

RAADSBSLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3077873	bouwhuis, debby	FYS-RB	Gerard Gerrits
ONDERWERP			
3077873 - Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Spoorfietsen			



DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

De raad wordt voorgesteld:

1. in te stemmen met de behandeling van de zienswijzen, zoals opgenomen in de "Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen" , dat deel uitmaakt van dit besluit;
2. in het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen de wijzigingen aan te brengen, zoals deze zijn opgenomen in de "Staat van wijzigingen - Bestemmingsplan Spoorfietsen", dat deel uitmaakt van dit besluit;
3. het bestemmingsplan Spoorfietsen (met identificatienummer NL.IMRO.0164.BP0126-0301, getekend op de ondergrond NL.IMRO.0164.BP0126.dgn) gewijzigd vast te stellen;
4. na de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Spoorfietsen, Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel te verzoeken het besluit eerder dan zes weken na vaststelling bekend te mogen maken
5. geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan Spoorfietsen.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

Het bestemmingsplan Spoorfietsen is opgesteld om mogelijk te maken dat het huidige spoorfiets-traject met ongeveer 300 meter in zuidelijke richting wordt verlengd, tot aan de Bruninksweg in Tweekelo. Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld omdat het huidige traject aan de korte kant is. Door het traject iets door te trekken hebben bezoekers de kans langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Tevens wordt het eindpunt in Tweekelo beter zichtbaar en bereikbaar en is het ook beter in te richten voor mindervaliden. Ook maakt het bestemmingsplan Spoorfietsen mogelijk dat twee authentieke zoutboortorens en een voormalige zoutwagon geplaatst kunnen worden, en gebruikt kunnen worden als trekkershut. Tenslotte maakt het bestemmingsplan mogelijk dat de bestaande stallingsruimte nabij het startpunt (FBK-stadion) voorzien kan worden van dichte wanden.

Het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Er zijn binnen de termijn 11 zienswijzen ingediend. In de "Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen" is de inhoud van de zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijzen hebben aanleiding gegeven wijzigingen aan te brengen in het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen. Ook zijn er ambtelijk enkele wijzigingen aangebracht. Alle wijzigingen zijn opgenomen in de "Staat van wijzigingen - Bestemmingsplan Spoorfietsen". De raad wordt voorgesteld het bestemmingsplan Spoorfietsen gewijzigd vast te stellen. Een exploitatieplan hoeft voor dit bestemmingsplan niet te worden vastgesteld.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO,

DATUM

De griffier

De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3077873	Marije Brummelhuis, Debby Bouwhuis	FYS-RB	Gerard Gerrits
ONDERWERP			
3077873 - -Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Spoorfietsen			



AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Rail Pleasure heeft verzocht medewerking te verlenen aan de plannen zoals ze hebben beschreven in het projectplan Spoorfietsen. Dit initiatief past niet in het geldende bestemmingsplan, daarom is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

Het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Spoorfietsen is opgesteld om mogelijk te maken dat het huidige spoorfiets-traject met ongeveer 300 meter in zuidelijke richting wordt verlengd, tot aan de Bruninksweg in Tweekelo. Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld omdat het huidige traject aan de korte kant is. Door het traject iets door te trekken hebben bezoekers de kans langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Tevens wordt het eindpunt in Tweekelo beter zichtbaar en bereikbaar en is het ook beter in te richten voor mindervaliden. Ook maakt het bestemmingsplan Spoorfietsen mogelijk dat twee authentieke zoutboortoren en een voormalige zoutwagon geplaatst kunnen worden, en gebruikt kunnen worden als trekkershut. Tenslotte maakt het bestemmingsplan mogelijk dat de bestaande stallingsruimte nabij het startpunt (FBK-stadion) voorzien kan worden van dichte wanden.

Voor het overige verwijzen wij naar de inhoud van het bestemmingsplan Spoorfietsen.

Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen heeft van 10 juni tot en met 21 juli 2020 ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn 11 zienswijzen binnengekomen. In de bijgevoegde "Nota zienswijzen - Ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen" is de inhoud van de zienswijzen verkort weergegeven en van commentaar voorzien. Een exemplaar van deze nota is bij de stukken gevoegd. In de nota wordt aangegeven op welke wijze met de zienswijzen dient te worden omgegaan.

Wijzigingen t.o.v. ontwerp bestemmingsplan

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn wijzigingen aangebracht in de regels, de verbeelding en de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan Spoorfietsen. Er zijn in de regels definities toegevoegd van "voormalige zoutboortoren", "voormalige wagon", "opstelspoor" en "spoorwegvoorzieningen". Aan de definitie van "trekkershut" is toegevoegd dat deze bestemd zijn voor maximaal 4 personen. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over de nog uit te voeren bodemonderzoeken. Het aanlegvergunningstelsel uit het bestemmingsplan Buitengebied is toegevoegd aan de regels en er is aangepast dat het recreatief medegebruik in de bestemming "verkeer – railverkeer" ondergeschikt dient te zijn. De bepaling "afwijken van de gebruiksregels" is verwijderd binnen de bestemmingen. Op de verbeelding is een functieaanduiding "specifieke vorm van verkeer – opstelspoor" opgenomen met in de regels de bijbehorende regeling. Ook zijn naar aanleiding van de zienswijzen enkele aanpassingen gedaan in de toelichting. Er zijn teksten toegevoegd over het lozen van afvalwater in het buitengebied en over de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten. Ook is de tekst over flora en fauna iets aangevuld. Tenslotte is in de bijlage van de toelichting een akoestisch onderzoek toegevoegd. Ook zijn er ambtelijk enkel kleine tekstuele aanpassingen gedaan.

Voor een compleet overzicht van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen verwijzen wij u naar de 'Staat van wijzigingen - Bestemmingsplan Spoorfietsen'.

Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief en de kosten die verband houden met de bestemmingsplanherziening, alsmede de uitvoering van het plan, komen voor rekening van de initiatiefnemer. Dit is in een overeenkomst vastgelegd. In deze overeenkomst is tevens geregeld dat eventuele planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt. Aangezien het kostenverhaal anderszins verzekerd is hoeft de raad geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro vast te stellen.

Vervolgtraject

Het bestemmingsplan Spoorfietsen wordt ter gewijzigde vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Indien de raad het plan gewijzigd vaststelt, zal het vaststellingsbesluit zo snel mogelijk worden voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van Overijssel, zodat GS kan beoordelen of de wijzigingen in het plan consequenties hebben voor het provinciaal belang. Als GS ermee instemt wordt het plan z.s.m. gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze termijn is beroep door belanghebbenden mogelijk bij de Raad van State. Indien er tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening wordt gedaan, treedt het bestemmingsplan Spoorfietsen daags na afloop van de beroepstermijn in werking.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

De raad wordt voorgesteld in te stemmen met de behandeling van de zienswijzen en het bestemmingsplan Spoorfietsen gewijzigd vast te stellen.

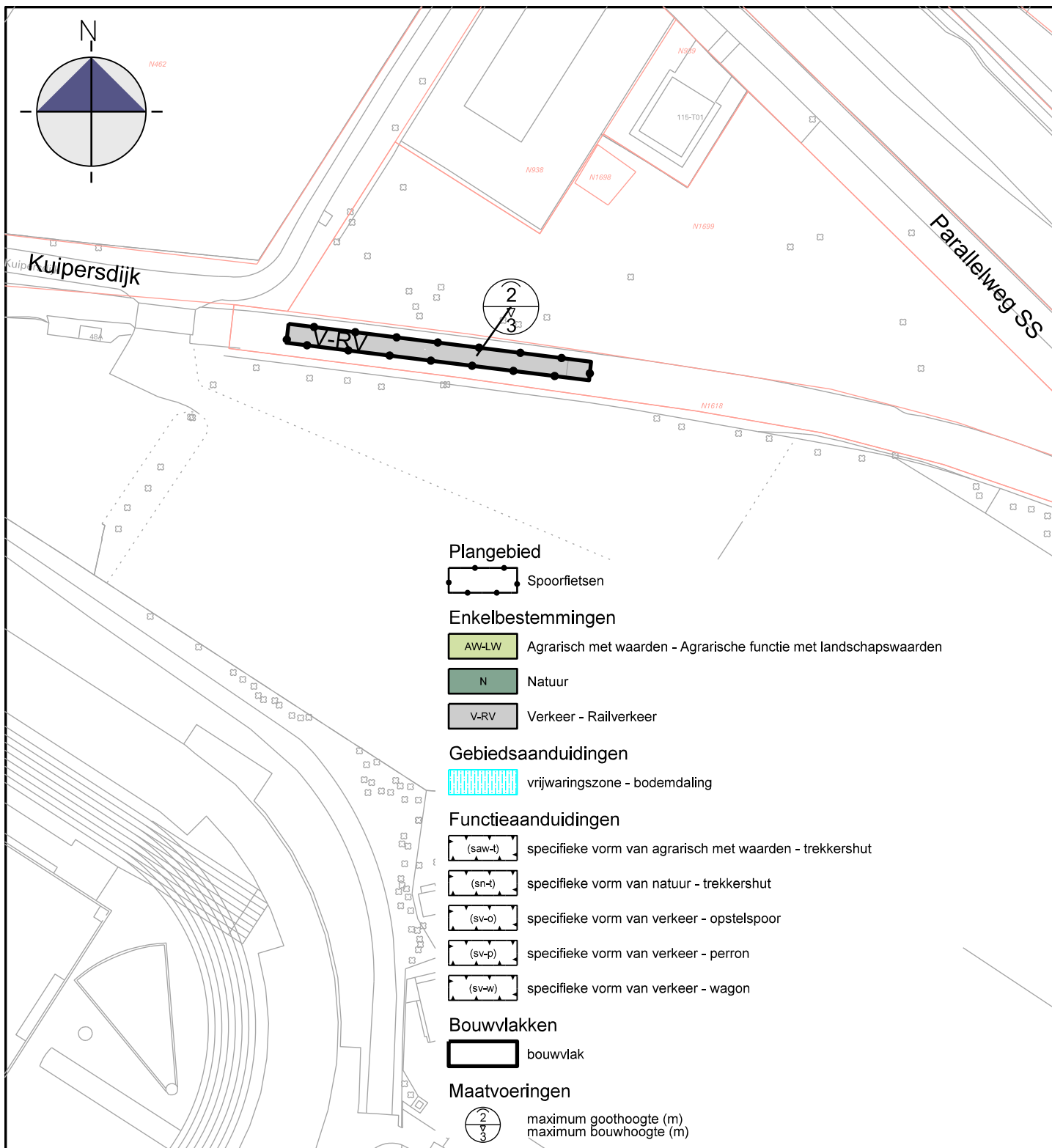
FINANCIËLE ASPECTEN

N.v.t.

BIJLAGE(N)

- Bestemmingsplan Spoorfietsen (met identificatienummer NL.IMRO.0164.BP0126-0301), bestaande uit toelichting, regels, verbeelding en bijlagen;
- Nota zienswijzen - Ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen;
- Staat van wijzigingen - Bestemmingsplan Spoorfietsen;
- Meeloopformulier.

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.



Gemeente Hengelo
Postbus 18
7550 AA
www.hengelo.nl



**Gemeente
Hengelo**

sector Fysiek - afdeling Stad en Regie

Plan

Spoorfietsen

Onderwerp

Bestemmingsplan

fragment 1-3

plan IDN

NL.IMRO.0164.BP0126-0301

raad

B & W

getekend

R. Hofmeijer

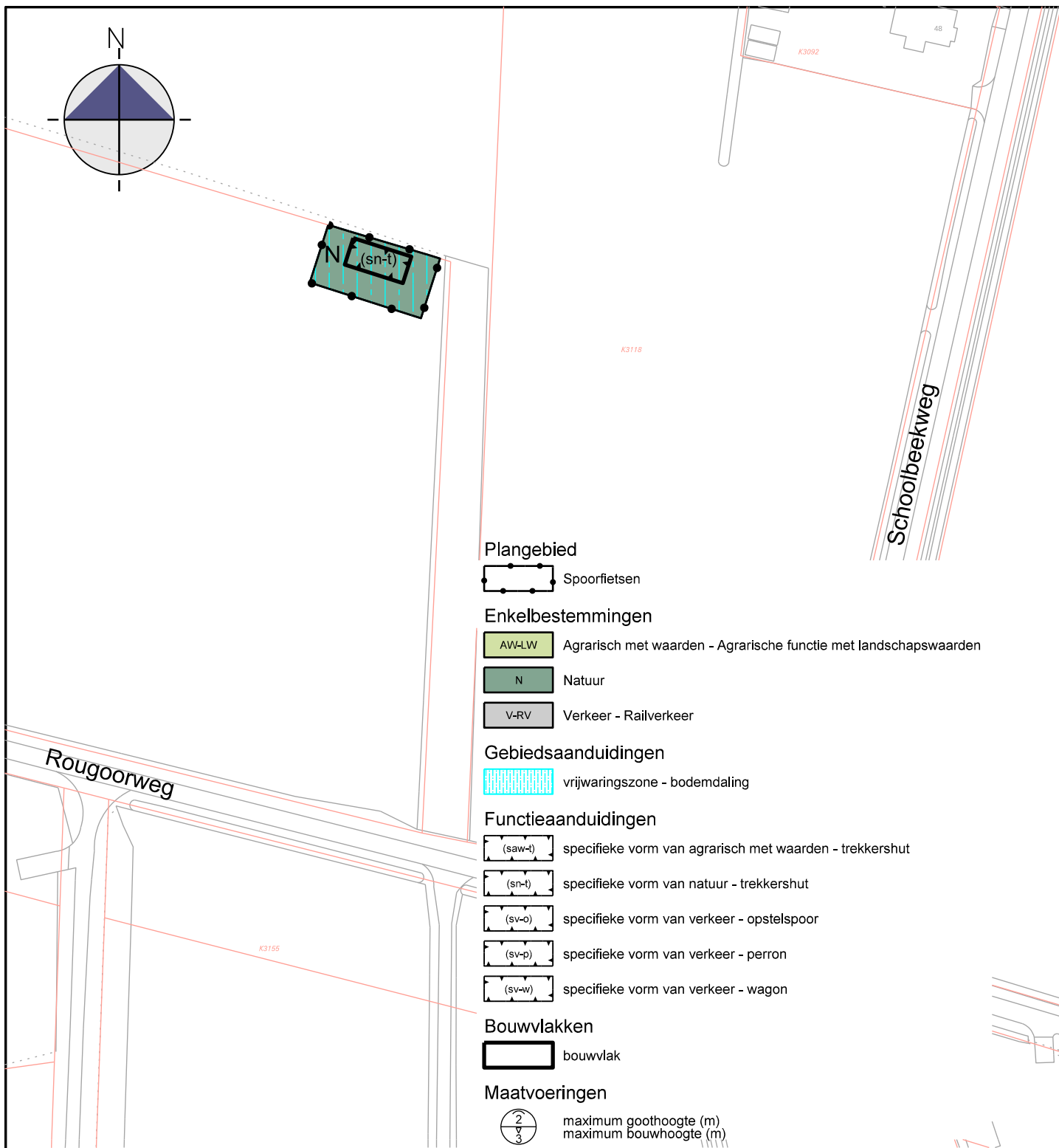
datum

3-11-2020

schaal 1:1000

formaat A4

blad nr : 1-3



Gemeente Hengelo
 Postbus 18
 7550 AA
 www.hengelo.nl



**Gemeente
 Hengelo**

sector Fysiek - afdeling Stad en Regie

Plan

Spoorfietsen

Onderwerp

**Bestemmingsplan
 fragment 2-3**

plan IDN

NL.IMRO.0164.BP0126-0301

raad

B & W

getekend

R. Hofmeijer

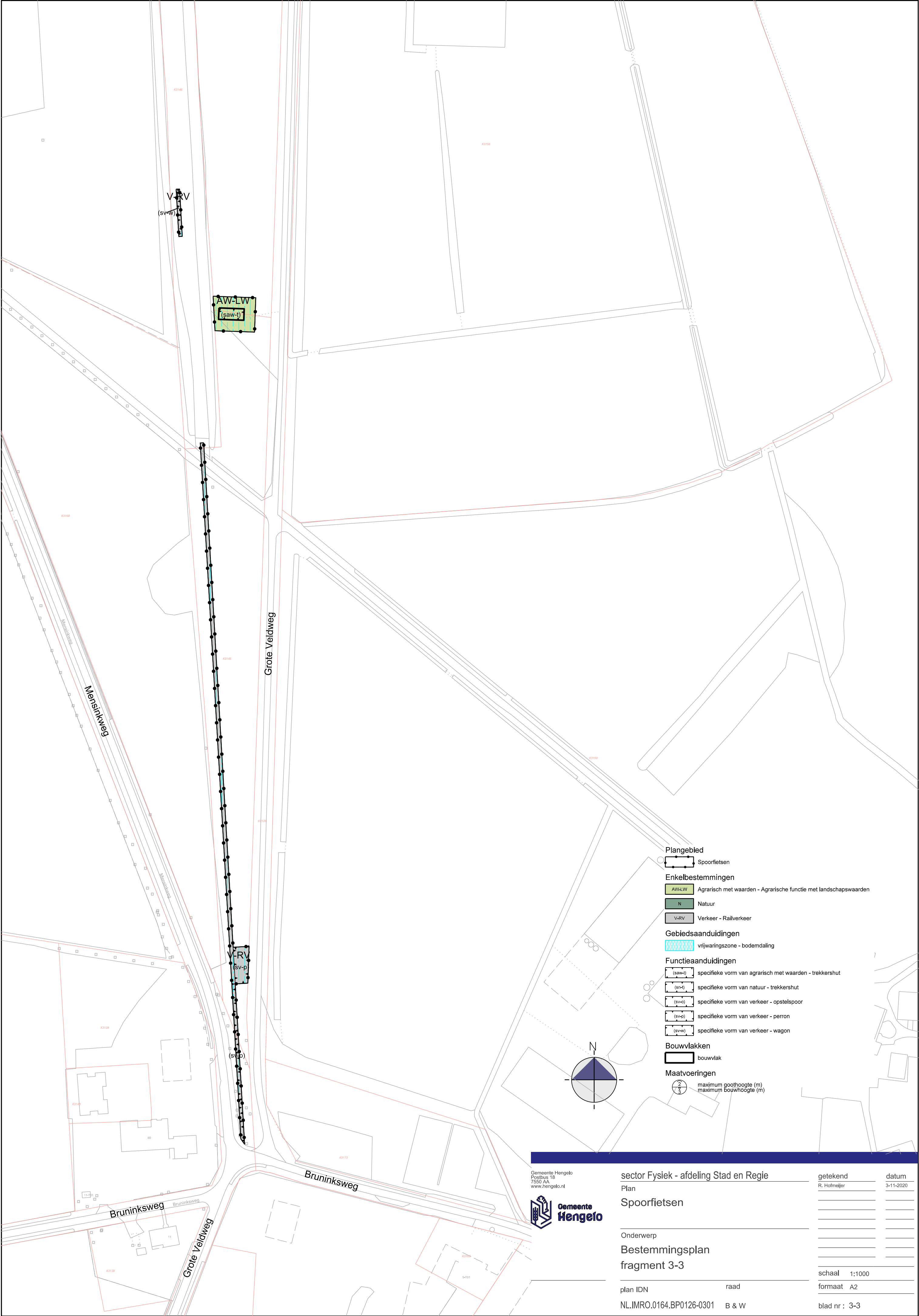
datum

3-11-2020

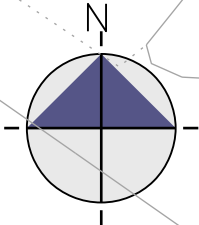
schaal 1:1000

formaat A4

blad nr : 2-3



- Plangebied**
- Spoorfietsen
- Enkelbestemmingen**
- AW-LW Agrarisch met waarden - Agrarische functie met landschapswaarden
 - N Natuur
 - V-RV Verkeer - Railverkeer
- Gebiedsaanduidingen**
- vrijwaringszone - bodemdaling
- Functieaanduidingen**
- specifieke vorm van agrarisch met waarden - trekkershut
 - specifieke vorm van natuur - trekkershut
 - specifieke vorm van verkeer - opstelspoor
 - specifieke vorm van verkeer - perron
 - specifieke vorm van verkeer - wagon
- Bouwvlakken**
- bouwvlak
- Maatvoeringen**
- maximum goothoogte (m)
maximum bouwhoogte (m)



Gemeente Hengelo
Postbus 10
7550 AA
www.hengelo.nl



sector Fysiek - afdeling Stad en Regie

Plan
Spoorfietsen

Onderwerp
Bestemmingsplan
fragment 3-3

plan IDN raad
NL.IMRO.0164.BP0126-0301 B & W

getekend datum
R. Hofmeijer 3-11-2020

schaal 1:1000
formaat A2

blad nr : 3-3

Nota zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen

Inleiding

Na voorafgaande publicatie in het Hengelo's Weekblad en de Staatscourant heeft het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen van 10 juni tot en met 21 juli 2020 ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn 11 schriftelijke zienswijzen ingediend door:

1. Indiener 1;
2. Vereniging Behoud Tweekelo, Burg. Stroinkstraat 341, 7547 RH Tweekelo;
3. Indiener 3;
4. Robers advocaten, Postbus 630,7550 AP Hengelo;
5. Indiener 5;
6. Indiener 6;
7. Indiener 7;
8. Indiener 8;
9. Indiener 9;
10. Indiener 10;
11. Indiener 11.

Samenvatting van en reactie op de zienswijzen

De aangevoerde argumenten worden onder nadrukkelijke verwijzing naar de motiveringen van de zienswijze als volgt samengevat en van een reactie voorzien.

1. Indiener 1

Samenvatting

Indiener geeft aan dat de situatie rondom de trekkershutten makkelijk tot vervuiling leidt. Er is niet gespecificeerd hoe en door wie het toezicht zal worden uitgevoerd. Niet professioneel georganiseerd toezicht zal leiden tot ontoelaatbare overlast. Aangezien er geen direct toezicht ter plaatse aanwezig is (zoals wel is geregeld bij de overige verblijfsrecreatie in Tweekelo) zal bij overlast door de bewoners zelf moeten worden gereageerd, door contact op te nemen met een telefoonnummer en dan maar hopen dat iemand komt opdagen binnen afzienbare tijd.

Reactie

Voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt dat het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

Samenvatting

Het gemeentelijk beleid over recreatie is niet op orde. In de Visie vrijetijdseconomie 2011-2021 gaat het vooral om het versterken van de binnenstad. Er wordt hooguit gesproken over routes ontwikkelen in de groene omgeving maar zeker niet over het toevoegen van extra verblijfsrecreatie.

Reactie

De Omgevingsvisie Hengeloos Buiten is op 7 oktober 2020 vastgesteld door de raad. De Omgevingsvisie bevat een integrale lange termijn visie specifiek gericht op het buitengebied van Hengelo. De visie biedt de kans om de meerwaarde die het buitengebied heeft voor de stad beter te beschermen, te ontwikkelen en te benutten en in te spelen op actuele ontwikkelingen. De visie bevat themagericht en gebiedsgericht beleid. Voor Tweekelo is aangegeven dat ingezet wordt op versterking van extensieve recreatiemogelijkheden. Door bijvoorbeeld ommetjes te creëren vanuit

de bedrijventerreinen zodat werknemers in de pauze even kunnen wandelen in het mooie Tweekelo. Daarnaast wordt aangegeven dat de mogelijkheid wordt gegeven om het spoorfietsen eventueel door te ontwikkelen mits het een extensieve, goed ingepaste opzet heeft, is gericht op mensen die rust, ruimte en ontspanning zoeken en de eventuele overlast voor omwonenden beheersbaar blijft. Waar nodig worden de recreatieve netwerken voor wandelen, fietsen en paardrijden en de recreatieve overstappunten geoptimaliseerd om op een aantal strategische plekken uit de auto te stappen en het gebied in te gaan.

2. Vereniging Behoud Tweekelo, Burg. Stroinkstraat 341, 7547 RH Tweekelo

Samenvatting

VBT betreurt het dat het plan niet is aangepast n.a.v. hun brief van oktober 2018 aan Railpleasure b.v., en ook niet n.a.v. het overleg van 1 juni 2019, tussen VBT, Railpleasure en gemeente. Naar aanleiding van het gevoerde vooroverleg heeft uw college slechts een onmogelijk uit te voeren voorwaardelijke verplichting toegevoegd aan het plan, die geen recht doet aan de uitgebreide constructieve en opbouwende vooroverlegreactie van VBT.

Reactie

Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden tussen Rail Pleasure en VBT. Tijdens het bedoelde gesprek dat heeft plaatsgevonden tussen Rail Pleasure en enkele leden van de VBT is de gemeente Hengelo als toehoorder aanwezig geweest. Doel van het gesprek was om elkaar aan te horen, mogelijke bezwaarpunten te bespreken en wellicht te komen tot oplossingen. Tijdens dit gesprek is afgesproken met de VBT dat ze in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen als vooroverleginstantie worden betrokken bij de procedure. De VBT heeft vervolgens een vooroverlegreactie ingediend. Deze is beantwoord in het verslag van vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen. Naar aanleiding van de vooroverlegreactie zijn enkele aanpassingen in het bestemmingsplan gedaan, waaronder het toevoegen van een voorwaardelijke verplichting. Met deze voorwaardelijke verplichting wordt afgedwongen dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften. Deze voorwaardelijke verplichting is opgenomen zodat er bij eventuele overlast kan worden ingegrepen.

Samenvatting

Het project Spoorfietsen is reeds een aantal jaren actief in Tweekelo. De formele doelstellingen van het project, zijnde aandacht voor natuurbehoud, ecologische waarden, de erfgoedwaarden en geschiedenis van de spoorlijn en een sociale karakter van de uitbating, kan VBT op zich waarderen. In de praktijk blijkt het tevens commerciële karakter van Spoorfietsen volgens VBT te botsen met de formele doelstellingen. Het bedrijf blijkt een grote aantrekkingskracht te hebben op grotere gezelschappen die een bij tijd en wijle disruptieve invloed hebben op het rustige buitengebied van Tweekelo. Tot grote teleurstelling en onbegrip van VBT heeft de uitbater aangegeven geen verantwoording te dragen voor wangedrag van zijn reizigers, wanneer zij zich buiten de spoorbaan op de openbare weg begeven. Om deze reden heeft VBT dan ook geen vertrouwen in de goede afloop van in het plan genoemde uitbreidingen, ook niet met een aan te trekken 'beheerder'. De toegevoegde voorwaardelijke verplichting waarbij gebruikers van het project niet de openbare weg (grond van derden) mogen betreden of anderszins beperkt worden in hun grondrechten lijkt in strijd met de Grondwet en het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens en om die reden niet uitvoerbaar. De voorwaardelijke verplichting dat geen overlast mag worden veroorzaakt contrasteert bovendien met de constatering in paragraaf 5.4.1 van de toelichting, waar uitgesproken wordt dat er dat er sprake kan zijn van hinder door luidruchtige bezoekers.

Reactie

De gemeente Hengelo is van mening dat spoorfietsen een kleinschalige toeristische voorziening is, die past in het karakter van het buitengebied van Tweekelo en daardoor een bijdrage kan leveren om de kwaliteiten van dat landelijke gebied te behouden en te versterken. Het is een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. De gemeente Hengelo vindt het wel belangrijk dat de kleinschaligheid te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietzers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te allen tijden verboden alcohol te nuttigen op de fiets. Rail Pleasure heeft aangegeven er alles aan te doen om overlast door het spoorfietsen zoveel mogelijk te voorkomen. Zo wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. Ook staat er aan het einde van de spoorlijn een vrijwilliger die het op- en afstappen aan het eindpunt begeleidt. Naast het opnemen

van de voorwaardelijke verplichting in de bestemmingsplanregels alsmede het aantrekken van bovengenoemde beheerders moet het mogelijk zijn overlast door spoorfietzers te voorkomen. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietzers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden.

Samenvatting

In het plan wordt de spoorbaan verlengd met enkele honderden meters. Er lijkt geen zicht op het nog verder doortrekken van de spoorlijn. De in het plan genoemde onderbouwing voor verlenging zijn: Het eindpunt wordt beter zichtbaar en is ook beter in te richten voor mindervaliden, het is beter mogelijk om arrangementen te ontwikkelen, het nieuwe eindpunt maakt namelijk een goede aansluiting mogelijk op aanvullend vervoer, zoals bijvoorbeeld een historische bus of huifkar en doortrekking leidt tot een grotere beleving van het spoorfietsen. De concrete doortrekking tot het perron is slechts 250 meter, met de spoorfiets in minder dan 2 minuten te overbruggen. VBT stelt dat dit niet of nauwelijks lijkt bij te dragen aan een grotere beleving. VBT ziet niet hoe op het huidige eindpunt vorenstaande doelstellingen niet te realiseren zijn. Het eindstation komt bij verlenging namelijk veel dicht bij een woonhuis te liggen. Mede gezien het eerder genoemde disruptieve karakter van de onderneming zijn wij van mening dat deze ontwikkeling een afbreuk is aan de leefbaarheid van het gebied.

Reactie

Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld om de bezoekers de kans te geven langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Bijkomend voordeel is dat het eindpunt dan beter zichtbaar en bereikbaar wordt en beter in te richting is voor mindervaliden. Het huidige eindpunt is verder van de openbare weg gelegen is hierdoor minder geschikt. Het eindpunt komt niet, zoals door VBT wordt aangegeven, tegenover een woonhuis te liggen. Het perron, dat het eindpunt vormt voor de bezoekers, komt zo'n 70 meter voor het eindpunt van de spoorlijn te liggen. Deze laatste 70 meter van de spoorlijn wordt tijdens rijdagen slechts als opstelspoor gebruikt. Bezoekers stappen bij het perron af, vlak voor het draaiplateau. Om ook de laatste fiets te kunnen draaien, moeten alle voorgaande fietsen via het draaiplateau naar het opstelspoor worden gebracht. Voor de terugreis worden de spoorfietsen weer langs het perron geplaatst. Beide handelingen worden door het personeel/beheerder van het spoorfietsen verricht. Dit laatste deel van het spoor wordt dus niet door bezoekers gebruikt. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen om te waarborgen dat de laatste 70 meter van de spoorlijn uitsluitend als opstelspoor gebruikt mag worden.

Samenvatting

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de oprichting van een tweetal vaste 'trekkershutten' en een mobiele 'trekkershut' voorzien. De vaste trekkershutten hebben een bouwblok van $\pm 60\text{m}^2$, de mobiele trekkershut heeft een bouwblok van $\pm 40\text{m}^2$. Er zijn geen hoogtebeperkingen en beeldkwaliteitseisen opgenomen in het plan. De tekstuele verwijzing naar een 'voormalige' zouttoren is niet verankerd in het plan. De bestaande monumentale zouttorens hebben een oppervlakte van 60m^2 , maar een volume van meer dan 300m^3 . Ook al zou er gebouwd worden in de vorm van een zouttoren en wordt er slechts een deel van de boortorens benut (hetgeen het bestemmingsplan nu niet beperkt), dan nog is er sprake van een ruim appartement dat de normen voor een 'trekkershut' overschrijdt. Uw raad wordt dan ook gevraagd een nieuwe entiteit toe te voegen aan het toeristisch planologisch kader. In omliggende gemeente worden 'trekkershutten' zeer beperkt toegestaan op kampeerterreinen, zij dienen als een spartaanse en basale overnachtingsmogelijkheid als aanvulling op het toeristisch product van die kampeerterreinen. De maximale omvang van deze trekkershutten is nooit groter is dan 30m^2 en ze hebben een zeer beperkte bouwhoogte.

Het bestemmingsplan spreekt zich nu tegen. In de toelichting op het plan is sprake van een luxe trekkershut/natuurhuisje, terwijl in vooroverlegverslag gesproken wordt over spartaanse voorzieningen. In het projectplan van de initiatiefnemer wordt gesproken over luxe verblijven en zijn er afbeeldingen te vinden van het gebruik van meerdere verdiepingen in de boortoren. Spartaanse voorzieningen zijn niet gedefinieerd in de regels van het plan en het plan wordt hier dan ook niet in beperkt. Hierdoor blijft het mogelijk solitaire recreatiewoningen te realiseren voorzien van alle gemakken. Het college stelt dat er sprake is van een natuurhuisje en daarmee kleinschalig. Een verdere definitie van een natuurhuisje ontbreekt. VBT is dan ook van mening dat hier geen sprake is van trekkershutten, maar van de nieuwvestiging van solitaire recreatiewoningen. VBT is van mening dat niet is voldaan aan de eisen van de provinciale omgevingsverordening voor de oprichting van nieuwe solitaire recreatiewoningen. Van een investering in de ruimtelijke kwaliteit (kwaliteitsimpuls groene omgeving) is geen sprake.

Reactie

In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat uitsluitend de bouw van een zoutboortoren of wagon is toegestaan ter plaatse van de bedoelde bouwvlakken. Hiermee is het plaatsen van de zouttorens en wagon verankerd in het plan, er kan dus niets anders dan een voormalige zoutboortoren of wagon worden geplaatst. Er is een definitie van voormalige zoutboortoren toegevoegd in de regels. De regels zijn zodanig aangepast dat uitsluitend nog wordt gesproken over een voormalige zoutboortoren dan wel een voormalige wagon. Het bouwvlak van 60 dan wel 40 m² is exact de grootte van de voormalige zoutboortoren en wagon. VBT merkt op dat de trekkershutten onvoldoende gedefinieerd zijn en dat er ook gesproken wordt over natuurhuisjes. De term "natuurhuisjes" werkt inderdaad verwarrend. De tekst in de toelichting is zodanig aangepast dat er nog uitsluitend wordt gesproken over trekkershutten. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen wat wordt verstaan onder een trekkershut. Om de kleinschaligheid te waarborgen is er een maximaal toegestaan aantal personen opgenomen. De definitie van trekkershut luidt nu als volgt: een eenvoudig gebouw met beperkte inhoud en oppervlakte, bestemd voor zeer kortdurend recreatief nachtverblijf voor maximaal 4 personen die hun hoofdverblijf elders hebben.

VBT is van mening dat de trekkershutten in voorliggend plan qua omvang niet overeenkomen met de standaard oppervlakte voor trekkershutten. De trekkershutten in voorliggend plan zijn geen standaard trekkershutten. De boortorens en de wagon zijn reeds bestaande en waardevolle gebouwen die als trekkershutten gebruikt gaan worden. De bestaande oppervlakte van de trekkershutten is ook gelijk de maximale oppervlakte en kan niet vergroot worden. Dit wordt mede gewaarborgd in het feit dat het bouwblok op de verbeelding strak om de gebouwen is gelegd en geen ruimte biedt voor een uitbreiding.

De boortorens worden geheel authentiek herbouwd, de gebintconstructie wordt hergebruikt. De torens zijn niet van de andere nog bestaande torens te onderscheiden. Deze nieuwe torens zullen worden uitgevoerd met duurzame (bouw)materialen, interieur afwerking en energievoorzieningen. Er komt geen gas aansluiting, alleen elektra en water. Verwarming van de torens zal met een duurzaam en energie neutraal systeem worden opgeleverd. De voormalige zoutwagon heeft een minimaal voorzieningenniveau. Er komt elektra via een externe aansluiting en een (koud) watertank gemonteerd aan de wagon. Ook heeft de wagon een eigen septictank waarop een douche en het toilet zijn aangesloten. In de wagon zijn twee kleine vaste slaapvertrekken voor maximaal 4 personen en een kleine keuken zonder noemenswaardige voorzieningen. Er komt geen gas aansluiting. In die zin zijn het dan ook Spartaanse en basale overnachtingsmogelijkheden, zoals dat ook in andere gemeenten is toegestaan. De provinciale verordening is niet van toepassing, omdat het geen nieuwe solitaire recreatiewoningen zijn. De provincie heeft voor wat betreft het voorontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen aangegeven dat het in overeenstemming is met het provinciale ruimtelijke beleid.

Zienswijze

VBT is van mening dat bij het toevoegen van nieuwe recreatieve functies er zoveel mogelijk gebruik dient te worden gemaakt van bestaande bebouwing. Het 'verhistoriseren' van locaties langs de spoorlijn past niet in dit hergebruik van bestaande bebouwing. Solitair gelegen locaties zonder bewezen toezicht benutten als overnachtingslocatie leidt volgens VBT op termijn bovendien tot mogelijk ongewenste situaties, vanwege overlast naar de omgeving. Er is hierom sprake van een ongewenste ontwikkeling, die in hoge mate afbreuk zal doen aan de leefbaarheid van het gebied.

Reactie

De boortorens hebben een ongekende betekenis gehad in de zoutindustrie van Hengelo. Velen van deze torens zijn er echter niet meer. Enkele hebben een beschermde status en in 2015 zijn de overige in Hengelo nog aanwezige torens karakteristiek verklaard. Twee boortorens stonden op dat moment op de nominatie om gesloopt te worden door de AKZO (Nouryon). Deze torens konden gered worden doordat Rail Pleasure ze graag wilde overnemen en langs het spoor wilden plaatsen, op locaties waar in het verleden boortorens hebben gestaan. Op deze wijze worden deze bijzondere bouwwerken gered en krijgen een mooie recreatief ondersteunende functie. Het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

Samenvatting

Initiatiefnemer speelt met de gedachte om "oude telegraafpalen" te plaatsen langs het beoogde en het huidige tracé. Dit heeft op geen enkele wijze iets te maken met het authentieke Twentse landschap en markeert slechts een zeer beperkte periode in de historie. Dit voorbeeld is tekenend voor de verkokerde wijze waarop initiatiefnemer naar Tweekelo kijkt, wat de omgeving ervan vindt is voor initiatiefnemer niet relevant.

Reactie

Het tracé van de spoorlijn heeft, samen met de twee stalen bruggen (Boekeloseweg en Boortorenweg), de gemeentelijke monumentenstatus gekregen. Dit bevestigt dat het traject cultuurhistorisch en waardevol is en van betekenis is geweest in de ontwikkeling van Hengelo. In de cultuurhistorie is het van belang om zoveel mogelijk tijdslagen zichtbaar te houden in het landschap. Het spoorfietsen haakt goed in op de overige tijdslagen. Alle spoorfietsers worden juist gewezen op andere tijdslagen en op de telegraafpalen die wel degelijk een functie hebben gehad in de periode dat de spoorlijn gebruikt werd. De impact van de lijn op de ontwikkeling van Twente is dermate groot dat de aandacht, bescherming en gebruik op een kleinschalige manier positief kan bijdragen aan kennis, behoud en ontwikkeling van de Hengelose geschiedenis en samenleving.

Samenvatting

VBT constateert dat niet alle gronden van dit bestemmingsplan in eigendom van de planontwikkelaar zijn en vraagt zich af hoe dit zich verhoudt tot de economische uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het plan. Een haalbaarheidsplan /ondernemersplan incl. een beschrijving van de kosten voor een milieukundig verantwoorde afvoer van afvoerwater en een doelgroepbeschrijving ontbreekt. Ook hierom twijfelt VBT aan de uitvoerbaarheid van het plan. Tevens wordt een planschade analyse gemist. De exploitatie van initiatiefnemer draait primair op subsidies en overige overheidsgerelateerde geldstromen, zonder deze externe financieringsbronnen, is er geen sprake van een gezonde bedrijfsvoering. Dit zou de gemeente toch aan het denken moeten zetten, waarom gaat de gemeente zo ver in het faciliteren van een niet gebiedsgebonden initiatief, zonder dat daar draagvlak vanuit de omgeving voor bestaat.

Reactie

De gronden gelegen binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan Spoorfietsen zijn voor het merendeel in eigendom van Rail Pleasure. Dit betreft de gehele spoorlijn tot aan de Reeflaan, deze is in eigendom van Rail Pleasure. Wat betreft de overige 300 meter tot aan het eindpunt, daarvan is de eerste 250 meter in eigendom van een particulier, die Rail Pleasure toestemming geeft gebruik te maken van deze gronden (vastgelegd in een private overeenkomst tussen beide partijen). De laatste 50 meter van de spoorlijn is recent in eigendom gekomen van Rail Pleasure. De gemeente Hengelo en Rail Pleasure hebben een anterieure overeenkomst gesloten, waarin o.a. is vastgelegd dat de planschade die mogelijk voortkomt uit het bestemmingsplan voor rekening komt van Rail Pleasure. Hiermee is het plan economisch uitvoerbaar.

De ontwikkeling van het plan betreft een particulier initiatief. De kosten die verband houden met de bestemmingsplanherziening, alsmede de uitvoering van het plan, komen voor rekening van de initiatiefnemer. In de anterieure overeenkomst is vastgelegd dat de gemeente Hengelo bereid is mee te werken aan de herziening van het bestemmingsplan. De gemeente Hengelo vindt Spoorfietsen een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. Het is een mooi voorbeeld van een burgerinitiatief en sociaal ondernemerschap in Hengelo. Ook de gemeenteraad van Hengelo heeft middels een motie aangegeven positief te staan tegenover het initiatief. Om bovenstaande redenen is de bestemmingsplanprocedure gestart. Gedurende de bestemmingsplanprocedure zijn er meerdere momenten waarop een ieder een zienswijze over het plan kan indienen. Het is niet noodzakelijk om vooraf over volledige draagvlak te beschikken.

Samenvatting

Een volwaardig flora fauna onderzoek ontbreekt geheel, dit terwijl uit eerdere studies is gebleken dat er sprake is van beschermde diersoorten in het gebied, waaronder vleermuizen. Zeker na de aanleg van de nabijgelegen beekzone door het waterschap zal de soortenrijkdom in het gebied alleen maar zijn toegenomen. Van de oprichting van nieuwe solitaire verblijfseenheden mag je een negatief effect verwachten op de aanwezige soortenrijkdom.

Reactie

De beoordeling dat de Wet natuurbescherming geen belemmering vormt, is gedaan op basis van:

- het aanwezige biotoop
- de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF),

- de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA)
- de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken
- Verschillende locatiebezoeken (juni 2019 en februari 2020) door ecologisch deskundige collega's van Gildebor en de gemeente Hengelo.

In de houtwal waar het spoorwegtraject in ligt worden in totaal slechts 13 bomen gekapt. In deze bomen zijn geen gaten of holtes aangetroffen. De structuur van de houtwal blijft verder behouden. De functionele leefomgeving van beschermde soorten wordt niet aangetast.

Verder geldt te allen tijde de zorgplicht. Zo zullen de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd worden, en voorafgaand aan de kap wordt er standaard geschoond.

Samenvatting

Een recent en nader gespecificeerd bodemonderzoek ontbreekt waaruit blijkt de ondergrond geschikt is voor het beoogde gebruik. Uit de uitgevoerde bureaustudie blijkt al dat er mogelijk vervuilingen zijn. Locatie a is gelegen op een terrein eerder in eigendom van Akzo/Nouryon. De uitgebreide HCH problematiek op voormalige Akzo stortterreinen moet aanleiding zijn voor gedegen nader onderzoek op deze oude stortlocatie. Verwijzing naar een bodemonderzoek uit 1990 is absoluut onvoldoende. De locatie b wordt als verdacht aangemerkt, maar is niet verder onderzocht. Hiermee is deze locatie niet geschikt voor verdere ontwikkeling. Vooruitschuiven van de verplichting naar nader bodemonderzoek naar de omgevingsvergunningsfase is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

Initiatiefnemer is geadviseerd om vooruitlopend op de bestemmingsplanherziening een bodemonderzoek uit te voeren. Dit bodemonderzoek kan dan gebruikt worden voor zowel de bestemmingsplanherziening als voor de aanvraag van de benodigde omgevingsvergunning onderdeel bouwen. Omdat de kosten voor het bodemonderzoek op dat moment te hoog waren voor initiatiefnemer, is ervoor gekozen om een 'voorwaarde' in het bestemmingsplan op te nemen dat indien uit het nog uit te voeren bodemonderzoek blijkt dat er sanerende maatregelen noodzakelijk zijn deze maatregelen voor de wijziging van het gebruik moeten worden genomen/uitgevoerd. Naar aanleiding van de zienswijze is deze voorwaarde als voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen.

Samenvatting

Uit de media blijkt dat de onderneming voornemens is een historische dieseltrein te laten rijden op het spoortraject. Tevens is de Blauwe Engel inmiddels gesleept naar een locatie nabij het eindpunt. U heeft nagelaten de negatieve milieu-effecten te onderzoeken van het laten rijden van historische treinen (diesel en/of kolen), met name met betrekking tot de uitstoot van stikstof. VBT vraagt zich af of het permanent stallen van een grote trein met meerdere wagons op het spoor niet in strijd is met de bestemmingsplanbepalingen? De term 'spoorwegvoorzieningen' is nu niet gedefinieerd. In andere bestemmingsplannen in den lande wordt spoorwegvoorzieningen gedefinieerd als 'dienstgebouwen, stations, rails, perrons, overkappingen, fietsenstallingen, viaducten en onderdoorgangen, taluds, geluidsschermen, (keer-)muren, transformatorgebouwen, stationsvoorzieningen en vergelijkbare gebouwen en bouwwerken ten behoeve van railvervoer'. Een trein valt hier niet onder. Uit de plannen van de initiatiefnemer blijft dat ze deze trein tevens willen gebruiken als horecavoorziening. Dat is in strijd met de bestemmingsplanbepalingen.

Reactie

De Blauwe Engel maakt geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Er is (nog) geen aanvraag ingediend voor het plaatsen van de Blauwe Engel in Tweekelo. Er is dan ook (nog) geen onderzoek gedaan naar de negatieve milieu-effecten van het laten rijden van historische treinen (diesel en/of kolen), met name met betrekking tot de uitstoot van stikstof. Er is een handhavingsverzoek ingediend, dat nog in behandeling is.

De VBT merkt terecht op dat het begrip spoorwegvoorzieningen niet is gedefinieerd in de regels. Er is een definitie toegevoegd van spoorwegvoorzieningen. Onder spoorwegvoorzieningen wordt in dit bestemmingsplan verstaan: spoorrails, viaducten en onderdoorgangen, taluds, geluidsschermen, (keer-)muren en vergelijkbare bouwwerken ten behoeve van railvervoer.

Samenvatting

Uit paragraaf 4.3.6.1 van de toelichting blijkt dat beleid van de gemeente Hengelo voorschrijft dat het afvalwater middels riolering afgevoerd wordt naar de RWZI. Voor de mobiele trekkershut wordt een septic tank voorgesteld. VBT geeft aan dat dit in strijd is met het gemeentelijke beleid. De financiële consequenties van het aanleggen van drukriool naar de drie verspreid liggende recreatieobjecten zijn niet inzichtelijk gemaakt.

Reactie

De tekst in paragraaf 4.3.6 is niet volledig. De beleidsregels in deze paragraaf gelden voor in-uitbreidingsplannen. Voor een enkele afvalwaterlozer in het buitengebied geldt dat op de drukriolering kan worden aangesloten (als die in de buurt ligt) of dat gekozen mag worden voor een goedgekeurde IBA. Er zijn verschillende IBA-systemen (individuele behandeling van afvalwater). Het bekendste IBA-systeem is de septic tank. Andere systemen zijn bijvoorbeeld de biorotor, het oxidatiebed en het helofytenfilter. De gemeente als bevoegd gezag bodemlozingen moet de IBA goedkeuren. Meestal betreft het een IBA klasse 3. Aanleg van een drukriolering is vaak kostbaar. De volledige kosten van zo'n systeem komen voor rekening van de aanvrager. Vanuit kostenoverweging is dat niet efficiënt. In zo'n geval mag dus ook voor een goedgekeurde IBA worden gekozen. De tekst in de toelichting is hierop aangepast.

Samenvatting

Het bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid voor het parkeren van voertuigen bij de recreatiewoningen of rond het eindperron (voertuig beheerder en vrijwilligers, huifkar, voertuigen minder validen, historische bus). De parkeervoorzieningen zijn dan ook niet geregeld en voldoen dan ook niet aan de regels van de nota autoparkeren van de gemeente Hengelo. Het plan is ook hierom niet uitvoerbaar.

Reactie

De trekkershutten bieden ruimte aan maximaal 4 bezoekers. Het aantal vervoersbewegingen zal daardoor bij de trekkershutten zeer beperkt zijn. Direct rondom de trekkershutten is voldoende ruimte om een eventuele auto te parkeren. De bestemming laat dit ook toe. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt getoetst aan artikel 10.1 van het bestemmingsplan, waarin staat dat voldaan moet worden aan de normering uit de "nota autoparkeren". Bij het eindpunt worden geen parkeervoorzieningen gerealiseerd. Het startpunt voor de spoorfietzers is altijd bij het FBK stadion, daar worden de auto's van de bezoekers geparkeerd. Bij het eindpunt zijn dus geen auto's aanwezig van bezoekers. Eventueel overstappen op een ander vervoersmiddel, zoals bijvoorbeeld een huifkar, is nu al mogelijk en blijft ook na de verlenging van de spoorlijn mogelijk. Op het eindpunt is de aanleg van parkeervoorzieningen dan ook niet nodig en daarom niet geregeld.

3. Indiener 3

Samenvatting

Indiener is van mening dat vanaf van de start van het project Spoorfietsen, in 2016, door initiatiefnemer veel gebruikte en beschadigde materialen en goederen aangesleept zijn en dat dit al jaren ligt te verloederen in de bermen langs de spoorlijn. De grote waarden van planten en dieren waar initiatiefnemer over spreekt worden hierdoor juist aangetast. Dit is in strijd met het ecologisch doel wat initiatiefnemer aangeeft.

Reactie

Het is ons bekend dat er veel gebruikte en beschadigde materialen en goederen liggen rondom het eindpunt. Tijdens een recente controle is vastgesteld dat de volgende goederen liggen opgeslagen op en rondom het eindstation van het spoorfietsen: pallets met klinkers, spoorbielzen, diverse rails, big bags met granulaat, stelcon platen, divers gezaagd hout, keerwanden, tuinbanken en diverse spooronderdelen. Rail Pleasure heeft aangegeven dat deze materialen zullen worden gebruikt voor de werkzaamheden die gedaan moeten worden om de spoorlijn te verlengen en te voorzien van een nieuw perron. Rail Pleasure is opgedragen om voor 1 januari 2021 de aanwezige goederen te clusteren op een nader te bepalen stuk grond en te voorzien van bouwhekken, zodat dit voor een minder verloederde uitstraling van het gebied zal zorgen.

Samenvatting

Initiatiefnemer spreekt in het de plannen over een passagierswagon die weg stond te roesten en weg moest uit de sporendriehoek in Haarlem. Volgens de berichtgeving is deze wagon onlangs gerestaureerd en geschilderd. Echter het plaatwerk, de ramen en de binnenkant dienen nog volledig gerestaureerd worden. De buitenkant heeft slechts een likje verf gehad en het roestende plaatwerk is niet vervangen. Deze wagon is totaal niet passend bij de cultuurhistorische en landschappelijke en natuurwaarden van Tweekelo. Het is een aantasting van het buitengebied en voor de beeldkwaliteit van Tweekelo. Een niet gebruikte trein of een trein in reparatie hoort op een rangeerterrein/loods en niet in een mooi buitengebied te staan. Daarnaast is het treintoestel buiten proportioneel ten opzichte van het kleinschalige spoorfietsen. Het treintoestel is afgelopen week in Tweekelo geplaatst terwijl hier geen geldend bestemmingsplan voor is.

Reactie

De bedoelde trein, de zogenaamde Blauwe Engel, is op de spoorlijn nabij het eindpunt geplaatst. Deze trein maakt geen onderdeel uit van voorliggende bestemmingsplanherziening. Er is een handhavingsverzoek ingediend, dat nog in behandeling is.

Samenvatting

Initiatiefnemer geeft aan nu twee authentieke zoutboortorens te willen plaatsen, echter wij hebben grote twijfels of deze wel gerestaureerd worden omdat initiatiefnemer dit de afgelopen jaren niet heeft laten zien. Gezien de huidige staat van de zouttorens hebben wij grote twijfels of initiatiefnemer deze in originele staat zal restaureren. Initiatiefnemer begint aan iets nieuws terwijl het voorgaande, de restauratie van het spoorhuisje en de wagon, nog niet eens zijn gerealiseerd. Daar komt bij dat spoorfietsen geen spoorwegmuseum is. Hiervoor kan men terecht bij het spoorwegmuseum in Haaksbergen waar overigens de restauraties tot in de puntjes worden uitgevoerd.

Reactie

Alvorens de voormalige zoutboortorens en de wagon geplaatst kunnen worden dient er eerst een omgevingsvergunning voor het bouwen te worden aangevraagd. Deze wordt getoetst aan het bestemmingsplan en de welstandseisen uit de welstandsnota.

Samenvatting

Indiener heeft grote twijfels of initiatiefnemer financieel draadkrachtig is om de plannen uit te voeren. Er is de afgelopen jaren gebruikt gemaakt van subsidiegelden van de overheid en vrijwilligers om het een en ander mondjesmaat te kunnen realiseren. Naar de mening van indiener is dit niet naar behoren gedaan en past dit geheel niet binnen de kaders van cultuurhistorisch en landschappelijke en natuurwaarden. Het is vervuiling en aantasting van het buitengebied van Hengelo. Er is geen gedegen investeringsplan waaruit is op te maken dat initiatiefnemer financieel draadkrachtig is om het huidige traject te verlengen en twee authentieke zouttorens in originele staat te restaureren. Opgemerkt moet worden dat ook de gemeente Hengelo grote financiële risico's neemt bij het niet slagen van dit gebeuren. Immers bij faillissement dient gemeente Hengelo het spoorfietsen traject in oude staat terug te brengen.

Reactie

De ontwikkeling van het plan betreft een particulier initiatief. De kosten die verband houden met de bestemmingsplanherziening, alsmede de uitvoering van het plan, komen voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeente Hengelo en Rail Pleasure hebben een anterieure overeenkomst gesloten, waarin o.a. is vastgelegd dat de planschade die mogelijk voortkomt uit het bestemmingsplan voor rekening komt van Rail Pleasure. Hiermee is het plan economisch uitvoerbaar.

Samenvatting

Indiener betwijfelt het of door het verlengen van de spoorlijn met 300 meter problemen worden oplost. Zo zou het eindpunt beter zichtbaar worden en beter in te richten is voor mindervaliden. Initiatiefnemer heeft de afgelopen jaren op huidige eindpunt niet laten zien dat er rekening wordt gehouden en het toegankelijk maakt voor mindervaliden. Ook de aansluiting op mogelijk aanvullend vervoer kan op het huidige eindpunt, daar is dus geen verlenging van 300 meter voor nodig. Initiatiefnemer wil ook graag een verhoogd perron maar denkt hierbij niet aan de privacy van omwonenden.

Reactie

Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld is om de bezoekers de kans te geven langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Bijkomend voordeel is dat het eindpunt dan beter zichtbaar en bereikbaar wordt en beter in te richten is voor mindervaliden. Het huidige eindpunt is verder van de openbare weg gelegen is hierdoor minder geschikt. Het perron is gelegen op 65 meter van de dichtstbijzijnde woning, waardoor geen sprake van aantasting van de privacy.

Samenvatting

Indiener stelt dat initiatiefnemer voornemens is twee zouttorens en een voormalig zoutwagon te plaatsen voor overnachtingen. Dit brengt overlast voor omwonenden met zich mee en wordt privacy en rust aangetast. In Tweekelo zijn meerdere campings en B&B beschikbaar als men in Tweekelo wil overnachten. Nog meer overnachtingsmogelijkheden staat niet in verhouding met het leefgebied van Tweekelo. Ook heeft spoorfietsen niets met overnachtingen te maken. Daarbij komt de zoutwagon op een zijspoor te staan en vervolgens 300 meter verder de onvolledig gerestaureerde passagierswagon. De zouttorens, de zoutwagon en de passagierstrein staan vrij

dicht bij elkaar waardoor de druk van recreatie te hoog wordt in het rustige Tweekelo. Er zijn al genoeg recreatiemogelijkheden in Tweekelo.

Reactie

De Omgevingsvisie Hengeloos Buiten is op 7 oktober 2020 vastgesteld door de raad. De Omgevingsvisie bevat een integrale lange termijn visie specifiek gericht op het buitengebied van Hengelo. De visie biedt de kans om de meerwaarde die het buitengebied heeft voor de stad beter te beschermen, te ontwikkelen en te benutten en in te spelen op actuele ontwikkelingen. In de visie wordt aangegeven dat de mogelijkheid wordt gegeven om het spoorfietsen eventueel door te ontwikkelen mits het een extensieve, goed ingepaste opzet heeft, is gericht op mensen die rust, ruimte en ontspanning zoeken en de eventuele overlast voor omwonenden beheersbaar blijft. Waar nodig worden de recreatieve netwerken voor wandelen, fietsen en paardrijden en de recreatieve overstappunten geoptimaliseerd om op een aantal strategische plekken uit de auto te stappen en het gebied in te gaan.

De boortorens hebben een ongekende betekenis gehad in de zoutindustrie van Hengelo. Velen van deze torens zijn er echter niet meer. Enkele hebben een beschermd status en in 2015 zijn de overige in Hengelo nog aanwezige torens karakteristiek verklaard. Twee boortorens stonden op dat moment op de nominatie om gesloopt te worden door de AKZO (Nouryon). Deze torens konden gered worden doordat Rail Pleasure ze graag wilde overnemen en langs het spoor wilden plaatsen, op locaties waar in het verleden boortorens hebben gestaan. Op deze wijze worden deze bijzondere bouwwerken gered en krijgen een mooie recreatief ondersteunende functie. Het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

4. Robers advocaten, Postbus 630,7550 AP Hengelo

Samenvatting

Indiener geeft dat een aantal omwonenden ook zelf een zienswijze heeft opgesteld. Deze zijn als aanvulling op deze zienswijze opgenomen in productie 2 bij de zienswijze. Gevraagd wordt om deze zienswijzen ook door de raad afzonderlijk te laten beantwoorden.

Reactie

De zienswijzen zijn tevens als afzonderlijke zienswijzen ingeboekt. Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de reactie op zienswijzen 5 tot en met 11.

Samenvatting

Indiener schetst de achtergrond van de activiteit spoorfietsen, de uitbreidingsplannen en de impact die dat heeft op het woon- en leefklimaat van direct omwonenden.

Reactie

De geschetste achtergrondinformatie is ons bekend en wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.

Nut en noodzaak ontbreekt

Samenvatting

Indiener is van mening dat de aanleiding zoals beschreven in 1.1 van de toelichting, pure doelredenering is. Hoe kan een verlenging van slechts 300 meter zorgen voor een grotere spoorfietsbeleving, beter zichtbaar worden van het eindpunt en beter bereikbaar worden voor mindervaliden? Indiener vraagt zich af waarom het huidige perron niet ingericht kan worden voor mindervaliden. Indien mindervaliden opgehaald moeten worden, is er ter plaatse van het nieuwe eindpunt niet eens de mogelijkheid om te parkeren. Op grond van bestaande rechtspraak had de gemeente alternatieven, waaronder een alternatieve locatie tegen elkaar afwegen. De belangen van omwonende dienen daarin uitdrukkelijk te worden meegewogen. Daarnaast is het huidige eindpunt ook beter voor o.a. de Pluktuin. Dit is een waardevolle toevoeging aan de beleving.

Indiener stelt dat het beter zichtbaar maken van het eindpunt ook gerealiseerd kan worden. Op het huidige eindpunt, het is heel gemakkelijk met wegwijsbordjes ter plekke aan te geven welke kant spoorfietsers moeten oplopen. De spoorfietsers zouden moeten worden opgehaald door een huifkar of oude nostalgische bus, zoals Rail Pleasure kennelijk van plan is. Daarvoor is niet

vereist dat het huidige eindpunt wordt verplaatst. Indiener stelt dat het huidige eindpunt minder bezwaren met zich meebrengt, dit geldt met name voor zijn cliënt die het nieuwe eindpunt als ware in zijn achtertuin krijgt. Dit met alle nadelige gevolgen van dien zoals geluidsoverlast, verkeersaantrekkende werking, ophouden van mensen. Deze belangen zijn voor cliënt en omwonende niet meegewogen. Het ontwerp bestemmingsplan voldoet derhalve niet aan de eisen van de artikelen 3:2, 3:4 tweede lid en 3:46 Awb.

Reactie

Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld om de bezoekers de kans te geven langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Bijkomend voordeel is dat het eindpunt dan beter zichtbaar en bereikbaar wordt en beter in te richting is voor mindervaliden. Het huidige eindpunt is verder van de openbare weg gelegen is hierdoor minder geschikt. Initiatiefnemers hebben hun plan ingediend bij de gemeente. Dit plan is getoetst op ruimtelijke aanvaardbaarheid en aan het geldende beleid. Het afwegen van alternatieven is dan ook niet aan de orde. Het staat indiener vrij om in gesprek te gaan met initiatiefnemers om eventuele alternatieven aan te dragen. Het ontwerp bestemmingsplan bevat een onderbouwing van het plan en toetsing aan het beleid. Daarnaast biedt de bestemmingsplanprocedure ruimte voor een belangenafweging.

Behoeft niet onderbouwd

Samenvatting

Indiener is van mening dat bij de toets of het plan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening, geoordeeld moet worden of de ontwikkeling voorziet in een behoefte. De behoefte aan een mogelijk gemaakte ontwikkeling dient met het oog op de uitvoerbaarheid van het plan te zijn onderbouwd. De behoefte is voor dit ontwerp bestemmingsplan op geen manier onderbouwd, ook niet voor drie toe te voegen recreatiewoningen.

Reactie

Er is hier geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Derhalve is een Laddertoets, waarin aandacht wordt besteed aan of de ontwikkeling voorziet in een behoefte hier niet aan de orde. Het plan betreft een particulier initiatief, met de daarbij behorende risico's voor initiatiefnemer.

Strijd Omgevingsverordening Overijssel

Samenvatting

Indiener stelt dat het ontwerp bestemmingsplan op twee punten in strijd is met de Omgevingsverordening Overijssel:

Allereerst is er strijd met artikel 2.1.3, lid 2 van de Omgevingsverordening. Daarin staat dat bestemmingsplannen voor de Groene Omgeving (waarvan hier sprake is) uitsluitend voorzien in ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharding leggen, anders dan de uitleg van steden en dorpen, als aannemelijk is gemaakt dat herbenutting van bestaande erven en/of bebouwing in de groene omgeving in redelijkheid niet mogelijk is en dat de mogelijkheden voor combinatie van functies op bestaande erven optimaal zijn benut. Deze toets heeft niet plaatsgevonden. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk gemaakt waarom de bestaande zoutboortorens niet op de bestaande locaties kunnen worden geplaatst en daardoor nu nieuwe groene omgeving, waarvan één zelfs in een kwetsbare natuurbestemming, moeten worden opgeofferd. Het op deze wijze toestaan en mogelijk maken van nieuwe bebouwing in de groene omgeving/het buitengebied is slechts onder bijzondere omstandigheden en onder strikte voorwaarden aanvaardbaar. Die omstandigheden doen zich in casu niet voor. De belanghebbenden wijzen op het feit dat hier ook een ongewenste precedentwerking van uitgaat. Feitelijk zou elke initiatiefnemer in de toekomst kunnen verwijzen naar deze situatie; het in het buitengebied mogen bouwen en realiseren van trekkershutten, een Bed & Breakfast, etc. Naar de overtuiging van de belanghebbenden dienen dergelijke ontwikkelingen slechts te worden toegestaan in bestaande bebouwing, met permanent toezicht van de ter plaatse wonende personen en ondergeschikt aan de ter plaatse al bestaande functionaliteit/woonbebouwing.

Ten tweede is er strijd met de eisen van artikel 2.1.6 van de Omgevingsverordening (de kwaliteitsimpuls Groene Omgeving). Bestemmingsplannen voor de Groene Omgeving kunnen weliswaar voorzien in nieuwvestiging, zoals hier aan de orde, maar uitsluitend indien hier sociaal-economische en/of maatschappelijke redenen voor zijn én is aangetoond dat het verlies aan ecologische en/of landschappelijke waarden in voldoende mate wordt gecompenseerd door investeringen ter versterking van ruimtelijke kwaliteit in de omgeving. Dit is hier niet aangetoond.

De initiatiefnemer krijgt van de gemeente op drie prachtige locaties recreatieve verblijfsobjecten met een bijbehorende commerciële exploitatie cadeau. Dit heeft een forse waardevermeerdering van de grond tot gevolg. Ditzelfde kan worden gezegd ten aanzien van het verlengen van het spoortracé met perron ten behoeve van een commerciële exploitatie. Op welke wijze wordt nu deze waardevermeerdering geïnvesteerd in de omgeving en teruggegeven aan Tweekelo? Er is niet voldaan aan de Provinciale KGO-regeling.

Reactie

De trekkershutten kunnen gerealiseerd worden in voormalige zoutboortorens. Deze zoutboortorens worden geplaatst op de locaties waar ze in het verleden hebben gestaan. De boortorens hebben een ongekende betekenis gehad in de zoutindustrie van Hengelo. Velen van deze torens zijn er echter niet meer. Enkele hebben een beschermde status en in 2015 zijn de overige in Hengelo nog aanwezige torens karakteristiek verklaard. Twee boortorens stonden op dat moment op de nominatie om gesloopt te worden door de AKZO (Nouryon). Deze torens konden gered worden doordat Rail Pleasure ze graag wilde overnemen en langs het spoor wilden plaatsen, op locaties waar in het verleden boortorens hebben gestaan. Op deze wijze worden deze bijzondere bouwwerken gered en krijgen een mooie recreatief ondersteunende functie. Aangezien er gebruik wordt gemaakt van voormalige boortorens die worden teruggeplaatst op plekken waar ze al gestaan hebben, is er dan ook geen sprake van extra ruimtebeslag door bouwen in de Groene Omgeving. KGO is hier dus niet aan de orde. Er is dan ook geen sprake van strijdigheid met de provinciale Omgevingsverordening.

Toets gemeentelijk beleid

Samenvatting

Indiener is van mening dat drie nieuwe recreatieobjecten in een nu nog groene locatie is te veel en dat de ruimtelijke argumentatie hiervoor ontbreekt. Waarom moeten deze objecten juist op de gekozen plekken staan?

Reactie

Zie vorige reactie. Initiatiefnemer heeft verzocht de drie trekkershutten op de in het bestemmingsplan aangegeven plekken mogelijk te maken. Een onderbouwing hiervan is terug te vinden in de toelichting van het bestemmingsplan.

Strijd gemeentelijk beleid

Samenvatting

Indiener vraagt zich af welk gemeentelijk beleid momenteel van toepassing is op nieuwe bouw in het groene buitengebied. Er heeft geen toets plaatsgevonden voor het toevoegen van nieuwe (stenen) functies in het buitengebied. Indiener merkt op dat wanneer de omgevingsvisie voor het buitengebied van Hengelo "Hengeloos Buiten" nu het toetsingskader is dit nog niet kan doordat uitsluitend het ontwerp van 14 mei 2020 online beschikbaar is.

Reactie

Zoals hierboven al is aangegeven, is er geen sprake van nieuwe bouw in het groene buitengebied. In de toelichting van het bestemmingsplan staat welke beleidsvisies van toepassing zijn. De Omgevingsvisie Hengeloos Buiten is toegevoegd aan hoofdstuk 4.3 van de toelichting, omdat de gemeenteraad van Hengelo op 7 oktober 2020 de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten heeft vastgesteld. De door het bestemmingsplan Spoorfietsen mogelijk gemaakte ontwikkelingen voldoen aan het beleid uit deze visie. De Omgevingsvisie bevat een integrale lange termijn visie specifiek gericht op het buitengebied van Hengelo. De visie biedt de kans om de meerwaarde die het buitengebied heeft voor de stad beter te beschermen, te ontwikkelen en te benutten en in te spelen op actuele ontwikkelingen. De visie bevat themagericht en gebiedsgericht beleid. Voor Tweekelo is aangegeven dat ingezet wordt op versterking van extensieve recreatiemogelijkheden. Door bijvoorbeeld ommetjes te creëren vanuit de bedrijventerreinen zodat werknemers in de pauze even kunnen wandelen in het mooie Tweekelo. Daarnaast wordt aangegeven dat de mogelijkheid wordt gegeven om het spoorfietsen eventueel door te ontwikkelen mits het een extensieve, goed ingepaste opzet heeft, is gericht op mensen die rust, ruimte en ontspanning zoeken en de eventuele overlast voor omwonenden beheersbaar blijft.

Samenvatting

Indiener stelt dat omwonende drie nieuwe recreatieve objecten te veel vinden. Waarom zijn dit er drie en waarom staan ze op de plek zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Dit zijn nu nog groene locaties. De ruimtelijke argumentatie voor deze keuze ontbreekt.

Reactie

Zoals hierboven al is aangegeven worden de trekkershutten geplaatst op historisch bepaalde locaties.

Samenvatting

Indiener verwijst naar pagina 99 van de omgevingsvisie Buitengebied waarin staat dat nieuwe functies uitsluitend mogen plaatsvinden in vrijkomende agrarische bebouwing die karakteristieke e/of waardevol zijn. Daarnaast moeten de gebouwen met vergunning zijn opgericht. Hiervan is in dit bestemmingsplan geen sprake. Als voorbeeld wordt genoemd Bed and Breakfast in een boomhut. Indiener is van mening dat trekkershutten alleen passend zijn op een kampeerterrein. Van nieuwe recreatiewoningen in het buitengebied kan zelfs middels de omgevingsvisie Buitengebied geen sprake zijn. Indiener is van mening dat de ruime mogelijkheden die met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden met een oppervlakte van 150 m² (drie recreatieve verblijfsobjecten en zouttorens) het voorbeeld van boomhut volledig overstijgen. Een Bed and Breakfast bevindt zich in een bestaand pand met toezicht van de hoofdbewoners. Dat is hier niet het geval. Het toezicht is op afstand. Er wordt niet duidelijk gemaakt waarom deze ontwikkeling passend is binnen het beleid.

Reactie

Indiener doelt hierbij op de regeling voor vrijkomende en vrijgekomen agrarische bedrijfsgebouwen (VAB). Daar is in dit geval geen sprake van. Ook is er geen sprake van een Bed and Breakfast, maar betreft het hier trekkershutten. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan te lezen is, zijn dit Spartaanse en basale overnachtingsmogelijkheden, dus in die zin wel vergelijkbaar met een boomhut.

Samenvatting

Indiener vraagt zich af hoe om te gaan met de tekst op pagina 100 van de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten, waarin staat dat het initiatief niet mag niet leiden tot een onevenredige toename van (storende) verkeersbewegingen en moet passen bij de bestaande ontsluitingssituatie. Er zal sprake zijn van een forse verkeersaantrekkende werking, veroorzaakt door bezoekers en bijvoorbeeld de schoonmakers.

Reactie

Het betreft hier een zeer kleinschalige ontwikkeling (trekkershut bedoeld voor nachtverblijf van maximaal 4 personen), die geen forse toename van het aantal vervoersbewegingen tot gevolg zal hebben. Daarom is er dan ook geen strijdigheid met de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten.

Samenvatting

Op pagina 101 van de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten staat dat bij het behandelen van een initiatief de gemeente verwacht dat de initiatiefnemer expliciet aangeeft hoe het initiatief voldoet aan de minimale voorwaarden en in hoeverre het een bijdrage levert aan de realisatie van de waarden en doelen van de Omgevingsvisie. Ook moeten de burens bij de planvorming worden betrokken. Hoe dat hier is gegaan, is onvoldoende duidelijk gemaakt.

Reactie

De Omgevingsvisie Hengeloos Buiten is opgesteld met een zeer uitgebreid participatietraject. Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met het beleid uit de Omgevingsvisie. Door initiatiefnemers is er in het voortraject van de bestemmingsplanherziening overleg gepleegd met de VBT en omwonenden om ze te informeren over de voorgenomen plannen.

Geluid

Samenvatting

In de toelichting van het bestemmingsplan is het milieuaspect geluid beoordeeld in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling. Volgens de plantoelichting kan een en ander in beginsel goed worden ingepast, maar het kan voorkomen dat er af en toe enige hinder zal worden ondervonden door luidruchtige bezoekers. Indiener is van mening dat inzichtelijk had moeten worden gemaakt of na de voorgenomen ontwikkeling nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omwonenden. In het kader van die beoordeling had een geluidsonderzoek moeten worden uitgevoerd, met in acht neming van aantal bezoekers, verkeersbewegingen, en cumulatieve van geluid en uitgaande van de maximale invulling van het plan. Nergens in het plan is het maximale aantal bezoekers vastgelegd. Er wordt gestreefd naar 10000 bezoekers, maar dat zou ook 20000 bezoekers kunnen worden. Nergens in het bestemmingsplan bevindt zich echter een bedrijfsplan.

Het had voor de hand gelegen dat op grond van een bedrijfsplan een akoestisch geluidsonderzoek zou worden uitgevoerd. Alleen dan is inzichtelijk te maken wat de ruimtelijke uitstraling zal zijn van de bezoekers met bijbehorend stemgeluid, dat kan variëren van gewoon praten tot luid roepen en schreeuwen. Voor de geluidsuitstraling richting het perceel van indiener en diens tuin dient een goede beoordeling plaats te vinden. Bekend mag worden verondersteld dat, hoewel het Activiteitenbesluit strikt genomen niet van toepassing is, bij het beoordelen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat daarbij wel mag worden aangesloten, evenals bijvoorbeeld de VNG-brochure Bedrijven- en Milieuzonering 2009, rekening houdend met het gemeentelijk geluidbeleid. De huidige motivering in het ontwerpplan dat enige hinder moet worden geduld en dat er daarover maar afspraken moeten worden gemaakt, wijst op een ernstige onderschatting van de problematiek en weigering om de gevoelens van de omwonenden serieus te nemen.

Reactie

In het ontwerp bestemmingsplan was op basis van ervaringen een inschatting gemaakt van de geluidhinder door stemgeluid. Naar aanleiding van de zienswijze is deze inschatting onderbouwd door een akoestisch onderzoek, dat als bijlage in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Hiervoor is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geomilieu, versie 5.21, een rekenprogramma dat rekent conform de Handleiding rekenen en meten industrielawaai.

Uitgangspunten akoestisch onderzoek

In het rekenmodel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

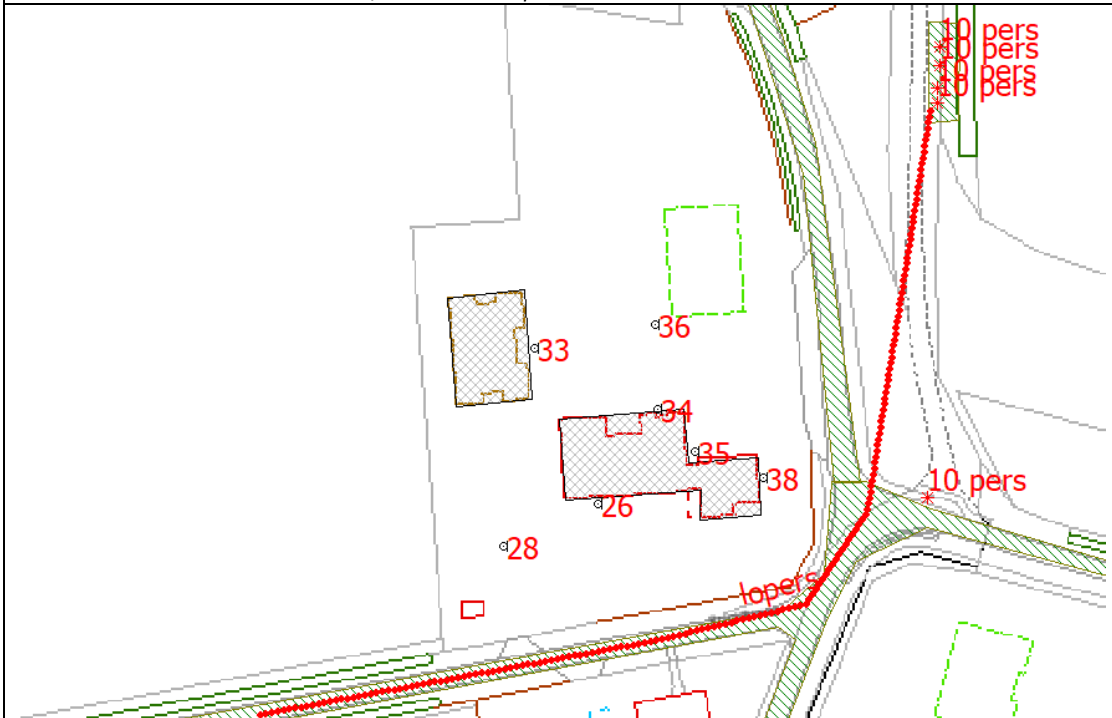
- Voor het niveau van het stemgeluid (het zogenoemde bronvermogen) is gebruik gemaakt van het (voor akoestisch onderzoek veel gebruikt) artikel *Het menselijk stemgeluid (2)*, in *het Journaal Geluid 2009, nr 10*. In dit artikel wordt een overzicht gegeven van het bronvermogen bij verschillende vormen van spreken, gebaseerd op diverse metingen.
- Er is uitgegaan van een drukke dag met 150 bezoekers/railfietsers. Deze 150 bezoekers stappen uit op het perron en verblijven daar enige tijd. Er is verondersteld dat er gedurende de gehele dag op en rond het perron voortdurend 40 personen aanwezig zijn. Van deze 40 personen is de helft aan het woord en spreekt met zeer luide stem (bronvermogen 75 dB(A)). Dit kan worden beschouwd als een zeer ongunstige situatie; in de praktijk zullen er meestal minder personen tegelijk aanwezig zijn en gelet op de doelgroep waarop het spoorfietsen zich richt en het feit dat meenemen en gebruik van alcohol niet is toegestaan, zal in de meeste gevallen minder luid worden gesproken.
- Een deel van de bezoeker gaat naar de locatie het Plukreef. Deze groep beweegt zich van de woning af en zal ten opzicht van het geluid afkomstig van het perron geen extra bijdrage leveren.
- Een ander deel van de bezoeker zal een wandeling door Tweekelo ondernemen (bezoekers krijgen de wandelroute mee). Deze route loopt over de openbare weg relatief dicht langs de woning. Er is verondersteld dat alle 150 bezoekers deze route gaan lopen in tweetallen. De wandelaars lopen heen en terug. Daarom zijn in het model 150 tweetallen opgenomen, waarbij één van de twee zeer luid spreekt (bronvermogen 75 dB(A)). Dit is ook een ongunstige situatie. In de meeste gevallen zal het aantal wandelaars minder zijn en het is ook niet te verwachten dat alle wandelaars luid spreken.
- Op het kruispunt bij de woning bevindt zich een openbare picknickbank. Deze wordt soms ook door bezoekers van het railfietsen gebruikt. Verondersteld is dat gedurende 4 uur per dag 10 bezoekers van het railfietsen van deze gelegenheid gebruik maken en van die 10 personen er 5 zeer luid spreken.
- Ook is in beeld gebracht wat het effect is van schreeuwende bezoekers/wandelaars (bronvermogen 100 dB(A)).
- Enkele ritten vanuit Tweekelo zijn niet mogelijk. Alle bezoekers stappen in- en uit op het beginpunt in Hengelo. Noemenswaardige verkeersbewegingen zijn dan ook niet te verwachten.
- Zoals ook in de zienswijze wordt genoemd, is de geluidbelasting gerelateerd aan de normen uit het Activiteitenbesluit en het geluidbeleid van de gemeente (nota Geluid, herziening 2015). Het Activiteitenbesluit hanteert als norm voor het equivalente (gemiddelde) geluidniveau 50 dB(A) voor de dagperiode. De norm voor piekgeluiden in de dagperiode is 70 dB(A). Het Activiteitenbesluit geldt alleen als richtwaarde; het Besluit is niet op het railfietsen van toepassing en bovendien wordt stemgeluid in het Besluit uitgezonderd van de normen niet gelden voor stemgeluid in de open ruimte.) Op grond van de nota Geluid geldt voor het buitengebied als ambitiewaarde 45 dB(A) in de dagperiode. De nota Geluid geeft geen ambitiewaarde voor piekgeluiden.

Rekenresultaten

In de twee figuren hieronder een uitsnede van het geluidmodel met daarin de berekende geluidsniveaus.

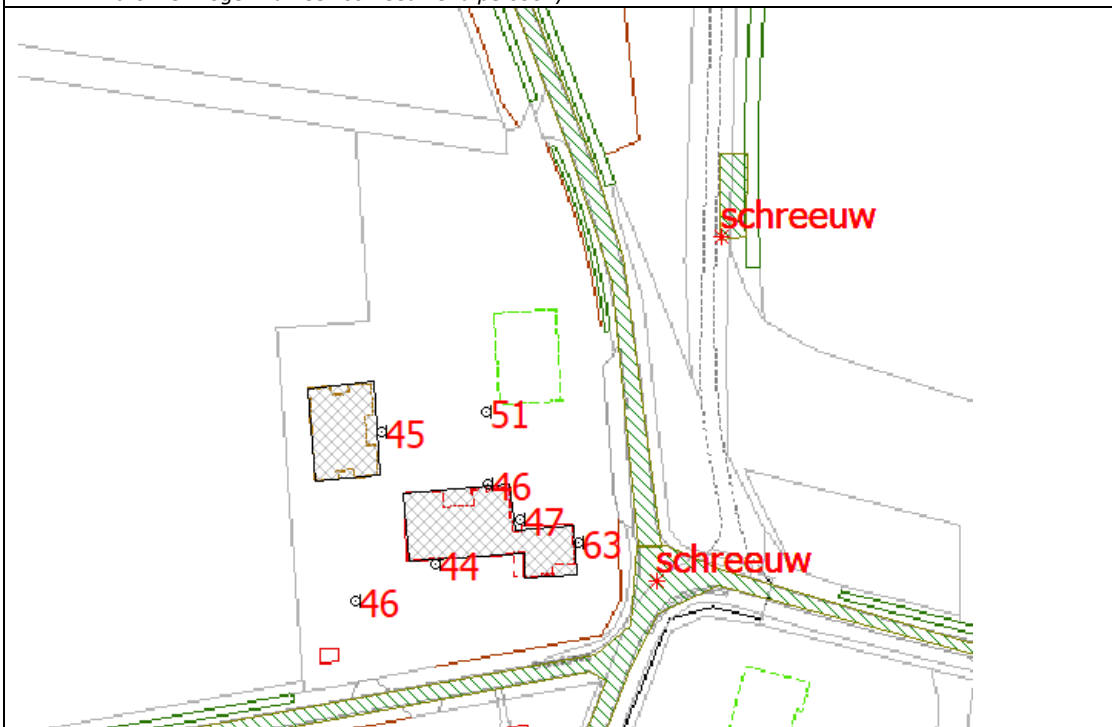
Rekenresultaten 1: het gecumuleerde equivalent geluidniveau ten gevolge van bezoekers aanwezig op het perron, bezoekers op de picknickbank en van de wandelaars

- De rode sterren met "10 pers" zijn puntbronnen met een bronvermogen van 82 dB(A) (= het gecumuleerde niveau van 5 sprekers met een bronvermogen van 75 dB(A))
- De rode lijn betreft een mobiele bron (een wandelend tweetal met een bronvermogen van 75 dB(A)) met een snelheid van 4 km/u die 150 keer passeert.



Rekenresultaten 2: piekgeluidniveau ten gevolge van schreeuwende bezoekers

- De twee sterren met "schreeuw" zijn puntbronnen met een bronvermogen van 100 dB(A) (= het bronvermogen van een schreeuwend persoon)



Conclusie

Het equivalente (gemiddelde) geluidniveau veroorzaakt door bezoekers/gebruikers van het spoorfietsen blijft ruim onder de normen die het Activiteitenbesluit stelt voor bedrijfsmatige activiteiten. Ook de piekgeluiden veroorzaakt door schreeuwende bezoekers blijven onder de normen uit het Activiteitenbesluit. Het geluidniveau, zowel op de gevel als ook in de tuin, blijft ook ruim onder de ambitiewaarden voor het buitengebied uit het gemeentelijk geluidbeleid. Daarnaast worden huisregels gehanteerd en worden deze regels aan de bezoekers meegegeven. Zo is op het terrein van het spoorfietsen alcoholgebruik en het gebruik van geluidsapparatuur niet toegestaan. Gelet op het voorgaande en gelet op de uitgangspunten van het gemeentelijke geluidbeleid geeft het spoorfietsen dan ook geen onevenredige verstoring van het woon- en leefklimaat.

Toets wet natuurbescherming onvoldoende

Samenvatting

Uit de tekst in de plantoelichting blijkt niet dat er onderzoek is gedaan naar effecten op de beschermde plant- en diersoorten. In ieder geval dient daartoe een eerste ecologisch onderzoek (quick scan) te worden uitgevoerd. Dit is nu niet gedaan, althans niet kenbaar. De spoorlijn is een waardevol leefgebied is voor diverse planten en dieren. Ook de drie nieuwe recreatieve verblijfsobjecten worden in het groen gebouwd, waarvan één zoutboortoren in de bestemming 'natuur'. Op alle projectlocaties dient dan ook nader onderzoek te worden verricht. Ook ten aanzien van het bestaande spoortracé, aangezien de intensivering van het gebruik kan leiden tot extra aantasting van te beschermen flora en fauna. Op dit moment moet het ervoor worden gehouden dat het plan niet uitvoerbaar is op grond van de Wnb.

Reactie

Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan de Wet natuurbescherming. Dat is ook op deze planlocatie gedaan. Op basis van:

- het aanwezige biotoop
- de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF),
- de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA)
- de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken
- verschillende locatiebezoeken (juni 2019 en februari 2020) door ecologisch deskundige collega's van Gildebor en de gemeente Hengelo

is beoordeeld dat de functionele leefomgeving van beschermde soorten niet wordt aangetast. In de houtwal waar het spoorwegtraject in ligt worden in totaal slechts 13 bomen gekapt. In deze bomen zijn geen gaten of holtes aangetroffen. De structuur van de houtwal blijft verder behouden. Verder geldt te allen tijde de zorgplicht. Zo zullen de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd worden, en voorafgaand aan de kap wordt er standaard geschouwd.

Inperken gebruik tot opstelspoor

Samenvatting

Het is planologisch niet geborgd dat de laatste 70 meter van de spoorlijn slechts gebruikt gaat worden als opstelspoor. In de toelichting staat dat het laatste deel van het spoor niet door bezoekers gebruikt wordt. Indiener verzoekt dit deel van het spoor zodanig te beperken in de gebruiksregels dat dit slechts als opstelspoor gebruikt mag worden.

Reactie

Aangezien de laatste 70 meter van de spoorlijn uitsluitend gebruikt gaat worden als opstelspoor is, volgens wens van indiener, op de verbeelding een functieaanduiding "specifieke vorm van verkeer – opstelspoor" opgenomen. In de regels is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - opstelspoor' de gronden uitsluitend voor opstelspoor gebruikt mogen worden. Tenslotte is er een definitie van "opstelspoor" toegevoegd.

Eigendom

Samenvatting

Niet alle gronden van het plangebied zijn in bezit van Rail Pleasure, waardoor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet vast staat.

Reactie

De gronden gelegen binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan Spoorfietsen zijn voor het merendeel in eigendom van Rail Pleasure. Dit betreft de gehele spoorlijn tot aan de Reeflaan, deze

is in eigendom van Rail Pleasure. Wat betreft de overige 300 meter tot aan het eindpunt, daarvan is de eerste 250 meter in eigendom van een particulier, die Rail Pleasure toestemming geeft gebruik te maken van deze gronden (vastgelegd in een private overeenkomst tussen beide partijen). De laatste 50 meter van de spoorlijn is recent in eigendom gekomen van Rail Pleasure. De gemeente Hengelo en Rail Pleasure hebben een anterieure overeenkomst gesloten, waarin o.a. is vastgelegd dat de planschade die mogelijk voortkomt uit het bestemmingsplan voor rekening komt van Rail Pleasure. Hiermee is het plan economisch uitvoerbaar.

Planschade

Samenvatting

Er is met initiatiefnemer een planschadeovereenkomst is gesloten. De raad dient te borgen dat planschadeclaims kunnen worden betaald. Indiener vraagt zich af of er een planschade-risicoanalyse is gemaakt en of een bankgarantie is geëist van initiatiefnemer.

Reactie

Indien sprake is van planschade, dan betaalt de gemeente een toegekende tegemoetkoming in de planschade aan de benadeelde. De gemeente verhaalt de schade vervolgens op de initiatiefnemer van het project. Dit gebeurt op grond van de anterieure overeenkomst. De benadeelde draagt dus niet het risico dat de initiatiefnemer niet tot betaling van de tegemoetkoming in de schade overgaat.

Afvalwater

Samenvatting

Indieners vragen zich af op welke manier het afvalwater uit de trekkershutten wordt afgevoerd. Dit ook in relatie tot het gemeentelijk rioleringsplan.

Reactie

Initiatiefnemer kan ervoor kiezen om het afvalwater af te voeren door aan te sluiten op het drukriool, indien deze in de nabije omgeving aanwezig is. Indien dit niet het geval is kan er voor een IBA worden gekozen. Het bekendste IBA-systeem is de septic tank. Andere systemen zijn bijvoorbeeld de biorotor, het oxidatiebed en het helofytenfilter.

Diverse gebreken in planregels

Samenvatting

De omschrijving van een trekkershut in artikel 1.41 is te subjectief en vaag. Deze moet objectief worden gemaakt, rekening houdend met de ruimtelijke uitstraling.

Reactie

Het is niet de bedoeling dat de trekkershutten door grote groepen worden gebruikt. Om die reden is de definitie van trekkershut in de regels aangepast naar het volgende: een eenvoudig gebouw met beperkte inhoud en oppervlakte, bestemd voor zeer kortdurend recreatief nachtverblijf voor maximaal 4 personen die hun hoofdverblijf elders hebben.

Samenvatting

Er is niet omschreven wat wordt verstaan onder een zoutboortoren. De bouwregels hierover bevatten geen beperkingen. Er wordt gesproken over een voormalige zoutboortoren die gebruikt mag worden als trekkershut. Bedoeld wordt recreatief nachtverblijf in een zoutboortoren. De verschillende definities en regelingen spreken elkaar tegen. Indiener vraagt om een eenduidige regeling op te nemen. Ook stelt indiener voor het verharden van terrein als strijdig gebruik op te nemen in artikel 3.3.2.

Reactie

Ter verduidelijking is een definitie van voormalige zoutboortoren opgenomen. De regels zijn zodanig aangepast dat uitsluitend nog wordt gesproken over een voormalige zoutboortoren dan wel een voormalige wagon. Het opnemen van een verbod tot verharden van het terrein is niet wenselijk. Het moet niet op voorhand worden uitgesloten dat er iets van verharding mag worden aangelegd bij de trekkershutten, zoals bijvoorbeeld een entree.

Samenvatting

De opgenomen voorwaardelijke verplichting is volgens indiener niet afdwingbaar en handhaafbaar. De gevraagde activiteiten worden in het plan toegestaan terwijl deze eigenlijk niet passen. Er dient

een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden waarna er pas iets objectiefs gezegd kan worden over het woon- en leefklimaat van omwonenden. Daarna dient er nagedacht te worden over het formuleren van de voorwaardelijke verplichting. Indieners verzoeken de afwijkmogelijkheid uit artikel 3.4 te schrappen, omdat hiermee kan worden afgeweken van de voorwaardelijke verplichting.

Reactie

Naar aanleiding van de zienswijzen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze is opgenomen in bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan Spoorfietsen. Zoals in het akoestisch onderzoek aannemelijk wordt gemaakt, veroorzaken zelfs heel drukke dagen met ongunstig veronderstelde omstandigheden niet een zodanige geluidbelasting dat, gelet op de normen uit het Activiteitenbesluit en de ambitiewaarden uit het gemeentelijke geluidbeleid, er sprake is van een ontoelaatbare verstoring van het goede woon- en leefklimaat. Dat betekent niet dat in incidentele gevallen sprake kan zijn van hinder door schreeuwende of anderszins hinder veroorzakende bezoekers. Daarom is aanvullend de voorwaardelijke verplichting gesteld dat bezoekers moeten worden geïnformeerd over gewenst gedrag en zo nodig aangesproken kunnen worden op ongewenst gedrag. In de praktijk gebeurt dat ook al. Het is niet duidelijk waarom dit niet afdwingbaar zou zijn. Op verzoek van indieners is artikel 3.4 "afwijken van de gebruiksregels" verwijderd uit de regels. Ook is de regeling verwijderd in artikel 4.4 en 5.4.

Samenvatting

Planregels uit het geldende bestemmingsplan Buitengebied zijn deels niet overgenomen. In de bestemming Natuur is de bestemming 'ecologische verbindingszone' verdwenen. Ook is de regeling over de aanlegvergunning niet meegenomen. De regeling over "tuinen, erven en terreinen" is nieuw toegevoegd, maar waarom is dit nodig? De natuurbestemming moet zoveel mogelijk worden geborgd. Het extensief recreatief medegebruik moet ondergeschikt zijn, net zoals in het bestemmingsplan Buitengebied. Dit geldt ook voor de bestemming 'agrarisch met waarden'.

Reactie

De bestemming 'ecologische verbindingszone' is geen bestaande bestemming. Terecht wordt opgemerkt dat het aanlegvergunningstelsel uit het bestemmingsplan Buitengebied niet is overgenomen. In de regels bij de bestemmingen "agrarisch met waarden – Agrarische functie met landschapswaarden" en "Natuur" is het aanlegvergunningstelsel uit het bestemmingsplan Buitengebied overgenomen en toegevoegd. Bij het toegestane gebruik als trekkershut is het acceptabel een regeling omtrent tuinen, erven en terreinen op te nemen.

Samenvatting

Indiener verzoekt artikel 5 'verkeer-railverkeer' aan te passen. Er dient bestemd te worden conform het huidige legaal gebruik, dat is ondergeschikt recreatief medegebruik. Verder wordt verzocht om het gebruik te beperken tot enkel het spoorfietsen, met een passende begripsomschrijving hiervan. Indieners merken nog op dat er geen aandacht is besteed aan veiligheid in relatie tot de onbewaakte spoorwegovergangen. In de bestemming wordt mogelijk gemaakt dat er gebouwen kunnen worden toegevoegd op het spoor. Dat lijkt indieners niet de bedoeling, daarmee zou mogelijk kunnen worden gemaakt dat de Blauwe Engel of een ander treinstel permanent op het spoor gestald kunnen worden. Voor zover de bepaling bedoeld is voor de stallingsruimte bij het FBK stadion dient de bepaling ook specifiek hiervoor te worden opgesteld. Indieners zijn tegen een generieke regeling die mogelijk maakt dat op het gehele spoor gebouwen kunnen worden opgericht.

Reactie

Voor wat betreft de bestemming railverkeer is de bestemmingsregeling uit de aangrenzende bestemmingsplannen opgenomen. In de regels is aangepast dat het recreatief medegebruik ondergeschikt dient te zijn. Hiermee wordt aangegeven dat het gebruik ten behoeve van spoorfietsen ondergeschikt en dus indirect kleinschalig dient te zijn. Het nog verder inperken van het recreatief medegebruik tot uitsluitend het spoorfietsen is hierdoor niet noodzakelijk en te ver gaand. De spoorfietslijn kruist inderdaad op enkele plekken de openbare weg. Het is aan de weggebruikers en spoorfietzers zelf om zich aan de verkeersregels te houden. In tegenstelling tot wat indiener beweerd is er geen generieke regeling opgenomen die op het gehele spoor gebouwen mogelijk maakt. Uitsluitend in de bouwvlakken kan worden gebouwd.

Samenvatting

Volgens indiener is het aspect van bodemdaling niet goed geborgd, waardoor het plan niet uitvoerbaar is. Het bodemdalingprotocol waar naar wordt verwezen is vaag en onvoldoende concreet. Het is onvoldoende geborgd dat zal worden gebouwd conform het protocol. Er wordt

verzocht om aan te sluiten bij een vergelijkbare bepaling zoals genoemd in het bestemmingsplan "Boeldershoek 2018" van de gemeente Enschede. Daarin staat in artikel 14.2.1 van dat bestemmingsplan een meer passende formulering.

Reactie

De regeling uit het bodemdalingsprotocol komt neer op dat wat de gemeente Enschede in haar bestemmingsplan heeft opgenomen. Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) geeft een advies op het moment dat er een concreet bouwvoorstel is. Als de plannen concreet worden, gaat een verzoek om inschatting van de mogelijke effecten van bodemdaling op langere termijn naar Nouryon. SodM beoordeelt vervolgens de analyse van Nouryon, en geeft daar een kort advies over. Het is niet noodzakelijk dat de regeling omtrent bodemdaling wordt aangepast.

Samenvatting

In artikel 10.1 staat dat voldaan moet worden aan de beleidsregels voor het parkeren of stallen van auto's. Parkeren of parkeervoorzieningen zijn volgens indiener niet toegestaan binnen de bestemmingen. Is er wel ruimte voor het stallen van auto's bij de recreatieobjecten?

Reactie

De trekkershutten bieden ruimte aan maximaal 4 bezoekers. Direct rondom de trekkershutten is voldoende ruimte om een eventuele auto te parkeren. De bestemming laat dit ook toe. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt getoetst aan artikel 10.1 van het bestemmingsplan, waarin staat dat voldaan moet worden aan de normering uit de "nota autoparkeren".

Verzoek

Indiener verzoekt de raad om het voorliggende bestemmingsplan niet vast te stellen, althans vast te stellen met inachtneming van de naar voren gebrachte zienswijzen. Indiener geeft aan dat omwonenden graag bereid zijn een toelichting te geven, indien de raad daar behoefte aan heeft.

5. Indiener 5

Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen de uitbreiding van recreatie en toerisme in hun leefgebied, omdat dit leefgebied rust geeft aan beschermde diersoorten, waaronder watervleermuizen, reeën, fazanten, patrijzen. Door het plaatsen van boortorens, treinstellen en uitbreiding spoorlijn wordt ons leefgebied behoorlijk verstoord. De toename van fietskarretjes zorgt voor geluidsoverlast, ook voor de reeën. Indiener vraagt zich af hoe de handhaving geregeld is.

Reactie

De Wet natuurbescherming vormt geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan, omdat op basis van het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten worden verwacht. In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels waarin staat dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietsers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden.

6. Indiener 6

Samenvatting

Indiener ziet geen voordelen in het verleggen van het eindpunt. Het verlengen van het plezier van de bezoeker staat haaks op het plezier en de woonbeleving die indiener nu ervaart. Het verleggen van het eindpunt naar een meer zichtbare locatie is geen doel op zich. Beter toegankelijk maken voor minder validen lijkt een nobel doel, maar gezien de slechte staat van onderhoud van het huidige eindpunt en de omgeving ervan wordt deze doelgroep al slecht bediend. Het verleggen van het eindpunt naar een beter bereikbare plek staat gelijk aan het verhogen van het aantal verkeersbewegingen die dit gaat opleveren en doet grote afbreuk aan de natuur en rust in dit gebied.

Reactie

Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld is om de bezoekers de kans te geven langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Bijkomend voordeel is dat het eindpunt dan beter zichtbaar en bereikbaar wordt en beter in te richting is voor mindervaliden. Het huidige eindpunt is verder van de openbare weg gelegen is hierdoor minder geschikt. Het verlengen van de spoorlijn heeft geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten worden verwacht. Dit blijkt uit het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken.

Samenvatting

Indiener geeft aan dat het pijnpunt en het hoofddoel van het bestemmingsplan het mogelijk maken van twee authentieke boortorens en een voormalige zoutwagon is. Er zijn in Tweekelo reeds campings aanwezig waar gasten kunnen recreëren onder toezicht. De recreanten die naar Tweekelo komen, komen voor de rust. Het type spoorfiets recreant is hier naar de mening van de indiener een risico voor: lawaaioverlast, groepen dronken mensen (vrijgezellenfeesten) en het vervuilen van de omgeving.

Reactie

De gemeente Hengelo is van mening dat spoorfietsen een kleinschalige toeristische voorziening is, die past in het karakter van het buitengebied van Tweekelo en daardoor een bijdrage kan leveren om de kwaliteiten van dat landelijke gebied te behouden en te versterken. Het is een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. De gemeente Hengelo vindt het wel belangrijk dat de kleinschaligheid te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te allen tijden verboden alcohol te nuttigen op de fiets. De trekkershutten zijn niet geschikt voor grote groepen. Daarom is in de regels een definitie opgenomen van een 'trekkershut', waarin is aangegeven dat deze bestemd is voor maximaal 4 personen. Daarnaast wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten.

Samenvatting

De relatie van de eigenaar van Railpleasure met vele omwonenden is erg onplezierig verlopen. Dit geeft absoluut geen vertrouwen in de toekomst.

Reactie

Voor kennisgeving aangenomen.

7. Indiener 7

Samenvatting

Indiener merkt op dat ook zonder de doortrekking van de spoorlijn, er overlast is van spoorfietsen die vooral in grote groepen het gezellig hebben op de spoorfietsen. In het bestemmingsplan staat juist beschreven dat men rekening moet houden met het karakter van de omgeving maar dat kan nu al niet gehandhaafd worden. Naast luid zingen/schreeuwen wordt er rommel langs het spoor gegooid en stappen sommigen op verschillende plekken af. Daarnaast zijn er langs het gehele traject geen sanitaire voorzieningen waardoor men langs het spoor in de bosjes de behoefte doet.

Reactie

De gemeente Hengelo is van mening dat spoorfietsen een kleinschalige toeristische voorziening is, die past in het karakter van het buitengebied van Tweekelo en daardoor een bijdrage kan leveren om de kwaliteiten van dat landelijke gebied te behouden en te versterken. Het is een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. De gemeente Hengelo vindt het wel belangrijk dat de kleinschaligheid te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te allen tijden verboden alcohol te nuttigen op de fiets. Rail Pleasure heeft aangegeven er alles aan te doen om overlast door het spoorfietsen zoveel mogelijk te voorkomen. Zo wordt er een

beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. Ook staat er aan het einde van de spoorlijn een vrijwilliger die het op- en afstappen aan het eindpunt begeleidt. Naast het opnemen van een voorwaardelijke verplichting waarin staat dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften, alsmede het aantrekken van beheerders moet het mogelijk zijn overlast door spoorfietzers te voorkomen. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietzers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden. Afgelopen spoorfietsseizoen kon gebruik worden gemaakt van een toiletvoorziening op het eindpunt.

Samenvatting

Volgens indiener is in het bestemmingsplan te vrijblijvend omschreven dat het aan de exploitant is om bezoekers die overlast veroorzaken daarop aan te spreken. Indiener is van mening dat er een overleg moet komen tussen de bewoners langs het traject en met name de bewoners het woonhuis gelegen nabij het eindpunt. Dit overleg moet gaan over hoe eventuele klachten worden opgepakt en dient daarover afspraken te worden gemaakt.

Reactie

Het staat omwonenden vrij om in gesprek te treden met Rail Pleasure om te spreken over hoe om te gaan met eventuele klachten en hoe die worden opgepakt.

Samenvatting

Indiener is van mening dat wanneer op het traject Spoorfietsen rommel wordt gegooid en/of de behoefte wordt gedaan, dit een schadelijk effect heeft op het landschap en de in het wild levende fauna.

Reactie

Voor kennisgeving aangenomen.

8. Indiener 8

Samenvatting

Indiener is verbaasd dat door de Gemeente Hengelo blijkbaar aangenomen wordt dat er slechts een "beperkte weerstand is tegen de plannen voor uitbreiding van het spoorfietsen in Tweekelo". Niets is minder waar! Indiener verzoekt de gemeente Hengelo om eindelijk eens wakker te worden en goed te luisteren naar de bezwaren van bewoners van dit prachtige buitengebied.

Reactie

Het is bekend bij de gemeente Hengelo dat er veel weerstand is tegen het spoorfietsen in Tweekelo.

Samenvatting

Indiener stelt dat de bewoners van Tweekelo hun woonlocatie hebben gekozen omdat ze willen genieten van de rust en de prachtige natuur. Het is fijn wonen en dat is niet eenvoudig om dat voor elkaar te krijgen. Het laat zich raden wat er met die kwaliteit gaat gebeuren wanneer er dagelijks overlast gaat ontstaan door groepen mensen die zich al dan niet onder invloed van alcohol volledig zullen laten gaan. Wanneer daarnaast de mogelijkheid wordt geboden om te overnachten, resulteert dit in geluidsoverlast voor de omliggende natuur en omwonenden.

Reactie

De gemeente Hengelo is van mening dat spoorfietsen een kleinschalige toeristische voorziening is, die past in het karakter van het buitengebied van Tweekelo en daardoor een bijdrage kan leveren om de kwaliteiten van dat landelijke gebied te behouden en te versterken. Het is een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. De gemeente Hengelo vindt het wel belangrijk dat de kleinschaligheid te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietzers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te allen tijden verboden alcohol te nuttigen op de fiets. Rail Pleasure heeft aangegeven er alles aan te doen om overlast door het spoorfietsen zoveel mogelijk te voorkomen. Zo wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. Ook staat er aan het einde van de spoorlijn een vrijwilliger die het op- en afstappen aan het eindpunt begeleidt. Naast het opnemen

van een voorwaardelijke verplichting waarin staat dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften, alsmede het aantrekken van beheerders moet het mogelijk zijn overlast door spoorfietsters te voorkomen. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietsters dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden.

Samenvatting

Indiener verwacht bij een toename in het aantal bezoekers ook het aantal ongewenste en soms zelfs onveilige situaties langs het spoorfiets tracé toeneemt. Spoorfietsters stappen nu al te pas en te onpas uit, plassen vervolgens in het wild of doen hun andere behoeftes en houden geen rekening met de omgeving.

Reactie

Zie voorgaande reactie. Indien er sprake is van overlast door spoorfietsters dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure.

Samenvatting

Indiener is van mening dat het tracé slecht onderhouden is (de rails, bermen, wissels en platformen liggen er slecht en erg slordig bij) de verwachting is dat dit straks niet gaat bijdragen aan de broodnodige veiligheid voor gebruikers, maar zeker ook niets doet voor de veiligheid van de omwonenden en andere verkeersdeelnemers. Implementatie van het huidige tracé, platformen en overgangen is al een blamage gebleken (het woord "prutswork" schiet indiener daarbij als eerste te binnen) en men kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de uitbaters van het project spoorfietsen totaal geen belang hebben in degelijke (lees: veilige) voorzieningen met een fatsoenlijke en kwalitatief hoogwaardige horeca uitstraling.

Reactie

Voor kennisgeving aangenomen. Het is ons bekend dat er veel gebruikte en beschadigde materialen en goederen liggen rondom het eindpunt. Tijdens een recente controle is vastgesteld dat de volgende goederen liggen opgeslagen op en rondom het eindstation van het spoorfietsen: pallets met klinkers, spoorbielzen, diverse rails, big bags met granulaat, stelcon platen, divers gezaagd hout, keerwanden, tuinbanken en diverse spooronderdelen. Rail Pleasure heeft aangegeven dat deze materialen zullen worden gebruikt voor de werkzaamheden die gedaan moeten worden om de spoorlijn te verlengen en te voorzien van een nieuw perron. Rail Pleasure is opgedragen om voor 1 januari 2021 de aanwezige goederen te clusteren op een nader te bepalen stuk grond en te voorzien van bouwhekken, zodat dit voor een minder verloederde uitstraling van het gebied zal zorgen.

Samenvatting

Indiener maakt zich zorgen om het toenemen van onveilige situaties. De spoorlijn is geen geïsoleerd tracé en kruist op verschillende plaatsen de openbare wegen het is volgens indiener een kwestie van wachten op de eerste gewonden. Er is hier namelijk nergens sprake van een besloten terrein dus een correcte handhaving wordt bijzonder moeilijk. De uitbater voelt zich hier niet verantwoordelijk voor maar wie is dat dan wel?

Reactie

De spoorfietslijn kruist inderdaad op enkele plekken de openbare weg. Het is aan de weggebruikers en spoorfietsters zélf om zich aan de verkeersregels te houden.

Samenvatting

Indiener is bang dat bij meer gebruik van het traject er ook sprake zal zijn van meer zwerfafval.

Reactie

Voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt nog dat vooraf aan het fietsen alle spoorfietsters informatie ontvangen over regels, normen en waarden tijdens het fietsen.

Samenvatting

Indiener verwacht een aanslag op het milieu en de flora en fauna. Er is sprake van bijzondere dieren in dit gebied zoals de watervleermuis en de ree en die zullen er allen niet al te best bij varen. Met deze nieuwe uitbreiding krijgen ook deze prachtige dieren het veel moeilijker. Langs het tracé zijn er aanwijsbare plekken waar de ree zich nu nog schuil kan houden (deze plekken zijn bekend bij de bewoners van Tweekelo en we houden dat graag stil om geen overlast voor deze prachtige dieren te veroorzaken). De habitat van deze dieren wordt door alle plannen steeds meer

bedreigd. Indiener wil daar met klem voor waarschuwen. Dit moeten wij niet willen om wille van een slecht onderbouwde en niets toevoegende commerciële activiteit.

Reactie

Het verlengen van de spoorlijn heeft geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten worden verwacht. Dit blijkt uit het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken.

Samenvatting

Indiener is van mening dat gesteld wordt dat de doelgroep ouderen is maar dat een groep jongeren waarschijnlijk niet geweigerd gaat worden.

Reactie

Spoorfietsen is niet voorbehouden aan een specifieke doelgroep. Er zijn geen doelgroepen die op voorhand worden uitgezonderd van deelname. Het overgrote deel van de boekingen wordt gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen.

9. Indiener 9

Samenvatting

Door de uitbreidingsplannen van Railpleasure betekent dat een enorme overlast voor alle omwonenden en in het bijzonder voor indieners. Indieners wonen pal naast de spoorlijn, die momenteel praktisch niet gebruikt wordt. Reeën, hazen en fazanten steken hier het spoor over. Indiener heeft zelfs een das zien scharrelen in het maisveld. Maar de beoogde 10.000 bezoekers over de spoorfietslijn in de periode mei tot oktober betekent veel overlast voor indiener. In het verleden is gebleken dat er met alcohol op de fietsen veel gelal en gebrald wordt en er wordt geürineerd langs het traject. Die 10.000 personen verblijven op 300 meter van het huis van indiener om te wachten tot ze terug kunnen fietsen naar het FBK. Er wordt een nieuwe barrière opgeworpen waardoor het wild beperkt wordt, terwijl er vorig jaar een nieuw ecoduct is geplaatst om wild tussen Boekelo en Tweekelo te laten migreren. Niet alleen door het spoorfietsen maar ook door de nieuwe overnachtingsplekken, waardoor het nog drukker wordt in Tweekelo. Eén daarvan komt in het zicht van indiener. Het plan van railpleasure is heel onduidelijk over hoe het zit met de overlast daarvan.

Reactie

Indieners wonen vlak naast de spoorlijn. De gemeente Hengelo vindt het belangrijk dat de kleinschaligheid van het spoorfietsen te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te allen tijde verboden alcohol te nuttigen op de fiets. Rail Pleasure heeft aangegeven er alles aan te doen om overlast door het spoorfietsen zoveel mogelijk te voorkomen. Aan het einde van de spoorlijn staat een vrijwilliger die het op- en afstappen aan het eindpunt begeleidt. Tevens wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. Naast het opnemen van een voorwaardelijke verplichting waarin staat dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften, alsmede het aantrekken van beheerders moet het mogelijk zijn overlast door spoorfietsers te voorkomen. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietsers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden. Voor wat betreft de invloed op de flora en fauna wordt het volgende opgemerkt. Het verlengen van de spoorlijn heeft geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten. Dit blijkt uit het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken.

Samenvatting

Het spoorfietsen is een zeer onwenselijke situatie. Het plaatsen van een trein met wachtenden en spelende kinderen gaat het woonplezier op zo een mooie plek enorm nadelig beïnvloeden. Het

overnachten in Tweekelo heeft nadelige gevolgen. De drukte van verkeer en overlast van nachtelijk lawaai is niet wenselijk in de groene long tussen Hengelo en Enschede.

Reactie

Er wordt vanuit gegaan dat met de "trein met wachtenden" de toekomstige plannen met de "Blauwe Engel" wordt bedoeld. Deze plannen maken geen onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

10. Indiener 10

Samenvatting

De rust in de buurt zal verdwijnen door een grote toename van de recreatie die zich zal bevinden op één specifieke locatie. Door het creëren van overnachtingsplekken zullen veel mensen zich gedurende langere tijd in de buurt gaan bevinden wat alleen maar negatieve gevolgen kan hebben voor zowel de flora en fauna als de buurtbewoners.

Reactie

De trekkershutten zijn niet geschikt voor grote groepen. Daarom is in de regels een definitie opgenomen van een 'trekkershut', waarin is aangegeven dat deze bestemd is voor maximaal 4 personen. Daarnaast wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden. Voor wat betreft de invloed op de flora en fauna wordt het volgende opgemerkt. Het verlengen van de spoorlijn heeft geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten. Dit blijkt uit het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken.

Samenvatting

Momenteel zijn er geen nutsvoorzieningen op de aangewezen plekken voor de boortorens en de trein. Het ontbreken hiervan zal vervelende gevolgen hebben voor de buurtbewoners in de vorm van mensen die hun behoefte in de natuur zullen gaan doen, kampvuren/bbq'en zullen houden en geluidsoverlast.

Reactie

De trekkershutten worden voorzien van elektra en water. Verwarming van de torens zal met een duurzaam en energie neutraal systeem worden opgeleverd. De zoutwagon heeft een minimaal voorzieningenniveau. Er komt elektra via een externe aansluiting en een (koud) watertank gemonteerd aan de wagon. Ook heeft de wagon een eigen septictank waarop een douche en het toilet zijn aangesloten. Mocht er toch sprake zijn van enige overlast dan kan de beheerder zo nodig optreden.

Samenvatting

Momenteel wordt er vaak grofvuil en afval van fastfoodketens in de berm achtergelaten. Een toename van spoorfietzers en recreatieplekken zal dit probleem verergeren.

Reactie

Voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt nog dat vooraf aan het fietsen alle spoorfietzers informatie ontvangen over regels, normen en waarden tijdens het fietsen.

Samenvatting

De huidige uitbater van het spoorfietsen Tweekelo heeft de afgelopen maanden laten zien geen onderhoud te plegen aan en langs het spoor. Hoge brandnetels en onkruid is aanwezig. Dit geeft geen vertrouwen dat de huidige uitbater dit na een uitbreiding wel zal gaan doen aangezien hij te kennen heeft gegeven in de Tubantia voornamelijk met vrijwilligers te werken. Te merken aan huidig onderhoud zijn er weinig tot geen vrijwilligers geworven door de uitbater.

Reactie

Voor kennisgeving aangenomen. Het is ons bekend dat er veel gebruikte en beschadigde materialen en goederen liggen rondom het eindpunt. Tijdens een recente controle is vastgesteld dat de volgende goederen liggen opgeslagen op en rondom het eindstation van het spoorfietsen:

pallets met klinkers, spoorbielzen, diverse rails, big bags met granulaat, stelcon platen, divers gezaagd hout, keerwanden, tuinbanken en diverse spooronderdelen. Rail Pleasure heeft aangegeven dat deze materialen zullen worden gebruikt voor de werkzaamheden die gedaan moeten worden om de spoorlijn te verlengen en te voorzien van een nieuw perron. Rail Pleasure is opgedragen om voor 1 januari 2021 de aanwezige goederen te clusteren op een nader te bepalen stuk grond en te voorzien van bouwhekken, zodat dit voor een minder verloederde uitstraling van het gebied zal zorgen.

Samenvatting

Al gedurende langere tijd is er drugshandel waargenomen door meerdere buurtbewoners. Door het creëren van overnachtingsplekken met weinig tot geen toezicht vrezen wij een toename van de criminaliteit in de buurt.

Reactie

Bij klachten omtrent drugshandel kunnen omwonenden contact opnemen met de wijkagent.

Samenvatting

Indiener zou het ten zeerste betreuren dat de mooie natuur en rust in Tweekelo waar de buurtbewoners zo zuinig op zijn ten gronde zal worden gericht door één persoon c.q. bedrijf voor eigen geldelijk gewin.

Reactie

Voor kennisgeving aangenomen.

11. Indiener 11

Samenvatting

Indiener is van mening overlast te ondervinden van de te plaatsen boortorens. Deze overlast zal zijn geluidshinder en is indiener van mening dat haar woongenot wordt ondermijnd. Indiener stelt dat de boortorens als trekkershutten moeten dienen en de omschrijving van een trekkershut in het ontwerpbestemmingsplan is: een eenvoudig gebouw met beperkte inhoud en oppervlakte, bestemd voor zeer kortdurend recreatief nachtverblijf voor personen die hun hoofdverblijf elders hebben. Op geen enkele manier voldoet een authentieke grote zwarte boortoren aan deze omschrijving. Deze kan door de zeer vage omschrijving en geen beperkingen in het ontwerp bestemmingsplan worden ingericht voor feesten met grotere groepen met alle bijhorende geluidsoverlast. Dit heeft niets te maken met een trekkershut. Een trekkershut is normaal gesproken geschikt voor maximaal 2 personen.

Reactie

In de bestemmingsplanregels is opgenomen dat voormalige zoutboortorens geplaatst mogen worden op twee specifiek daarvoor aangeduide plekken. Deze zoutboortorens mogen gebruikt worden voor een zogenaamde "trekkershut". Het is de bedoeling van initiatiefnemer om in een gedeelte van de zoutboortoren een trekkershut te realiseren. Dit past binnen de bestemmingsregels. Het is niet de bedoeling dat er grote groepen gaan overnachten in de trekkershutten. Daarom is in de regels een definitie opgenomen van een 'trekkershut', waarin is aangegeven dat deze bestemd is voor maximaal 4 personen.

Samenvatting

Indiener vreest dat wanneer de beheerder van de trekkershutten niet permanent aanwezig is van reële handhaving geen sprake kan zijn.

Reactie

Het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

Samenvatting

Indiener is van mening dat feesten en overnachtingen van grote groepen niets te maken heeft met het genieten van de natuur en kleinschalige recreatie. In de toelichting staat dat het wenselijk is dat de verhuurder in de huurovereenkomsten vastlegt dat (luidruchtige) feesten niet zijn toegestaan. Dit geeft aan dat er dus schijnbaar wel feesten zijn toegestaan en er niet

daadwerkelijk gehandhaafd kan worden op wettelijke gronden. Indiener vraagt zich af hoe de gemeente kan borgen dat overlast daadwerkelijk handhaafbaar is op wettelijke gronden.

Reactie

Het is niet de bedoeling dat er grote groepen gaan overnachten in de trekkershutten. Daarom is in de regels een definitie opgenomen van een 'trekkershut', waarin is aangegeven dat deze bestemd is voor maximaal 4 personen. Zoals aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan zal verhuurder vastleggen in de huurovereenkomst dat feesten niet zijn toegestaan. Mocht er toch sprake zijn van enige overlast dan kan de beheerder zo nodig optreden, nadat melding is gedaan door omwonenden.

Conclusie en voorstel

Voorgesteld wordt de zienswijzen van:

- 2. Vereniging Behoud Tweekelo
- 4. Robers Advocaten
- 6. Indiener 6
- 10. Indiener 10
- 11. Indiener 11

gedeeltelijk gegrond te verklaren. Onderdelen in deze zienswijzen geven aanleiding om wijzigingen aan te brengen in de regels, de verbeelding en de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan Spoorfietsen. Naar aanleiding van deze zienswijzen zijn in de regels definities toegevoegd van "voormalige zoutboortoren", "voormalige wagon", "opstelspoor" en "spoorwegvoorzieningen". Aan de definitie van "trekkershut" is toegevoegd dat deze bestemd zijn voor maximaal 4 personen. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over de nog uit te voeren bodemonderzoeken. Het aanlegvergunningstelsel uit het bestemmingsplan Buitengebied is toegevoegd aan de regels en er is aangepast dat het recreatief medegebruik in de bestemming "verkeer – railverkeer" ondergeschikt dient te zijn. De bepaling "afwijken van de gebruiksregels" is verwijderd binnen de bestemmingen. Op de verbeelding is een functieaanduiding "specifieke vorm van verkeer – opstelspoor" opgenomen met in de regels de bijbehorende regeling. Ook zijn naar aanleiding van de zienswijzen enkele aanpassingen gedaan in de toelichting. Er zijn teksten toegevoegd over het lozen van afvalwater in het buitengebied en over de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten Ook is de tekst over flora en fauna iets aangevuld. Tenslotte is in de bijlage van de toelichting een akoestisch onderzoek toegevoegd. Voorgesteld wordt om de overige zienswijzen ongegrond te verklaren.

Staat van Wijzigingen Bestemmingsplan Spoorfietsen

Toelichting

5.2.3 toegevoegd "verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's

5.4.1 geluid tekst aangepast n.a.v. toevoegen bijlage 2

4.3.6 toegevoegd tekstdeel over afvalwater lozen in buitengebied

4.3.13 toegevoegd Omgevingsvisie Hengeloos Buiten

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek Railfietsen toegevoegd

Regels

Artikel 1.34 definitie "opstelspoor" toegevoegd

Artikel 1.42 definitie "spoorwegvoorzieningen" toegevoegd

Artikel 1.43 aan definitie "trekkershut" toegevoegd "maximaal 4 personen"

Artikel 1.44 Definitie "voormalige zoutboortoren" toegevoegd

Artikel 1.45 Definitie "voormalige wagon" aangevuld met de term "voorheen"

In artikel 3 en 4 de term "voormalige" toegevoegd voor de term "zoutboortoren"

Artikel 3.3.3 / 4.3.3 / 5.3.3 De titel aangepast in "voorwaardelijke verplichting gedragsvoorschriften"

Artikel 3.3.4 / 4.3.4 / 5.3.4 toegevoegd "voorwaardelijke verplichting bodemonderzoek"

Artikel 3.4 Afwijken van de gebruiksregels verwijderd

Artikel 3.4 Aanlegvergunning toegevoegd

Artikel 4.4 Afwijken van de gebruiksregels verwijderd

Artikel 4.4 Aanlegvergunning toegevoegd

Artikel 5.1 de term recreatief medegebruik is onder "met tevens ondergeschikt" geplaatst

Artikel 5.1 onder d toegevoegd "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - opstelspoor' uitsluitend voor opstelspoor"

Artikel 5.4 Afwijken van de gebruiksregels verwijderd

Verbeelding

De aanduiding "specifieke vorm van verkeer - opstelspoor" toegevoegd aan laatste stuk spoor

**BEGELEIDINGSFORMULIER
BESLUITVORMING BESTEMMINGSPLANNEN**



NAAM BESTEMMINGSPLAN:	Spoorfietsen				
OPSTELLER:	M. Brummelhuis / D. Bouwhuis	DATUM:	2-11-2020	PARAAF:	DB

☐ **VOORONTWERPFASE (INSPRAAK EN VOOROVERLEG)**

Status: Voorontwerp bestemmingsplan

☐	besluit Sectorhoofd FY (via mandaat)	d.d.	3-3-2020
☐	Politieke markt: Beeldvorming	d.d.	n.v.t.
Besluit:	Instemmen met het voorontwerp bestemmingsplan en toestemming geven om het voorontwerp bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage te leggen (inspraak) en in het kader van het vooroverleg aan officiële instanties en medeoverheden toe te sturen		

☐ **ONTWERPFASE (ZIENSWIJZEN)**

Status: Ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen

☐	Besluit B&W	d.d.	2-6-2020
☐	Informerende brief naar de raad	d.d.	2-6-2020
Besluit:	Instemmen met de behandeling van de ingekomen inspraak en vooroverlegreacties en toestemming geven om het ontwerp bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage te leggen om een ieder in de gelegenheid te stellen zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan in te dienen.		

☒ **VASTSTELLINGSFASE**

Status: Bestemmingsplan

☐	Besluit B & W	d.d.	
☐	Politieke markt: Oordeelsvorming	d.d.	
☐	Vaststelling Raad	d.d.	
Besluit:	Eventuele ingediende zienswijzen gegrond dan wel ongegrond verklaren, het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vaststellen en het vastgestelde bestemmingsplan 6 weken ter inzage leggen.		

☐ **BEROEPSFASE RAAD VAN STATE**

☐	Uitspraak voorlopige voorziening	d.d.	
☐	Uitspraak bodemprocedure	d.d.	