorziet het ontwerpbestemmingsplan dan ook in voldoende parkeergelegenheid. Het plan leidt dan ook niet tot onaanvaardbare gevolgen op de onderdelen verkeersbelasting, verkeersveiligheid danwel parkeren.
- d. Reclamanten hebben drie alternatieve wijzen van ontsluiting van het plangebied voorgesteld. Die voorstellen zijn evenwel niet realistisch om de volgende redenen:
- i. Een evenwichtige verdeling van het nieuwe verkeersaanbod is wenselijk. Een aansluiting op de Kortenaerstraat is geen garantie dat de nieuwe bewoners niet door de M.A. de Ruijterstraat gaan rijden. Het is zelfs waarschijnlijk dat ze dan de gehele M.A. de Ruijterstraat gebruiken in plaats van alleen het deel tussen de nieuwe aansluiting en de Goorsestraat. Bovendien is het qua ruimte niet mogelijk om een gedegen ontsluiting op de bestaande kruising te realiseren.
 - ii. Verwezen wordt naar de beantwoording onder i. Een tweede aansluiting op de Parallelweg is niet wenselijk om zo een evenwichtige verdeling van het autoverkeer te realiseren. Ook vanuit het oogpunt van toegankelijkheid voor hulpdiensten als eventuele onderhoudswerkzaamheden aan wegen is het wenselijk om twee ontsluitingen op twee verschillende wegen te hebben.
 - iii. Vanwege de aanwezigheid van de brandweerkazerne aan de Parallelweg moet deze zo toegankelijk mogelijk zijn. Er dienen dan geen verkeersremmende maatregelen aanwezig te zijn.

Resumerend; de gemeenteraad vindt de gevolgen voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden aanvaardbaar, omdat 1) het ontwerpbestemmingsplan past in de gemeentelijke structuurvisie en nu eenmaal een toegenomen verkeersintensiteit teweegbrengt, 2) de gevolgen van deze toegenomen verkeersintensiteit vanuit verkeerskundig oogpunt niet onaanvaardbaar zijn, 3) het plangebied vanuit verschillende richtingen wordt ontsloten zodat de verkeersintensiteit niet concentreert op slechts één van de ontsluitingen, 4) de gekozen ontsluiting stedenbouwkundig het beste past bij het ontwerpbestemmingsplan, 5) de door reclamanten voorgestelde alternatieven niet geschikt zijn.

2.3 Zienswijze 4

Samenvatting

1. Reclamant betreurt dat het belang van Museum Buurtspoorweg naar hun mening onvoldoende in het voorliggend ontwerpbestemmingsplan naar voren komt. Het is immers van regionaal maar zeker ook van lokaal belang dat Museum Buurtspoorweg zijn activiteiten kan uitvoeren. MBS draagt in belangrijke mate bij aan de toeristische potentie en het behoud van cultuurhistorie, zoals wordt vermeld bij de negen ambities van de gemeente Haaksbergen. Op verzoek van de gemeente heeft reclamant het toekomstperspectief voor MBS geschetst (document 21 december 2022, toegezonden 4 januari 2023), gebaseerd op eerder uitgevoerde studies in opdracht van de gemeente. In het voorliggende ontwerpbestemmingsplan vindt reclamant daarvan niets terug en

- volgens reclamant is haar belang bij dit ontwerpbestemmingsplan niet meegewogen. Volgens reclamant lijkt het erop dat toekomstige ontwikkelingen, waaronder de in juli en december 2022 gevraagde wijziging van de bestemming van de grond tussen het emplacement en de Parallelweg, vanwege de geplande woonbestemming onmogelijk worden gemaakt.
2. Het voorstel om de bestemming van het O&K-terrein te wijzigen in een woonfunctie vraagt om een zorgvuldige afstemming. Zoals in paragraaf 'milieuzonering' van het bestemmingsplan is opgenomen wordt niet voldaan aan de richtafstanden van de woningen tot de activiteiten van MBS. Reclamant heeft de volgende bezwaren op het gebied van 'milieu':
 - a. Reclamant acht het onwenselijk om bij nieuwe ontwikkelingen al uit te gaan van overschrijdingen van grenswaarden, maar te kijken naar de indeling van het plangebied. Door de woningen op een grotere afstand van het spoor te bouwen neemt de kans op overlast af. De meeste activiteiten van MBS zijn in de zomermaanden wanneer mensen op balkons zitten en ramen en deuren open hebben. Om die reden pleit reclamant voor het beperken van de geluidbelasting op de gevel (balkon of tuin) in plaats van het verzwaren van de gevelisolatie.
 - b. In het ontwerpbestemmingsplan wordt volgens reclamant begrijpelijk uitgegaan van de activiteiten zoals die zijn vergund in de milieuvergunning van MBS. Daarmee zijn volgens reclamant niet alle relevante activiteiten van MBS in beeld gebracht, zoals de ('onder treinnummer') rijdende treinen, evenementen en het bezoek van groepen. Reclamant verzoekt een compleet beeld te schetsen van de activiteiten in het bestemmingsplan. Daarbij zou wat reclamant betreft de nadruk niet behoeven te liggen bij de milieubelasting, maar moet ook de attractieve kant van het museum en het rijden van historisch treinmaterieel een plek krijgen.
 - c. Voor dit ontwerpbestemmingsplan is gebruik gemaakt van onderzoeken die zijn uitgevoerd ten tijde van de milieuvergunning. De interpretatie van deze bestaande onderzoeken, waar MBS geen rol in heeft gehad, is wat reclamant betreft niet volledig en niet correct. De onderzoeken voor geur, trillingen en geluid geven volgens reclamant geen representatief beeld van de werkelijke situatie.
 3. Reclamant is verbaasd dat in het ontwerpbestemmingsplan zes parkeerplaatsen aan de noordwestzijde van de Parallelweg, op gronden van MBS, zonder vooroverleg zijn onttrokken aan de 'parkeerbestemming'. Reclamant vraagt zich af of het plan dan nog wel voldoet qua aantal parkeerplaatsen.
 4. Tot slot vindt reclamant het onwenselijk dat het aanzicht wordt ontsierd door kliko-inzamelpaatsen te situeren voor de gevel aan de Parallelweg.

Beantwoording

1. Allereerst wordt opgemerkt dat het aangeleverde toekomstperspectief onvoldoende concreet was en de uitvoerbaarheid niet volledig was/is aangetoond/geborgd. Daarnaast bestaat er geen noodzaak/verplichting tot het combineren van ontwikkelingen in één bestemmingsplan, wat in dit geval – gelet op de wezenlijke andere aard – ook niet logisch zou zijn geweest. Het vorenstaande maakt dat het zowel niet wenselijk als mogelijk was om het plan mee te nemen in voorliggend ontwerpbestemmingsplan. Het belang van MBS is echter voldoende meegenomen in voorliggend plan. Vanuit participatie is van begin af aan proactief contact geweest met MBS en is gesproken over het beoogde plan op het O&K-terrein. Ook is vanuit ruimtelijk/milieukundig oogpunt het belang van MBS voldoende meegewogen. Zo zijn de activiteiten van MBS onderzocht, uitgaande van de verleende milieuvergunning. De huidige vergunde activiteiten kunnen voortgezet worden, aangezien de uitgevoerde onderzoeken aantonen dat aan geldende wet- en regelgeving wordt voldaan.
2. Bij het opstellen van een bestemmingsplan voor een ruimtelijke ontwikkeling waarbij gevoelige en industriële bestemmingen bij elkaar in de buurt komen te liggen, is het gebruikelijk de milieukundige inpasbaarheid van de voorziene ontwikkelingen te toetsen met behulp van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. In deze VNG-brochure is een lijst opgenomen die snel inzichtelijk maakt welke milieuaspecten van belang zijn en in welke milieucategorie een bedrijf ingedeeld zou kunnen worden. Er is per bedrijf in beeld gebracht welke richtafstand aan de orde is voor de aspecten geluid, geur, stof en externe veiligheid. Als voor een bepaald milieuaspect niet wordt voldaan aan de richtafstand, dan betekent dat niet zonder meer dat de voorziene ontwikkeling niet mogelijk is. In dat geval is nader onderzoek noodzakelijk waarom, eventueel door aanpassing van de voorziene ontwikkeling, overschrijding van de richtafstand toch

aanvaardbaar is. Deze werkwijze is ook in het kader van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan gehanteerd.

- a. Binnen voorliggend plan worden geen grenswaarden overschreden voor wat betreft trillingen, geur, luchtkwaliteit of gevaar. Wat betreft het aspect geluid wordt in de dagperiode voldaan aan de grens- en richtwaarden voor de langtijdgemiddelde en maximale geluidsniveaus, waarbij op de gebruikelijke wijze de geluidsbelasting is bepaald (ramen dicht). De normen worden niet gehaald voor wat betreft de avondperiode (19.00-23.00). Het treffen van bron- en/of overdrachtsmaatregelen, waaronder het vergroten van de onderlinge afstand, is in deze situatie niet mogelijk of stuit op bezwaren van stedenbouwkundige aard. In de woningen wordt voldaan aan de grenswaarde voor het binnenniveau van 55 dB(A)-etmaalwaarde voor de maximale geluidsniveaus. Op basis hiervan is ten aanzien van de maximale geluidsniveaus in de woningen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de woningen wordt niet voldaan aan de grenswaarde voor het binnenniveau van 35 dB(A)-etmaalwaarde voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. Door middel van aanvullende geluudweringsmaatregelen van +3 dB ten opzichte van de wettelijk vereiste minimale geluidswering van 20 dB(A) wordt wel voldaan aan een binnenniveau van 35 dB(A)-etmaalwaarde. De geluidsmaatregelen die getroffen moeten worden zijn (zeer) beperkt van aard en vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het onwenselijk om het plangebied anders in te richten. Tot slot wordt opgemerkt dat de woningen aan de Parallelweg beschikken over een luwe buitenruimte aan de andere zijde van het gebouw. Resumerend kan dan ook niet tegemoet gekomen worden aan de wens van reclamant.
 - b. De onderzoeken zijn gebaseerd op de geldende milieuvergunning van 27 oktober 2009 met kenmerk 12006.498 en eerder uitgevoerde onderzoeken naar MBS (o.a. voor de plannen 'Kop Parallelweg' en 'De Maalderij'. De milieuvergunning is verleend voor het verwerven van historisch (spoorweg)materieel, restauratie van dit materiaal en het exploiteren van een toeristisch lokaal spoorweg. Dit omvat dus alle activiteiten die MBS, als inrichting onder de Wet milieubeheer, uitvoert. Daarnaast wordt opgemerkt dat de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder niet van toepassing zijn op de onder treinumnummer rijdende treinen, waardoor het niet betrokken hoeft te worden in het akoestisch onderzoek. Vanuit milieukundig oogpunt zijn de door reclamant genoemde aspecten (attractieve kant van MBS en het rijden van historisch treinmaterieel) niet relevant.
 - c. Reclamant geeft aan dat in het ontwerpbestemmingsplan gebruik is gemaakt van onderzoeken die zijn uitgevoerd ten tijde van de milieuvergunning. Het klopt dat uitgangspunten uit betreffende onderzoeken zijn gehaald om actualiserende onderzoeken, toegespitst op de herontwikkeling van het O&K-terrein, uit te voeren. Dat was ook het geval bij een ander herontwikkelingsprojecten in de omgeving, Kop Parallelweg en De Maalderij. Na de milieuvergunning is er geen nieuwe milieuvergunning of revisievergunning verleend ten behoeve van aanvullende activiteiten danwel gewijzigde activiteiten. De door MBS uitgevoerde activiteiten horen hedendaags dan ook nog steeds te passen binnen de kaders van de geldende milieuvergunning. Dat reclamant stelt dat MBS geen rol had bij de uitgevoerde onderzoeken ten tijde van de milieuvergunning betreft een onjuiste stellingname. De onderzoeken (geluid, luchtkwaliteit, geur), onderdeel van de door MBS aangevraagde en verleende milieuvergunning, zijn allen uitgevoerd in opdracht van MBS. Tot slot onderbouwt reclamant niet waarom de onderzoeken inhoudelijk onjuist zouden zijn. De onderzoeken zijn volledig en sluiten aan op hetgeen is toegestaan met de geldende milieuvergunning.
3. In tegenstelling tot wat reclamant stelt, zijn de parkeerplaatsen niet in eigendom bij MBS, maar in eigendom bij de ontwikkelende partij. Daarnaast wordt binnen het plan voldaan aan de parkeernormen, die ook vastgelegd zijn in de planregels van het ontwerpbestemmingsplan.
 4. Het klopt dat in het stedenbouwkundig plan hiervoor een suggestie is gedaan. Met voorliggend bestemmingsplan worden dergelijke zaken echter niet vastgelegd. De zienswijze is op dat onderdeel in het kader van de planologische procedure dan ook niet relevant. Te zijner tijd zal de gemeente in overleg gaan met de afvalverwerker omtrent het bepalen van de definitieve ophaallocaties.

Hoofdstuk 3 Wijzigingen aan het bestemmingsplan

3.1 Ambtshalve wijzigingen

De volgende ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd:

- Toelichting; Aanvulling paragraaf 5.5 en toevoeging bijlage 7 'Cumulatie MBS en wegverkeerslawaaï'. Betreft uitgevoerd onderzoek naar de gecumuleerde geluidsbelasting van zowel MBS als wegverkeerslawaaï.
- Toelichting; Actualisatie paragraaf 4.3.2, in verband met vaststelling van de woonvisie 'Goed wonen in Haaksbergen'.
- Toelichting; Vervanging bijlage 2 Stedenbouwkundig plan; vanwege onjuist opgenomen contour op kaart (Afb. Stedenbouwkundig plan geprojecteerd op de huidige situatie (1:1000).
- Regels; Toevoeging artikel 8.5.3 Voorwaardelijke verplichting waterberging. Met dit artikel wordt geborgd dat de geplande en verplichte waterberging aangelegd wordt.
- Regels; Toevoeging artikel 8.6 en leden 8.6.1 en 8.6.2. Afwijken voorwaardelijke verplichting waterberging en afwegingskader. Mogelijkheid bevoegd gezag om eventueel af te kunnen wijken indien dat nodig blijkt danwel wenselijk is, bijv. indien op een andere wijze wordt voorzien in voldoende waterberging (bijv. buiten het plangebied) danwel minder berging benodigd is (bijv. bij minder verhard oppervlak dan nu beoogd).

3.2 Wijzigingen ten gevolge van ingediende zienswijzen

De volgende wijzigingen zijn doorgevoerd ten gevolge van ingediende zienswijzen:

1. Vervanging bijlage 1 Bedrijvenlijst; waarbij de maximale omvang aan bedrijfsactiviteiten op het perceel Parallelweg 15/17 is verhoogd van 127 m² naar 172 m².