

# raadsbesluit



2015, nr. II-6

De raad van de gemeente Winterswijk;

overwegende dat:

op de route Rondweg West - Groenloseweg met regelmaat sprake is van een doorstromingsprobleem dat veroorzaakt wordt door de vele aansluitingen op de Rondweg West;

genoemd doorstromingsprobleem leidt tot een zeer matige, en in de spits soms slechte, verkeersafwikkeling waardoor oversteekbewegingen voor voetgangers, fietsers, automobilisten worden bemoeilijkt, het ambulance- en calamiteitenverkeer van en naar het Koningin Beatrix Ziekenhuis ernstig wordt belemmerd en verkeersonveilige situaties (o.a. ter hoogte van de spoorwegovergang) gaan ontstaan;

in 2010 is een verkennend verkeersonderzoek is uitgevoerd met als doel oplossingen te zoeken die leiden tot verbetering van de huidige verkeerssituatie;

genoemd verkeersonderzoek heeft geleid tot de volgende oplossingsrichtingen:

1. een rotonde op Beatrixpark – Rondweg West
2. een tweede en nieuwe aansluiting op de Groenloseweg vanwege het ambulanceverkeer en bereikbaarheid ten tijde van calamiteiten, ontlasting van de Rondweg West en Groenloseweg;

in overleg met de provincie Gelderland is afgesproken dat in eerste instantie wordt gekozen voor een verbindingsweg tussen Groenloseweg en het Beatrixpark, die met een rotonde wordt aangesloten op de Groenloseweg waardoor:

- de bereikbaarheid van het ziekenhuis (en de SEH-post) voor ambulances, patiënten, bezoekers en werknemers wordt verbeterd;
- de doorstroming op de Rondweg West wordt verbeterd;
- de oversteekbaarheid (en daardoor de veiligheid) van de Rondweg West ter hoogte van de aansluiting Beatrixpark wordt verbeterd;

het idee van een rotonde op de kruising Beatrixpark – Rondweg West vooralsnog komt te vervallen;

naast de verkeerskundige maatregelen een nieuwe bushalte bij de ingang van het parkeerterrein van het ziekenhuis wordt geplaatst zodat de bereikbaarheid van het ziekenhuis per openbaar vervoer (bus) wordt verbeterd;

de verbindingsweg een gemeentelijke weg wordt met een maximum snelheid van 50 km/u, met een vrijliggend fietspad

de routing van de N319 niet wordt gewijzigd door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg;

na de aanleg van de verbindingsweg en de rotonde op de Groenloseweg de verkeerssituatie opnieuw wordt gemonitord en dat op basis daarvan wordt bekeken of verdere aanpassingen op de Rondweg West (bijv. een rotonde) noodzakelijk zijn;

tussen de bestaande en de nieuwe rotonde op de Groenloseweg een maximumsnelheid van 50 km/uur zal gaan gelden waardoor de geluidsintensiteit wordt verminderd en de verkeersveiligheid wordt verbeterd wat voor bewoners aan de Groenloseweg, voor wat betreft geluid, leidt tot een verbetering van de woonkwaliteit;

landschappelijk gezien door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg en rotonde geen (netto) aantasting van de kernkwaliteiten plaatsvindt zoals de kleinschaligheid van het landschap;

de ontwikkeling de kleinschaligheid van het landschap niet aantast;

de nieuwe weg over de bestaande es wordt aangelegd en dat een aantal bomen gekapt moet worden;

daar waar bomen gekapt moeten worden voor meer dan 100% compensatie plaatsvindt en dat de nieuwe weg zo wordt aangelegd dat de es minimaal wordt aangetast;

vorenstaande leidt tot de conclusie dat de voordelen van beoogde verkeersontwikkeling opwegen tegen de impact van de ontwikkeling op het landschap;

beoogde verkeersontwikkeling niet past binnen de regels van het bestemmingsplan buitengebied (oud);

aldus een nieuw bestemmingsplan opgesteld moet worden om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken en dat tevens het nabijgelegen grondverzetbedrijf Groenloseweg 125 wordt meegenomen in het bestemmingsplan;

opname in dit bestemmingsplan van het – perceel van – grondverzetbedrijf Groenloseweg 125 van belang is omdat voor dit perceel bestemmingsplan buitengebied (oud) nog geldt en dat een actueel, naar huidig recht vastgesteld, bestemmingsplan van belang is en dat, nu geen ontwikkelingen zijn beoogd, er geen bezwaren voor opname in dit bestemmingsplan;

de voorgestelde plannen: de nieuwe verbindingsweg en rotonde op de Groenloseweg en de conserverende bestemming voor het perceel Groenloseweg 125, voor het overige voldoen aan alle ruimtelijke en milieu-hygiënische eisen;

met ingang van 1 oktober 2014 tot en met 11 november 2014 een ontwerp "Bestemmingsplan omgeving Arrisveld" ter visie heeft gelegen waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen;

zienswijzen zijn ingediend door:

1. SRK Rechtsbijstand namens bewoners Groenloseweg 115;
2. Bewoners Groenloseweg 119;
3. Bewoner Tuberweg 2;
4. Bewoner Groenloseweg 121;

de gemaakte zienswijzen zijn weergegeven in bijgevoegde notitie met als titel *reactie op zienswijzen ten aanzien van ontwerpbestemmingsplan omgeving Arrisveld*;

en dat ten aanzien daarvan wordt overwogen zoals in de notitie vermeld;

bijgevoegde notitie deel uitmaakt van dit besluit;

de ingediende zienswijzen geven aanleiding geven het bestemmingsplan aan te passen;

ambtshalve de tekst van de artikelen 3.1 en 4.1 uit de planregels gewijzigd moet worden i.v.m. een omissie:

- artikel 3.1 toevoegen: sub c. *waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen*;
- artikel 4.1 schuin gedrukte tekst toevoegen aan het zinsdeel: "...met bijbehorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wegen en paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, *waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen*, tuinen en erven".

gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van 27 januari 2015, nr. 40246

## besluit:

1. onder verwijzing naar de van dit besluit deel uitmakende notitie 'reactie op zienswijzen ten aanzien van ontwerpbestemmingsplan omgeving Arrisveld' de zienswijzen ongegrond te verklaren;
2. a. het bestemmingsplan, met uitzondering van het gestelde onder b, vast te stellen overeenkomstig het plan zoals dat ter inzage heeft gelegen;  
b. het plan gedeeltelijk gewijzigd vast te stellen voor wat betreft:
  - artikel 3.1 toevoegen: sub *c. waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen*;
  - artikel 4.1 schuine gedrukte tekst toevoegen aan het zinsdeel: '...met bijbehorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wegen en paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, *waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen*, tuinen en erven'.

een en ander zoals vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0294.BP1402SGARRISVELD-VA01 met bijbehorende bestanden waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de GBKN.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Winterswijk in  
zijn openbare vergadering gehouden op 26 februari 2015,

de griffier,



de voorzitter,





Bijlage, behoort bij raadsbesluit 2015, nr. II-6, vastgesteld in de raadsvergadering van de gemeente Winterswijk op 26 februari 2015.

## **Notitie: reactie op zienswijzen ten aanzien van ontwerpbestemmingsplan omgeving Arrisveld**

### **Inleiding:**

Voor de omgeving Arrisveld is besloten om de bestaande verkeersstructuur te wijzigen met als doel de verkeersafwikkeling van het verkeer van en naar het Streeksiekenhuis Koningin Beatrix, de Rondweg West en de Groenloseweg te verbeteren.

Om een en ander planologisch te regelen is het ontwerpbestemmingsplan "Omgeving Arrisveld" in procedure gebracht. Dit ontwerpplan heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen: van 1 oktober 2014 tot en met 11 november 2014 waarbij een viertal zienswijzen zijn ingediend:

1. SRK Rechtsbijstand namens bewoners Groenloseweg 115;
2. Bewoners Groenloseweg 119;
3. Bewoner Tuberweg 2;
4. Bewoner Groenloseweg 121.

De zienswijzen van bewoners van Groenloseweg 115, 119 en Tuberweg 2 zijn binnen de termijn ingediend en derhalve ontvankelijk.

De zienswijze van de bewoner van Groenloseweg 121 is, volgens de indiener, tijdig, te weten op 28 oktober 2014, bij de gemeentebalie afgegeven. Echter, deze brief is op dat moment niet ingeboekt en bleek onvindbaar waardoor discussie is ontstaan tussen de gemeente en de bewoner van Groenloseweg 121 over de vraag of de zienswijze al dan niet tijdig is ingediend.

Wegens het ontbreken van harde feiten dat bedoelde brief niet tijdig is ontvangen hebben wij de indiener het voordeel van de twijfel gegeven en hebben wij hem gevraagd een kopie van de zienswijze in te dienen en deze als zijnde ontvankelijk ingeboekt.

### **1. Zienswijze van SRK Rechtsbijstand namens bewoners Groenloseweg 115**

#### **a. Bezwaar 1 Relatie met te ontwikkelen gezondheidspark Arrisveld**

Dit bestemmingsplan beoogt het nog te ontwikkelen gezondheidspark Arrisveld te ontsluiten. Het gezondheidspark wordt niet in dit plan meegenomen, terwijl dat wel had gemoeten. Dit plan is niet haalbaar omdat er geen behoefte is aan een kantorenpark of gezondheidspark.

#### **Reactie:**

Voorliggend ontwerp beoogt enkel een juridische basis te scheppen voor de nieuwe verkeersafwikkeling van en naar het Streeksiekenhuis Koningin Beatrix, de Rondweg West en de Groenloseweg met als doel verbetering van de huidige verkeersafwikkeling. Sedert langere tijd is de verkeersafwikkeling hier niet goed en dat moet opgelost worden.

Plannen voor uitbreiding van het Beatrixpark waar reclamant op doelt zijn nog in voorbereiding en daarmee niet rijp voor een bestemmingsplan. Of plannen voor dit terrein al dan niet haalbaar zijn is niet aan te geven omdat ze nog in voorbereiding zijn. In het kader van voorliggend bestemmingsplan is dit niet relevant.

#### **b. Bezwaar 2 Kosten**

De nieuwe weg en rotonde zijn, met alle kosten van dien, bedoeld om de ontsluiting met het ziekenhuis te verbeteren. Dit wordt aangegrepen om de ontwikkelaar van de

uitbreiding van het Beatrixpark, door een greep in het belastinggeld, te helpen om een verliesgevend project te financieren.  
Straks zal blijken dat het plan voor een gezondheidspark niet haalbaar is en maken ze alsnog een bedrijventerrein categorie III mogelijk.

Reactie:

Dat de aanleg van een nieuwe weg met rotonde kosten met zich meebrengt spreekt voor zich. De raad heeft besloten om hiervoor gelden beschikbaar te stellen.  
Zoals gezegd beoogt voorliggend ontwerp enkel een planologisch regime te scheppen om de verkeersafwikkeling van en naar het Streekziekenhuis Koningin Beatrix, de Rondweg West en de Groenloseweg te verbeteren.  
Een eventueel plan voor uitbreiding van het Beatrixpark is in zoverre relevant dat, mocht te zijner tijd een invulling van dit terrein beschikbaar zijn, dan kan het verkeer van en naar dit terrein, tevens via de nieuwe weg en rotonde, afgewikkeld worden.  
Arrisveld B.V., de ontwikkelaar in deze, heeft om die reden voor een derde bijgedragen in de kosten die gemoeid zijn bij de (aanleg van de) nieuwe weg en rotonde. Tezamen met de bijdragen van de gemeente en de provincie is voorliggend plan financieel uitvoerbaar.  
Welke invulling de uitbreiding van het Beatrixpark straks concreet zal krijgen is nu nog onduidelijk en in verband met voorliggend bestemmingsplan niet relevant.

c. Bezwaar 3 Hiddink

Grondverzetbedrijf Hiddink was een bedrijf dat bedrijfsactiviteiten verrichtte die niet pasten binnen reikwijdte van de regels van het bestemmingsplan voor het buitengebied. In voorliggend bestemmingsplan wordt illegaliteit beloond omdat de gemeente voor het nieuwe bedrijf (nadat het "oude" Hiddink failliet is gegaan) een bedrijfsbestemming opneemt. Tevens krijgt reclamant 3 ha bedrijventerrein in de buurt.

Reactie:

In tegenstelling tot het nieuwe wegtracé en de rotonde wordt het bedrijf Hiddink conserverend bestemd omdat het bestaande bedrijf voor wat betreft gebruik en omvang ongewijzigd blijft; er zijn geen ontwikkelingen beoogd. In dit bestemmingsplan is dan ook voor het bestaande bedrijf een passende bestemming opgenomen.  
De omgevingsvergunning voor de activiteit milieu die voor deze locatie van toepassing is bepaalt welke en in welke mate bedrijfsactiviteiten uitgeoefend mogen worden. Deze omgevingsvergunning is dan ook leidend voor de keuze van de bestemming "bedrijf".  
Omdat planologisch geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, kunnen onderzoeken om effecten op de omgeving te meten achterwege blijven.

d. Bezwaar 4 Verkeer, oud rapport

Onderzoeksrapport is gedateerd en niet meer representatief:

- 1% groei per jaar (lager door recessie)
- Recreatiepark 't Hilgelo (gaat niet door)
- Hiddink (nu kleiner)
- Invloed N18, A15 en tolheffing Duitsland (nog) onbekend

Alternatief: ambulanceroute via oud tracé Tuberweg

Reactie:

Het onderzoeksrapport bestaat uit meerdere componenten:

1. Een analyse van de huidige situatie cq. problematiek (in 2010);
2. Een verkenning van mogelijke oplossingen;



### 3. Een toets van de toekomstvastheid van die oplossing (in 2020).

#### Ad 1: analyse van de huidige situatie (2010)

De onderbouwing van de verkeerskundige maatregelen is gebaseerd op onderzoek uit 2010. Dit onderzoek maakt gebruik van de resultaten van verkeerskundig onderzoek (tellingen) in 2008. Hoewel de hoeveelheid verkeer op de Rondweg West resp. Groenloseweg de afgelopen jaren is afgenomen, is de analyse van de situatie eind 2008 feitelijk onveranderd. De problematiek (filevorming en bereikbaarheid) die optrad in 2008 op de Rondweg West is nog steeds actueel.

#### Ad 2: Mogelijke oplossingen

Het onderzoeksrapport biedt een aantal oplossingen die nog steeds actueel zijn omdat de lokale ruimtelijke omstandigheden niet wezenlijk zijn veranderd. Er zijn nu dan ook geen andere oplossingen denkbaar dan in 2010.

#### Ad 3: Toets toekomstvastheid (prognose 2020)

Om te bepalen of een oplossing voldoende toekomstvast is, is de oplossing van 2010 getoetst aan de voorspelde verkeerscijfers voor 10 jaar later: 2020. Resultaat: de gekozen oplossing werkt ook voor de voorspelde hoeveelheid verkeer in 2020. Op basis van dat onderzoek is uiteindelijk het huidige ontwerpbestemmingsplan opgesteld.

In de prognose voor 2020 is rekening gehouden met een gemiddelde autonome groei op de provinciale wegen van 1% per jaar (opgave van provincie Gelderland). Inmiddels is gebleken dat die groei de afgelopen jaren niet is gerealiseerd, maar dat er sprake is van een lichte afname van het verkeer (zie onderstaande tabel). Daarnaast is in de prognose voor 2020 een toename van het verkeer op de Groenloseweg meegenomen van 1.500 voertuigen per dag voor de ontwikkeling van 't Hilgelo en de toename van de activiteiten van Hiddink. Inmiddels is het niet meer de verwachting dat deze ontwikkelingen (voor 2020) plaatsvinden. Dat betekent dat als we nu een prognose zouden doen voor 2020 de hoeveelheid verkeer lager uitkomt en de oplossing dus blijft voldoen.

In de prognose is geen rekening gehouden met effecten van de aanleg van N18, A15 en Duitse tolplannen omdat de aanleg ervan destijds nog niet bekend was en omdat de effecten daarvan (ook nu nog) niet te kwantificeren zijn. Deze aspecten kunnen dus niet worden meegenomen bij de prognose.

Ontwikkeling verkeersdrukke (op weekdays) op de Groenloseweg (N319):

| jaar | Groenloseweg |       | Beatrixpark |       |
|------|--------------|-------|-------------|-------|
|      | intensiteit  | index | intensiteit | index |
| 2006 | 14.440       | 100   | 4.600       | 100   |
| 2007 | 15.850       | 110   |             |       |
| 2008 | 16.160       | 112   |             |       |
| 2009 | 13.740       | 95    |             |       |
| 2010 | 14.330       | 99    |             |       |
| 2011 | 13.360       | 93    | 3.700       | 80    |
| 2012 | 13.890       | 96    |             |       |
| 2013 | 13.720       | 95    |             |       |
| 2014 |              |       | 4.400       | 96    |

In verband met de afname van de hoeveelheid verkeer in de afgelopen jaren wijkt de uiteindelijk gekozen oplossing af van de aanbevelingen uit het onderzoek van 2010. In dat onderzoek werd namelijk geadviseerd, naast een nieuwe verbindingsweg tussen het Beatrixpark en de Groenloseweg en een rotonde op de Groenloseweg,

ook een rotonde aan te leggen bij de kruising Rondweg West - Beatrixpark. Een rotonde op de kruising Rondweg West – Beatrixpark wordt nu niet uitgevoerd. In overleg met de provincie Gelderland is afgesproken dat in eerste instantie wordt gekozen voor de aanleg van een verbindingsweg tussen Groenloseweg en het Beatrixpark, die met een rotonde wordt aangesloten op de Groenloseweg. Na de aanleg van de verbindingsweg met de rotonde wordt de verkeerssituatie opnieuw gemonitord en zal op basis daarvan worden bekeken of verdere aanpassingen op de Rondweg West noodzakelijk zijn.

De keuze voor het aanleggen van de verbindingsweg is met name gebaseerd op het gunstig effect op de verkeersafwikkeling van de rotonde Groenloseweg - Rondweg West, in combinatie met de extra voordelen, waaronder een tweede ontsluiting voor het Beatrixpark en het ziekenhuis en het bekorten van de aanrijroute voor ambulances. De nieuwe rotonde op de Groenloseweg zal (in afwijking van het voorstel uit 2010) niet worden uitgevoerd als een turbotronde (rotonde met twee rijstroken) omdat dat de provincie dat op basis van het huidige verkeersaanbod niet nodig vindt.

Kortom, de probleemanalyse van het onderzoek uit 2010 is nog steeds actueel. De in 2010 voorgestelde oplossingen zijn ook toekomstvast nu ze getoetst worden met de kennis van dit moment. In verband met de lichte afname (in plaats van de verwachte toename) van het verkeer zijn de maatregelen aangepast.

Het alternatief van een ambulanceweg via de oude Tuberweg is in 2010 wel meegenomen in de afweging van mogelijke oplossingen. Er is niet voor deze variant gekozen omdat het tracé van de oude Tuberweg en de aansluiting daarvan op de Groenloseweg, wegens ruimtegebrek, niet geschikt als tweede ontsluiting voor het Beatrixpark. In theorie kan uiteraard altijd ruimte gemaakt worden maar het voert te ver om enkel voor ambulances extra kosten (grondaankoop, asfalt etc.) in deze te maken.

#### e. Bezwaar 5 Verkeer, spoor

Het plan biedt geen oplossing voor de situatie bij het spoor.

Uit verkeersonderzoek blijkt dat uitbreiding van het Beatrixpark de verkeersdruk niet groter maakt; een actueel verkeersonderzoek is gewenst nu de huidige ontwikkelingen een ander beeld laten zien dan in 2008.

#### Reactie:

Uit het verkeersonderzoek uit 2010 blijkt dat door filevorming op de Rondweg West de veiligheid van de spoorwegovergang in gevaar komt. Uit analyses blijkt dat de filevorming, met name in de avondspits, ontstaat bij de rotonde Rondweg West - Groenloseweg waar de drukke stromen Groenlo→Winterswijk centrum en Rondweg West→Groenlo elkaar kruisen. Dat wordt nog versterkt door linksafslaande auto's vanaf het Beatrixpark die op de Rondweg West invoegen.

Door het aanleggen van de verbindingsweg zal het verkeer vanaf het Beatrixpark richting Groenlo niet meer via de Rondweg West rijden. Hierdoor neemt de druk op de kruispunten af en daardoor ook de kans op filevorming bij het spoor.

Zoals gezegd wordt de situatie na aanleg van de verbindingsweg gemonitord en zal op basis daarvan worden bekeken of extra maatregelen nodig zijn op de Rondweg West.

Voor een reactie op de opmerking over het verkeersonderzoek in relatie tot uitbreiding van het Beatrixpark kan worden verwezen naar de reactie onder punt 1a.

#### Bezwaar 6 Verkeer, streekziekenhuis

Kosten verbeteren verkeerssituatie mogen niet ten laste van gemeenschap komen. Voorstel: ingang parkeerterrein verleggen.



Reactie:

Het enkel aanpassen van het parkeerterrein van het ziekenhuis zal het bestaande verkeersprobleem niet oplossen.

De gemeente is al geruime tijd in overleg met het ziekenhuis om de situatie bij de ingang van het bezoekersparkeerterrein te verbeteren. Met het ziekenhuis is overeengekomen dat deze maatregelen verder uitgewerkt worden als er duidelijkheid is over de plannen rondom het Beatrixpark. Bij het uitwerken van de plannen voor de verbindingsweg, zal dus ook de verkeerssituatie bij de ingang van parkeerterrein van het ziekenhuis worden meegenomen. Hierbij wordt ook gekeken naar de plaats van de ingang(en), de bereikbaarheid vanuit de richting Groenlo en de plaats van de slagbomen.

Met het ziekenhuis zullen afspraken gemaakt worden over de kosten voor maatregelen die voor rekening en risico van het ziekenhuis behoren te blijven.

f. Bezwaar 7 Verkeer, geluidbelasting

Door de aanleg van de weg schuin achter de woning wordt de geluidbelasting daar hoger. Ook mede door de westenwind.

Het is de vraag of de geluidbelasting aan de voorzijde minder wordt nu de massa daarlangs zal blijven gaan en daarbij zal het verkeer vanaf de rotonde richting dorp snelheid gaan maken waardoor de geluidbelasting toeneemt.

Reactie:

Uit akoestisch onderzoek van Adviesbureau van der Boom (nummer 10-318) blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de normen die hier gelden (artikel 82 en 100 Wgh). Er zijn dan ook geen hogere grenswaarden nodig. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening, dat wil zeggen dat een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd is. Wat betreft het aspect geluid hoeft geen verdere actie ondernomen te worden.

g. Bezwaar 8 Verkeer, rotonde te dichtbij

Rotonde ligt dichtbij woningen. De rotonde moet verder van nr. 121 gelegd worden.

Reactie:

De beoogde rotonde ligt op een zo kort mogelijke afstand van de nieuwe ontsluitingsweg omdat op die wijze geen extra kosten ontstaan (minder asfalt) en de inbreuk op de ruimte minimaal is.

Er zijn geen milieu-hygiënische of planologische belemmeringen voor aanleg op de beoogde locatie. Zie hiervoor ook de reactie onder f.

h. Bezwaar 9 Hoge es

Met de provincie is afgesproken dat de es over een zo kort mogelijke afstand doorsneden mag worden. De huidige oplossing gaat schuin door de es. Reclamant geeft de voorkeur aan om de weg verdiept aan te leggen. De structuur van de es is daardoor beter zichtbaar en dan werkt de es als een geluidbuffer.

Reactie:

Het recht oversteken van de es heeft de voorkeur. Gezien de uiteindelijke ligging van de rotonde (zoals hierboven toegelicht) en de vanuit veiligheid, overzichtelijkheid en berijdbaarheid gewenste haakse aansluiting van de toeleidende wegen op de rotonde kon het schuin doorsteken van de es echter niet voorkomen worden. Wel is een zo kort mogelijk tracé over de es uitgangspunt gebleven.

Het verdiept aanleggen van de weg is landschappelijk niet te verantwoorden. Het resulteert in kunstmatige steilranden die hier van nature niet voorkomen. Het wegdek op maaiveldniveau verdient de voorkeur omdat het zo min mogelijk ingrijpt in het landschap. Op voorhand een hoge houtwal aanleggen langs de zuidkant van de es heeft, landschappelijk gezien, geen meerwaarde.



Een geluidbuffer is niet nodig: zie de reactie onder g.

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

## **2. Zienswijze van bewoners Groenloseweg 119**

- 1 Het ontwerpbestemmingsplan had ook de ontwikkeling van het voormalige Cobercoterrein moeten bevatten omdat de nieuwe ontsluiting onmisbaar is voor de ontwikkeling van dit terrein. Hier is geen sprake van een integrale afweging.

Reactie:

Voorliggend ontwerp beoogt enkel een planologisch regime te scheppen om de verkeersafwikkeling van en naar het Streekziekenhuis Koningin Beatrix, de Rondweg West en de Groenloseweg te verbeteren. Sedert langere tijd loopt de verkeersafwikkeling hier niet goed en dat moet opgelost worden.

Plannen voor uitbreiding van het Beatrixpark waar reclamant op doelt zijn nog in voorbereiding en daarmee niet rijp voor een bestemmingsplan. In het kader van voorliggend bestemmingsplan is dit dan ook niet relevant.

- 1a. Er zijn meer verkeersproblemen dan de afweging doet voorkomen; deze hadden hierin meegewogen moeten worden:
  1. Kruispunt Rondweg West-Beatrixpark
  2. Herinrichting deel Groenloseweg tot 50 km/u. Dit is een apart besluit dat niet via een bestemmingsplan kan worden geregeld. In de tekst van het bestemmingsplan wordt de indruk gewekt dat het onderdeel is van het plan terwijl volgens de begrenzing van het plan dit daarbuiten valt.
  3. Aansluitingen Meekertweg, Morskens Driehuisweg en Hiddink
  4. Kruispunt Rondweg West-Morgenzonweg

Reactie:

Ad 1. In het verkeersonderzoek van Royal Haskoning uit 2010 is een brede afweging gemaakt voor de omgeving van de Rondweg West/Groenloseweg. Hierbij is ook het kruispunt Rondweg West - Beatrixpark meegenomen. Gezien de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten (verkeersbewegingen zijn afgenomen) is in overleg met de provincie Gelderland afgesproken dat in eerste instantie wordt gekozen voor de aanleg van een verbindingsweg tussen Groenloseweg en het Beatrixpark die met een rotonde wordt aangesloten op de Groenloseweg. Na de aanleg van de verbindingsweg met rotonde wordt de verkeerssituatie opnieuw gemonitord en zal op basis daarvan worden bekeken of verdere aanpassingen op de Rondweg West noodzakelijk zijn.

Ad 2. Het klopt dat het bestemmingsplan niet het instrument is om de maximumsnelheid te regelen. Ook is het juist dat (een besluit over) de ligging van de grens van de bebouwde kom in beginsel inhoudt dat binnen de bebouwde kom maximaal 50 km/u gereden mag worden tenzij anders is aangegeven. Voor het instellen van een andere snelheid binnen de bebouwde kom is een verkeersbesluit noodzakelijk.

Voor bedoeld deel van de Groenloseweg is bij collegebesluit van 11 februari 2014 besloten dat dit deel binnen de bebouwde kom van Winterswijk komt te liggen. Zodra de uitvoering van dit besluit, door middel van het plaatsen van de borden e.d., plaatsvindt geldt hier een maximumsnelheid van 50km/u.

Ad 3. In 2015 voert de provincie Gelderland groot onderhoud uit aan de Groenloseweg (N319). Bij de voorbereiding van dit groot onderhoud is de verkeersveiligheid van deze weg geanalyseerd. Ook zijn hiervoor informatie-avonden georganiseerd. Op basis daarvan heeft de provincie het ontwerp van de

Groenloseweg vastgesteld met slechts beperkte wijzigingen op de kruisingen Meekertweg, Morskers Driehuisweg en Hiddink.

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is dit aldus niet relevant.

Ad 4. De verkeerssituatie op het kruispunt Rondweg West - Morgenzonweg is uitgebreid onderzocht in het kader van het bestemmingsplan Morgenzon. Op basis hiervan heeft de provincie als wegbeheerder geconstateerd dat er nu geen reden is om de verkeerssituatie daar aan te passen.

- 2a. Onderzoeken hebben geen betrekking op het gehele plangebied: de bestemmingsplanwijziging voor Hiddink is niet in dit plan meegenomen terwijl dat wel had moeten. Hiddink heeft jarenlang illegaal gewerkt en dat wordt nu zonder verdere onderzoeken mogelijk gemaakt.

Reactie:

In tegenstelling tot het nieuwe wegtracé en de rotonde wordt het bedrijf Hiddink conserverend bestemd omdat het bestaande bedrijf voor wat betreft gebruik en omvang ongewijzigd blijft; er zijn geen ontwikkelingen beoogd. In dit bestemmingsplan is dan ook voor het bestaande bedrijf een passende bestemming opgenomen.

De omgevingsvergunning voor de activiteit milieu die voor deze locatie van toepassing is bepaalt welke en in welke mate bedrijfsactiviteiten uitgeoefend mogen worden. Deze omgevingsvergunning is dan ook leidend voor de keuze van de bestemming "bedrijf".

Omdat planologisch geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, kunnen onderzoeken om effecten op de omgeving te meten achterwege blijven.

- 2b. Het regionaal beleid Achterhoek 2020 had getoetst moeten worden. Wat zijn de uitkomsten hiervan?

Reactie:

Voorliggend bestemmingsplan is getoetst aan het gemeentelijk verkeersbeleid: Het Verkeerstructuurplan Winterswijk 2010. Toetsing aan regionaal beleid heeft reeds plaatsgevonden bij de totstandkoming van genoemd gemeentelijk verkeersbeleid.

- 2c. Verkeersonderzoek is sterk verouderd en omvat andere maatregelen (achterontsluiting Hiddink, rotonde Rondweg West, andere locatie rotonde Groenloseweg) niet worden uitgevoerd.

Reactie:

Het onderzoeksrapport bestaat uit meerdere componenten:

- 1 Een analyse van de huidige situatie cq. problematiek (in 2010);
- 2 Een verkenning van mogelijke oplossingen;
- 3 Een toets van de toekomstvastheid van die oplossing (in 2020).

Ad 1: analyse van de huidige situatie (2010)

De onderbouwing van de verkeerskundige maatregelen is gebaseerd op onderzoek uit 2010. Dit onderzoek maakt gebruik van de resultaten van verkeerskundig onderzoek (tellingen) in 2008. Hoewel de hoeveelheid verkeer op de Rondweg West resp. Groenloseweg de afgelopen jaren is afgenomen, is de analyse van de situatie eind 2008 feitelijk onveranderd. De problematiek (filevorming en bereikbaarheid) die optrad in 2008 op de Rondweg West is nog steeds actueel.

Ad 2: Mogelijke oplossingen

De lokale ruimtelijke omstandigheden zijn niet zodanig veranderd dat er nu andere oplossingen denkbaar zijn dan in 2010.

Ad 3: Toets toekomstvastheid (prognose 2020)



Om te bepalen of een oplossing voldoende toekomstvast is, is de oplossing van 2010 getoetst aan de voorspelde verkeerscijfers voor 10 jaar later: 2020. Resultaat: de gekozen oplossing werkt ook voor de voorspelde hoeveelheid verkeer in 2020. Op basis van dat onderzoek is uiteindelijk het huidige ontwerpbestemmingsplan opgesteld.

In de prognose voor 2020 is rekening gehouden met een gemiddelde autonome groei op de provinciale wegen van 1% per jaar (opgave van provincie Gelderland). Inmiddels is gebleken dat die groei de afgelopen jaren niet is gerealiseerd, maar dat er sprake is van een lichte afname van het verkeer (zie onderstaande tabel). Daarnaast is in de prognose voor 2020 een toename van het verkeer op de Groenloseweg meegenomen van 1.500 voertuigen per dag voor de ontwikkeling van 't Hilgelo en de toename van de activiteiten van Hiddink. Inmiddels is het niet meer de verwachting dat deze ontwikkelingen (voor 2020) plaatsvinden. Dat betekent dat als we nu een prognose zouden doen voor 2020 de hoeveelheid verkeer lager uitkomt en de oplossing dus blijft voldoen.

In de prognose is geen rekening gehouden met effecten van de aanleg van N18, A15 en Duitse tolplannen omdat de aanleg ervan destijds nog niet bekend was en omdat de effecten daarvan (ook nu nog) niet te kwantificeren zijn. Deze aspecten kunnen dus niet worden meegenomen bij de prognose.

Ontwikkeling verkeersdrukte (op weekdagen) op de Groenloseweg (N319):

| jaar | Groenloseweg |       | Beatrixpark |       |
|------|--------------|-------|-------------|-------|
|      | intensiteit  | index | intensiteit | index |
| 2006 | 14.440       | 100   | 4.600       | 100   |
| 2007 | 15.850       | 110   |             |       |
| 2008 | 16.160       | 112   |             |       |
| 2009 | 13.740       | 95    |             |       |
| 2010 | 14.330       | 99    |             |       |
| 2011 | 13.360       | 93    | 3.700       | 80    |
| 2012 | 13.890       | 96    |             |       |
| 2013 | 13.720       | 95    |             |       |
| 2014 |              |       | 4.400       | 96    |

In verband met de afname van de hoeveelheid verkeer in de afgelopen jaren wijkt de uiteindelijk gekozen oplossing af van de aanbevelingen uit het onderzoek van 2010.

In dat onderzoek werd namelijk geadviseerd, naast een nieuwe verbindingsweg tussen het Beatrixpark en de Groenloseweg en een rotonde op de Groenloseweg, ook een rotonde aan te leggen bij de kruising Rondweg West - Beatrixpark. Een rotonde op de kruising Rondweg West – Beatrixpark wordt nu niet uitgevoerd. In overleg met de provincie Gelderland is afgesproken dat in eerste instantie wordt gekozen voor de aanleg van een verbindingsweg tussen Groenloseweg en het Beatrixpark, die met een rotonde wordt aangesloten op de Groenloseweg. Na de aanleg van de verbindingsweg met de rotonde wordt de verkeerssituatie opnieuw gemonitord en zal op basis daarvan worden bekeken of verdere aanpassingen op de Rondweg West noodzakelijk zijn.

De keuze voor het aanleggen van de verbindingsweg is met name gebaseerd op het gunstig effect op de verkeersafwikkeling van de rotonde Groenloseweg - Rondweg West, in combinatie met de extra voordelen, waaronder een tweede ontsluiting voor het Beatrixpark en het ziekenhuis en het bekorten van de aanrijroute voor ambulances. De nieuwe rotonde op de Groenloseweg zal (in afwijking van het voorstel uit 2010) niet worden uitgevoerd als een turborotonde (rotonde met twee rijstroken), omdat dat de provincie dat op basis van de huidige cijfers niet nodig vindt.

Kortom, de probleemanalyse van het onderzoek uit 2010 is nog steeds actueel. De in 2010 voorgestelde oplossingen zijn ook toekomstvast nu ze getoetst worden met de kennis van dit moment. In verband met de lichte afname (in plaats van de verwachte toename) van het verkeer zijn de maatregelen aangepast.

3. Het ontwerpbestemmingsplan biedt geen antwoord op het integrale vraagstuk van verkeersveiligheid en doorstroming in de omgeving:

3a. Reclamant vraagt zich af welke maatregelen het ziekenhuis moet nemen om de situatie op het parkeerterrein te verbeteren en wie dat gaat betalen.

Reactie:

De gemeente is al geruime tijd in overleg met het ziekenhuis om de situatie bij de ingang van het bezoekersparkeerterrein te verbeteren. Met het ziekenhuis is overeengekomen dat deze maatregelen verder uitgewerkt worden als er duidelijkheid is over de plannen rondom het Beatrixpark. Bij het uitwerken van de plannen voor de verbindingsweg, zal dus ook de verkeerssituatie bij de ingang van parkeerterrein van het ziekenhuis worden meegenomen. Hierbij wordt ook gekeken naar de plaats van de ingang(en), de bereikbaarheid vanuit de richting Groenlo en de plaats van de slagbomen.

Met het ziekenhuis zullen afspraken gemaakt worden over de kosten voor maatregelen die voor rekening en risico van het ziekenhuis behoren te blijven.

3b: Door het nieuwe tracé komt er meer verkeer vanaf Beatrixpark op de Rondweg West. Daardoor meer file en problemen met ambulancevervoer.

Reactie:

Specifiek voor dit bestemmingsplan is een verkeersprognose opgesteld voor het Beatrixpark en de verbindingsweg, direct na opening van de verbindingsweg. De prognose is gebaseerd op:

- de recente tellingen van het Beatrixpark (4.700 mvt\*/dag)
- toename van bedrijvigheid op huidige Beatrixpark (300 mvt/dag)
- de verlegging van de busroute (30 ritten per richting per dag)
- het verschuiven van de route van doorgaand verkeer via de verbindingsweg (15% van het huidige verkeer op der route Groenloseweg <-> Rondweg West)
- 30% van het verkeer van/naar Beatrixpark komt van/naar de richting Groenlo

Volgens deze prognose neemt de intensiteit op het Beatrixpark/verbindingsweg toe tot 6.400 mvt/dag, waarvan 2.200 via de verbindingsweg rijdt en 4.200 via het Beatrixpark. Het netto resultaat bij de aansluiting van het Beatrixpark op de Rondweg West is dus een afname van verkeer (van 4.700 naar 4.200 mvt). Het aantal linksafslaande auto's vanaf het Beatrixpark naar de Rondweg West neemt in belangrijke mate af van 2.400 (50%) in de huidige situatie naar 1.100 (17%) in de nieuwe situatie.

Deze prognose is ook doorgerekend voor over 10 jaar. Hierbij is met de volgende aanvullende aspecten rekening gehouden:

- de groei van het ziekenhuis (5% groei in 10 jaar)
- de door de provincie nog altijd gehanteerde autonome groei (1% per jaar)

Volgens deze prognose neemt de intensiteit op het Beatrixpark/verbindingsweg toe tot 6.600 mvt/dag, waarvan 2.300 via de verbindingsweg rijdt en 4.300 via het Beatrixpark. Het aantal linksafslaande auto's vanaf het Beatrixpark naar de Rondweg West neemt ook dan af tot 1.100 (16%).

Conclusie: door de nieuwe verbindingsweg neemt het aantal linksafslaande auto's af en wordt de verkeersdruk minder en daardoor minder kans op filevorming.

\*motorvoertuigen



- 3c: Het verband tussen de aanleg van de nieuwe weg en het verbeteren van de veiligheid bij spoorwegovergang is onduidelijk. Hoe kan het splitsen van het verkeer op de Groenloseweg en het later weer samenvoegen op de rondweg, leiden tot verbetering? Is dit geen oneigenlijk argument? Hoe is vervolgens omgegaan met de ontsluiting van de nieuw te bouwen wijk aan de Morgenzonweg?  
Waarom wordt een nieuwe bushalte aangelegd? Er is toch al een bushalte bij het ziekenhuis?

Reactie:

Uit het verkeersonderzoek uit 2010 blijkt dat door filevorming op de Rondweg West de veiligheid van de spoorwegovergang in gevaar komt. Uit analyses blijkt dat de filevorming, met name in de avondspits, ontstaat bij de rotonde Rondweg West - Groenloseweg waar de drukke stromen Groenlo→Winterswijk centrum en Rondweg West→Groenlo elkaar kruisen. Dat wordt nog versterkt door linksafslaande auto's vanaf het Beatrixpark die op de Rondweg West invoegen.

Door het aanleggen van de verbindingsweg zal het verkeer vanaf het Beatrixpark richting Groenlo niet meer via de Rondweg West rijden. Hierdoor neemt de druk op de kruispunten af en daardoor de kans op filevorming.

De verkeerssituatie wordt na aanleg van de verbindingsweg gemonitord en op basis daarvan zal worden bekeken of extra maatregelen nodig zijn op de Rondweg West. De verkeerssituatie op het kruispunt Rondweg West - Morgenzonweg is uitgebreid onderzocht in het kader van het bestemmingsplan Morgenzon. Op basis hiervan heeft de provincie als wegbeheerder geconstateerd dat er nu geen reden is om de verkeerssituatie daar aan te passen.

De nieuwe bushalte komt direct bij de ingang van het parkeerterrein van het ziekenhuis. De bestaande bushalte aan de Groenloseweg ligt aanmerkelijk verder weg. Voor met name ouderen en mensen slecht ter been is de korte afstand tot de nieuwe bushalte een pré.

4. Bescherming landschap is onvoldoende.

4a. In de plannen staat dat verwijderen van groen en herplant elders in het plan leidt tot instandhouding van het landschap. Waar is dat op gebaseerd?

4b. Het doorkruisen van de es wordt niet onderbouwd in het ontwerpbestemmingsplan. Opschuiven van de rotonde verder richting Groenlo zou minder schade betekenen voor de es en ook kunnen meer eiken langs de Groenloseweg blijven staan.

4c. Een afweging inzake landschap in relatie tot de nieuwe plannen voor uitbreiding van het Beatrixpark zou beter zijn. Ook in relatie tot de bodemvervuiling.

Reactie:

Als het mogelijk zou zijn de infrastructuur aan te leggen en tegelijkertijd alle bomen te sparen, zou dat de keuze zijn geweest. Het groen wordt dan ook zoveel mogelijk behouden en daar waar toch geveld moet worden wordt, voor wat betreft de oppervlakte, met meer dan 100 % gecompenseerd. Het is de bedoeling om zo dicht mogelijk bij de plaats waar wordt geveld, te compenseren zodat de houtwalstructuur zo goed mogelijk intact blijft. Het is niet mogelijk de rotonde te verschuiven richting Groenlo waardoor het onmogelijk is een plan te maken waarin minder eiken sneuvelen. Het gaat overigens om oude eiken waarvan het merendeel vitaliteitsproblemen vertoont.

Een afweging in relatie tot plannen voor uitbreiding van het Beatrixpark kan achterwege blijven: zie reactie onder punt 1a.

5. Wat is het nut nu in dit plan de uitbreidingsplannen voor het Beatrixpark niet zijn meegewogen?

Reclamant is van mening dat het financiële offer dat de belastingbetaler hier moet brengen te groot is.

Reactie:

Een afweging in relatie tot mogelijke uitbreidingsplannen van het Beatrixpark kan achterwege blijven: zie reactie onder punt 1a.

Dat de aanleg van een nieuwe weg met rotonde kosten met zich meebrengt spreekt voor zich. De raad heeft, zoals blijkt uit de gemeentelijke begroting, besloten om hiervoor gelden beschikbaar te stellen en wel voor het bedrag overeenkomstig de bijdrage van de gemeente.

In het kader van voorliggende bestemmingsplanprocedure is het van belang dat helder is dat financiële middelen beschikbaar zijn zodat voorkomen wordt dat het plan financieel onuitvoerbaar blijkt; aangetoond is dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is. Een betoog over de hoogte van de bijdragen etc. is in deze dan ook niet relevant.

6. Het plan bevat risico's die niet belicht zijn:

6a Verkeersmaatregelen zijn onvoldoende/ werken niet zodat later de rotonde op de Rondweg West nodig zal zijn met alle kosten van dien.

Reactie:

Zie reacties onder punt 2 en 3.

6b. De weg zal geen nut hebben als de uitbreidingsplannen van het Beatrixpark onuitvoerbaar blijken.

Reactie:

Zie reactie onder 1a.

6c. Arrisveld b.v. is niet in staat tot betalen van de bijdrage.

Reactie:

Arrisveld bv heeft voor de financiering van de beoogde uitbreidingsplannen van het Beatrixpark en mede voor de aanleg van de ontsluiting projectfinanciering zeker gesteld. Hiermee kunnen ze aan de financiële verplichtingen voldoen.

6d. Hoe gaat de gemeente om met de te verwachten schadeclaims?

Reactie:

In verband met mogelijke planschadekosten is een planschaderisico-analyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat het planschaderisico naar verwachting laag zal zijn.

7. Bezwaren als aanwonende van het plangebied.

7a. Er zal sprake zijn van geluidoverlast aan de achterzijde van de woning. De door reclamant reeds uitgevoerde en bekostigde geluidwerende maatregelen zullen door aanleg van de nieuwe weg waardeloos worden.

Reactie:

Uit akoestisch onderzoek van Adviesbureau van der Boom (nummer 10-318) blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de normen die hier gelden (artikel 82 en 100 Wgh). Er zijn dan ook geen hogere grenswaarden nodig. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening, dat wil zeggen dat een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd is. Wat betreft het aspect geluid hoeft geen verdere actie ondernomen te worden.

7b. Rotonde komt onevenredig dicht bij woningen, zoals die van reclamant, te liggen.



Reactie:

De beoogde rotonde ligt op een zo kort mogelijke afstand van de nieuwe ontsluitingsweg omdat op die wijze geen extra kosten ontstaan (minder asfalt) en de inbreuk op de ruimte minimaal is.

Er zijn geen milieu-hygiënische of planologische belemmeringen voor aanleg op de beoogde locatie. Zie hiervoor ook de reactie onder 7a.

- 7c. Verbinding met het natuurgebied vervalt door de nieuwe weg waardoor dieren niet meer bij de achterzijde van de woning komen en reclamant minder toegang heeft tot dit gebied.

Reactie:

Het buitengebied wordt als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg in zekere mate aangetast maar dit is niet zo ingrijpend dat dit opweegt tegen het voordeel dat de nieuwe weg en rotonde oplevert: wijziging van de verkeersstructuur met als doel de verkeersafwikkeling van het verkeer van en naar het Streekziekenhuis Koningin Beatrix, de Rondweg West en de Groenloseweg te verbeteren.

- 7d. Door aanleg van de nieuwe weg zal de privacy van reclamant aangetast worden.

Reactie:

Aantasting van privacy zal naar verwachting, vanwege de grote afstand tussen de woning van reclamant en het nieuwe tracé, gering zijn en daarom niet opwegen tegen het belang dat de huidige verkeersstructuur wordt verbeterd.

- 7e De woning zal door de nieuwe weg en rotonde in waarde dalen. Er blijken nu al twee woningen onverkoopbaar. De hierdoor ontstane onzekerheid en gevolgen zijn onacceptabel.

Reactie:

Zie reactie onder punt 6d.

Reclamant stelt alternatieven voor zoals een rotonde op de Rondweg West, extra weg aanleggen voor het ziekenhuis, calamiteitenontsluiting vanaf de Groenloseweg etc.

Reactie:

Verkeerskundig onderzoek heeft geleid tot voorliggende oplossing van het huidige verkeersprobleem. De verkeerskundige heeft het gemeentebestuur geadviseerd om voor deze verkeersoplossing te kiezen. Het gemeentebestuur heeft met dit advies ingestemd.

Voor een verdere toelichting kan onder meer worden verwezen naar de reactie onder de punten 2 en 3.

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

## **7. Zienswijze van bewoner Tuberweg 2**

Reclamant betoogt met zoveel woorden dat cultuurhistorie hier onvoldoende is meegewogen en dat om die reden sloop van de boerderij Tuberweg 2 en aantasting van het landschap ten behoeve van de nieuwe weg en rotonde niet zouden mogen plaatsvinden.

Reclamant heeft later, buiten de termijn, een tweetal berichten gezonden, één naar de eigenaar van de woning Tuberweg 2: Arrisveld b.v., en één aan de gemeenteraad van Winterswijk waarin hij aangeeft dat hij enkel een zienswijze heeft ingediend om aan te geven hoe hij tegen het ontwerpbestemmingsplan aankijkt en dat het niet in zijn bedoeling ligt om (in een later stadium) bezwaar in te dienen. Hij schrijft tevens dat hij geen belanghebbende is.

Genoemde berichten zijn aan de zienswijze gehecht.

Reactie:

Reclamant wordt niet in zijn belangen getroffen omdat hij de oude boerderij nabij het voormalig Cobercoterrein huurt t.b.v. anti-kraak (via Ad-hoc). Het voert dan ook te ver om een gedetailleerde inhoudelijke reactie te geven op de inhoud van de zienswijze.

Uiteraard wordt de raad in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van de zienswijze zodat de raad kan vernemen hoe reclamant tegen voorliggende ontwikkeling aankijkt.

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.



## 8. Zienswijze van bewoner Groenloseweg 121

1. Aanleg van rotonde is weggegooid belastinggeld.  
Alternatief: weg aanleggen tussen Identica en ten Kate & Huizinga (Beatrixpark)

### Reactie:

Deze route is door de vele bochten ongeschikt als ambulanceroute van en naar het ziekenhuis en daardoor niet beter of sneller dan de huidige route via de Rondweg West.

2. Een ondernemer uit Winterswijk, deel uitmakend van Arrisveld b.v., heeft tegen reclamant gezegd dat na voltooiing van de nieuwe ontsluiting de uitbreiding van Beatrixpark wordt gestart. De gemeente moet, nu hier nog steeds onduidelijkheid over is, meer duidelijkheid bieden zodat omwonenden niet telkens bezwaar of beroep moeten aantekenen.

### Reactie:

Voorliggend ontwerp beoogt enkel een planologisch regime te scheppen om de verkeersafwikkeling van en naar het Streekziekenhuis Koningin Beatrix, de Rondweg West en de Groenloseweg te verbeteren. Sedert langere tijd loopt de verkeersafwikkeling hier niet goed en dat moet opgelost worden.

Plannen voor het voormalig Cobercoterrein waar reclamant op doelt zijn nog in voorbereiding en daarmee niet rijp voor een bestemmingsplan. In het kader van voorliggend bestemmingsplan is dit dan ook niet relevant.

Buurtbewoners, zoals reclamant, zijn via een aantal informatiebijeenkomsten wel degelijk betrokken bij de voorbereiding van de uitbreidingsplannen van het Beatrixpark.

3. Een bedrijf zoals Hiddink is geen agrarisch hulpbedrijf terwijl volgens het huidig bestemmingsplan op die plek enkel een agrarisch hulpbedrijf is toegestaan. Nu wordt voor het perceel van Hiddink een bedrijfsbestemming opgenomen die volgens reclamant niet past in het buitengebied.

### Reactie:

In tegenstelling tot het nieuwe wegtracé en de rotonde wordt het bedrijf Hiddink conserverend bestemd omdat het bestaande bedrijf voor wat betreft gebruik en omvang ongewijzigd blijft; er zijn geen ontwikkelingen beoogd. In dit bestemmingsplan is dan ook voor het bestaande bedrijf een passende bestemming opgenomen.

De omgevingsvergunning voor de activiteit milieu die voor deze locatie van toepassing is bepaalt welke en in welke mate bedrijfsactiviteiten uitgeoefend mogen worden. Deze omgevingsvergunning is dan ook leidend voor de keuze van de bestemming "bedrijf".

4. In het verleden heeft reclamant aan de gemeente gevraagd om de maximumsnelheid van 50 km/u vanaf de rotonde weer in te voeren maar de gemeente heeft hierop nooit een duidelijk antwoord gegeven.

### Reactie:

Genoemde vraag is niet bekend bij de gemeente en aldus is ook niet bekend of de gemeente al dan niet (correct) jegens reclamant heeft gecommuniceerd.

Overigens is deze vraag inzake communicatie met de gemeente in het kader van voorliggend bestemmingsplan niet relevant.

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.