

**Bestemmingsplan Zuidelijke
Ontsluitingsweg, Coevorden**

Ontwerp

Opdrachtgever:
Rapportnummer:
Datum vrijgave:
Opsteller:
Goedkeuring:

Gemeente Coevorden
RB 10.092
Januari 2021
Dhr. M. Beek
Dhr. H. de Roo

Inhoudsopgave

.....	1
1 HOOFDSTUK 1 INLEIDEND HOOFDSTUK	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Inleiding	3
1.3 Beschrijving van het plan.....	3
1.4 Planologisch kader	5
1.5 Doel	6
1.6 Verantwoording	6
1.7 Leeswijzer.....	6
2 HOOFDSTUK 2 LOCATIE- EN PLANBESCHRIJVING.....	8
2.1 Ligging plangebied	8
2.2 Planbeschrijving	8
3 HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.1.1 Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	11
3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking	12
3.2 Provinciaal beleid	13
3.2.1 Omgevingsvisie Drenthe 2018.....	13
3.2.2 Kernkwaliteiten-analyse	15
3.3 Gemeentelijk beleid	18
3.3.1 Structuurvisie Coevorden (vastgesteld december 2013).....	18
3.3.2 Mobiliteitsplan Coevorden – op weg naar duurzame mobiliteit	20
4 HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSFACTOREN	21
4.1 Archeologie.....	21
4.2 Bodem	22
4.3 Cultuurhistorie.....	23
4.4 Ecologie	24
4.5 Explosievenonderzoek (niet gesprongen explosieven).....	26
4.6 Fysieke en externe veiligheid	27
4.6.2 Conclusie.....	29
4.7 Geluid	29
4.8 Luchtkwaliteit	30
4.9 M.E.R.-beoordeling.....	31
4.10 Watertoets	32
5 HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID.....	34
6 HOOFDSTUK 6 OVERLEG EN INSpraak	35
7 HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE TOELICHTING	36
7.1 Algemeen.....	36
7.2 Koppeling Toelichting en Verbeelding	36
7.3 Toelichting op de planregels.....	37

1 Hoofdstuk 1 Inleidend hoofdstuk

1.1 Aanleiding

Voorliggend bestemmingsplan is bedoeld om het juridisch kader te bieden voor het kunnen uitvoeren van een ruimtelijk initiatief. Tevens biedt voorliggend bestemmingsplan de onderbouwing waarom het gewenste ruimtelijk initiatief inpasbaar is op de door initiatiefnemer gewenste locatie, in dit geval de aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsweg Coevorden, die de verbinding moet gaan vormen tussen de N34 kruising Klooster en De Hulteweg te Coevorden. Door het realiseren van een zuidelijke verbinding die aansluit op de Hulteweg wordt een eerste aanzet gemaakt voor een volledige zuidelijke rondweg met als doel de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te verbeteren en de om de interne verkeersstructuur te ontlasten.

1.2 Inleiding

In april 2015 heeft de gemeenteraad van Coevorden besloten om het initiatief te nemen voor de realisatie van de zuidelijke ontsluitingsweg; een wegverbinding lopend vanaf de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting N34/Klooster tot aan de Hulteweg in Coevorden. Met het realiseren van deze verbinding wordt het bedrijventerrein Leeuwerikenveld II direct verbonden met de N34. Er ligt een samenwerkingsovereenkomst tussen Jarola en Gemeente om samen te komen tot de realisatie van een ontsluitingsweg over grondgebied van Jarola.

Met de provincie Drenthe is de intentie uitgesproken, zoals op 15 april 2015 is vastgelegd in een bestuursovereenkomst, dat de zuidelijke ontsluitingsweg in de toekomst wordt doorgetrokken naar het Europark, mede gelet op de te verwachten groei van het Europark. Hierdoor ontstaat als het ware een zuidelijke rondweg van Coevorden.

De wens is om op korte termijn een Zuidelijke Ontsluitingsweg te realiseren. Deze weg moet de nieuwe aansluiting op de N34 bij Klooster verbinden met de bestaande Hulteweg. Het doel is om de Zuidelijke Ontsluitingsweg in de toekomst door te trekken naar het Europark, met een aansluiting op de Duitse B403 en de weg op te waarderen naar een Zuidelijke Rondweg. De Zuidelijke Rondweg moet het antwoord worden op de te verwachten forse toename van de verkeersintensiteit op de twee drukste verkeersaders van Coevorden, de Krimweg (met de zwaar belaste aansluiting op de N34) en de noordelijke rondweg N382.

1.3 Beschrijving van het plan

De tracévariant wordt aan de westzijde aangesloten op de inmiddels gerealiseerde nieuwe aansluiting N34 bij Klooster. De weg doorkruist de watergang De Kleine Vecht en wordt doorgetrokken over grondgebied van Jarola. Ter hoogte van de Hulteweg wordt een aansluiting gerealiseerd ten behoeve van de ontsluiting van het onderliggende wegennet.

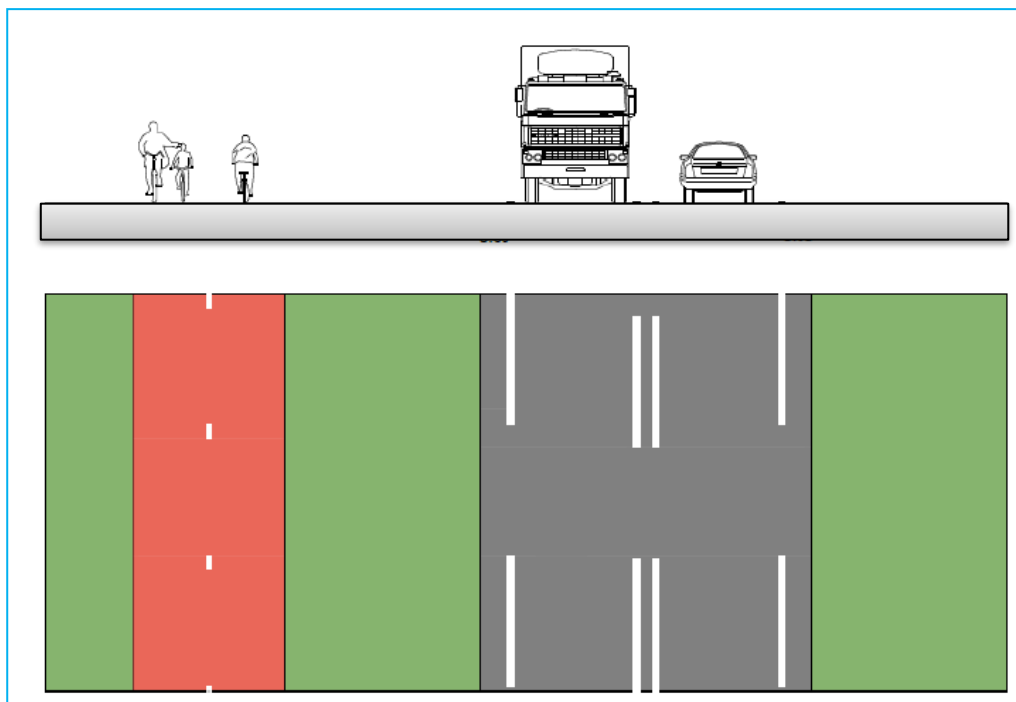
Op onderstaande weergave is de nieuwe situatie zichtbaar gemaakt.



Bij het uitwerken van het tracé zijn ontwerpuitgangspunten opgesteld. Bij de uitwerking is uitgegaan van het ontwerp van de Zuidelijke Ontsluitingsweg als geheel. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- ontwerp gebiedontsluitingsweg buiten de bebouwde kom type I: 80km/uur;
- vrijliggende fietsvoorziening;
- percelen en bedrijven worden ontsloten op het onderliggende wegennet en krijgen op strategische plekken een aansluiting op de rondweg;
- de inpassing van de rondweg moet niet conflicteren met belemmerende ruimtelijke kaders.

Het wegprofiel van de aan te leggen weg is als volgt:



principeprofiel GOW type I, 80km/uur

1.4 Planologisch kader

Op onderstaande figuur is een weergave gedaan van het geldende bestemmingsplan met daarop weergegeven de (globale) ligging van het tracé van de aan te leggen weg, zodat op hoofdlijnen zichtbaar wordt welke geldende bestemmingen doorsneden worden door het tracé.



Het tracé kruist diverse enkel- en dubbelbestemmingen en aanduidingen die de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg niet 'bij recht' mogelijk maken. Medewerking is mogelijk via een aanpassing van de geldende bestemmingsplannen 'Buitengebied' en 'Bedrijventerreinen Stad Coevorden'. Er is gekozen voor een plangebied dat groter is dan slechts de 'breedte' van de aan te leggen weg. Ook delen van het bestaande bedrijventerrein worden meegenomen in dit bestemmingsplan om zodoende gemaakte afspraken met het bedrijf Jarola te kunnen formaliseren in dit bestemmingsplan.

1.5 Doel

In deze partiële herziening van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de (ruimtelijke) gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling van het betreffende gebied in relatie tot beleid en omgevingsfactoren. De realisatie van de plannen moet niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Ook dienen de bestaande belangen zoals die van kracht zijn op het bedrijventerrein niet te worden belemmerd.

1.6 Verantwoording

Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is gebruik gemaakt van diverse (beleids)documenten en websites. Sommige (beleids)documenten en beeldbeschrijvende documenten zijn in voorkomende gevallen integraal overgenomen om de inhoud zoveel mogelijk te waarborgen. Daar waar bronnen zijn gebruikt is dat in de tekst weergegeven.

1.7 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een uitgebreidere weergave gegeven van de historie en ligging van het plangebied, gevolgd door een uitgebreide weergave van het plan. In Hoofdstuk 3 komen de verschillende relevante beleidsstukken voorbij

die van toepassing zijn op het plan en uitgewerkt op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 geeft de invloed weer van het plan tot de verschillende omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 staat de economische uitvoerbaarheid centraal. Hoofdstuk 6 doet verslag van de inspraak- en overlegreacties, waarna hoofdstuk 7 ingaat op de juridische vertaling van het plan en vervolgens volgen nog de regels, de verbeelding en de diverse bijlagen.

2 Hoofdstuk 2 Locatie- en planbeschrijving

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de zuidwestzijde van de stad Coevorden. De zuidelijke ontsluitingsweg begint aan de zijde van de rotonde bij de inmiddels gerealiseerde ongelijkvloerse aansluiting het Klooster te Coevorden en de nieuwe weg zal aansluiting vinden op de De Hulteweg op het bedrijventerrein. Op onderstaande kaart is het traject zichtbaar gemaakt.



2.2 Planbeschrijving

Er wordt voorzien in de realisatie van de zuidelijke ontsluitingsweg. Deze weg gaat worden ingericht als 'gebiedontsluitingsweg buiten de bebouwde kom type I' met een beoogde snelheid van 80km/uur. Er zal tevens worden voorzien in de realisatie van een vrijliggend fietspad aan de noordelijke zijde van de ontsluitingsweg. Tevens zal het bedrijf Jarola een directe ontsluiting krijgen op de ontsluitingsweg daar waar het gaat om het noordelijke bedrijfsdeel van Jarola. De andere ontsluiting van Jarola gaat plaatsvinden via de kruising met de Hulteweg. Tevens wordt voorzien in de realisatie van voldoende waterbergend vermogen ter compensatie van de te verwachten toename aan verharding van de weg buiten het Bestemmingsplan Bedrijventerrein. Er is in het plan ook voldoende waterbergend vermogen aanwezig.

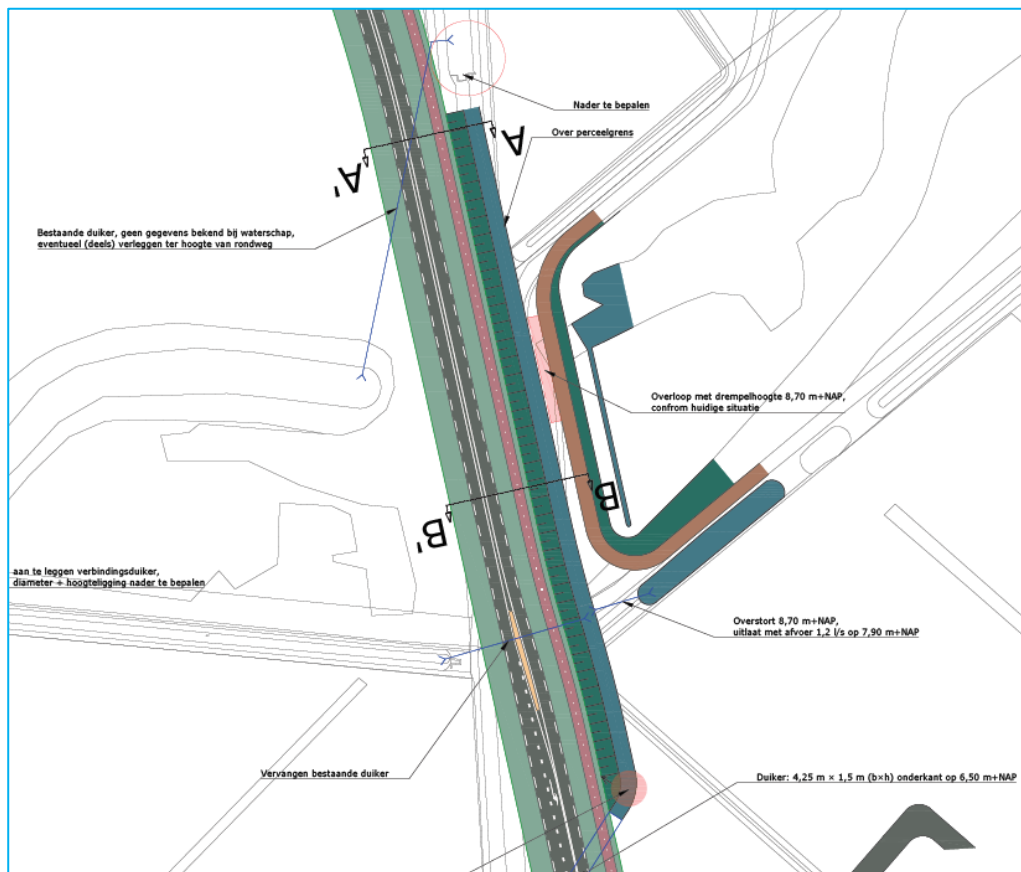
Ook wordt het tracé landschappelijk ingepast. Hieronder een weergave daarvan. De gemeente legt het groen aan, net als het gedeelte groen dat in het geldend bestemmingsplan zit.



Voor een uitvoerige weergave van de landschappelijke inpassing en hoe het tracé er uit komt te zien kan een film worden gezien via onderstaande link.

<https://youtu.be/VF4-dh2PISg>

Onderstaand is nog zichtbaar gemaakt hoe de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg de zogeheten 'waterknoop' kruist en welke maatregelen hier worden getroffen om het effect op het water hier te minimaliseren. Er wordt met name voor gezorgd dat het bestaande watersysteem met bijbehorende berging en maximale afvoer op de Kleine Vecht goed blijft functioneren.



3 Hoofdstuk 3 Beleidskader

Beleid is het stellen van doelen, middelen en een tijdpad in onderlinge samenhang. Liefst zijn plaats en tijd omschreven. Onder beleid wordt dus verstaan het aangeven van de richting en de middelen waarmee men gestelde organisatiedoelen wil gaan realiseren.

Binnen het ruimtelijk werkveld is door de verschillende overheidslagen veel beleid opgesteld. Middels dit beleid is getracht richting te geven aan de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

De ruimtelijke ordening in Nederland bevat top-down maar ook steeds meer bottom-up elementen. Door de decennia heen is de visie op de ruimtelijke ordening aan verandering onderhevig geweest. Op rijksniveau is de omslag naar de ontwikkelingsplanologie goed zichtbaar wanneer de Nota Ruimte (VROM, 2006) en de Vierde Nota Ruimtelijke ordening worden vergeleken. Niet langer bepaalt de overheid wat wel of niet kan (toelatingsplanologie), steeds meer geven overheid en derden ruimtelijke ontwikkelingen samen vorm. Vanuit deze filosofie wordt in dit hoofdstuk het overheidsbeleid in beeld gebracht.

Getoetst wordt of het plan past binnen het vigerende planologisch kader en binnen het ruimtelijk beleid van de verschillende overheidslagen. In dit hoofdstuk staat een overzicht van het van toepassing zijnde beleid in relatie tot de gewenste ontwikkelingen van de initiatiefnemer.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en 13 maart 2012 vastgesteld. Onderdeel van deze structuurvisie is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Met de structuurvisie kiest het rijk voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Hieronder zijn de 13 nationale belangen weergegeven.

De structuurvisie bepaalt de ambities voor Nederland in 2040. Deze hebben betrekking op de concurrentiekracht, bereikbaarheid, en leefbaarheid en veiligheid van/in Nederland. Voor deze 3 rijksdoelen worden 13 onderwerpen van nationaal belang genoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor zij verantwoordelijk is en waarop het resultaat wil boeken. De benoemde nationale belangen zijn:

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;

4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
7. Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Delen van de structuurvisie die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, de Amvb Ruimte (Barro).

Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan de andere overheden goed door hen worden behartigd. Het nieuwe Rijkstoezicht in de ruimtelijke ordening richt zich op het toezicht achteraf. Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal tijdens het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen dan ook niet toetsen op een correcte doorwerking van nationale belangen. Daarnaast blijft het Rijk opkomen voor zijn directe belangen bij gemeentelijke en provinciale plannen vanuit de rol van weg- en waterbeheerder (Rijkswaterstaat), eigenaar van defensie terreinen (ministerie van Defensie) en voor projecten in het kader van de rijkscoördinatieregeling rond rijksinpassingsplannen op het terrein van de energie-infrastructuur (het ministerie van EL&I).

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Bij besluit van 28 augustus 2012 is de Ladder toegevoegd aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke

ordening (Bro) en vervolgens op 1 oktober 2012 in werking getreden. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt.

De Ladder staat als instrument niet op zichzelf, maar geeft mede vorm aan de systeemverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu voor een goede ruimtelijke ordening. Deze verantwoordelijkheid brengt met zich mee, dat de minister er voor zorgt dat decentrale overheden over de juiste instrumenten kunnen beschikken voor een zorgvuldige benutting van de ruimte. Hieronder wordt begrepen het voorkomen van overprogrammering, het faciliteren van groei, het anticiperen op stagnatie en het leefbaar houden van krimpregio's.

De Ladder is onder andere van toepassing op woningbouwplannen die worden aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Bij het bepalen óf en hoe de Ladder moet worden toegepast zijn de volgende aspecten van belang:

1. Is er sprake van een stedelijke ontwikkeling
2. Is de stedelijke ontwikkeling nieuw
3. Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied
4. Is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling
5. Ligt de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied

De Afdeling oordeelt in een uitspraak van 18 februari 2015 dat de aanleg van een weg niet als stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. Bij een nieuwe weg hoeft dus niet te worden getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Drenthe 2018

De omgevingsvisie is hét strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De visie formuleert de belangen, ambities, rollen, verantwoordelijkheden en sturing van de provincie in het ruimtelijke domein.

In de Omgevingsvisie zijn vier wettelijk voorgeschreven provinciale planvormen samengenomen, te weten:

- De provinciale structuurvisie op grond van de Wro;
- Het provinciaal milieubeleidsplan op grond van de Wet milieubeheer (Wm);
- Het regionaal waterplan op grond van de waterwetgeving;
- Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer.

De Omgevingsvisie beschrijft de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe voor de periode tot 2020, met in sommige gevallen een doorkijk naar de periode erna.

Missie

De missie uit de Omgevingsvisie luidt: 'Het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij de kernkwaliteiten die de provincie rijk is'.

De kernkwaliteiten zijn:

- rust, ruimte, natuur en landschap;
- oorspronkelijkheid;
- naoberschap;

- menselijke maat;
- veiligheid;
- kleinschaligheid (Drentse schaal).

Ruimtelijke ontwikkelingen

De provincie wil ontwikkelingen stimuleren die een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Deze kwaliteit zit voor de provincie in het zorgvuldig gebruikmaken van de ruimte, het behouden en waar mogelijk versterken van de kernkwaliteiten en het waarborgen van de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving.

Hierna volgen de relevante delen uit de Omgevingsvisie die relevant zijn voor het voorliggende ruimtelijk initiatief.

Mobiliteit

Voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe is het van belang gunstige vestigingsvoorwaarden te creëren waarmee Drenthe kan concurreren met andere regio's. Dit vraagt om een goede bereikbaarheid.

Mobiliteit heeft ook een belangrijke sociale functie: een goede bereikbaarheid van sociale voorzieningen, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en recreatieve voorzieningen draagt bij aan de ontplooiingsmogelijkheden van de inwoners van Drenthe.

De provincie streeft voor Drenthe naar een optimale en veilige bereikbaarheid. In haar verkeers- en vervoersbeleid heeft zij normen voor reistijd en veiligheid opgenomen voor de verschillende schaalniveaus van infrastructuur (internationaal, regionaal en lokaal). De samenhang en de betrouwbaarheid van de netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederen zijn van provinciaal belang, evenals de verknoping van het regionale netwerk met het (inter)nationale netwerk. Het beleid zoals vastgelegd in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP 2007 - 2020) blijft onveranderd van kracht.

De provincie voert de regie op de duurzame verbetering van de regionale mobiliteit door met haar partners afspraken te maken over investeringen. De provincie geeft prioriteit aan:

- het verbeteren van verbindingen, locaties of voorzieningen in het regionale netwerk (weg, spoor en water) die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid;
- het verbeteren van het openbaar vervoer per spoor en/of over de weg;
- het vervolmaken van het fietsnetwerk voor woon-werkverkeer.

Met de gemeenten wil de provincie komen tot een samenhangend pakket van maatregelen om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets te verbeteren. Ook stimuleert de provincie de gemeenten om de infrastructuur veiliger te maken en het verkeersgedrag te verbeteren.

De belangrijkste knelpunten voor het autoverkeer bevinden zich op het hoofdwegenet en de stedelijke ontsluiting. In de uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid geeft de provincie prioriteit aan verbindingen die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid.

3.2.2

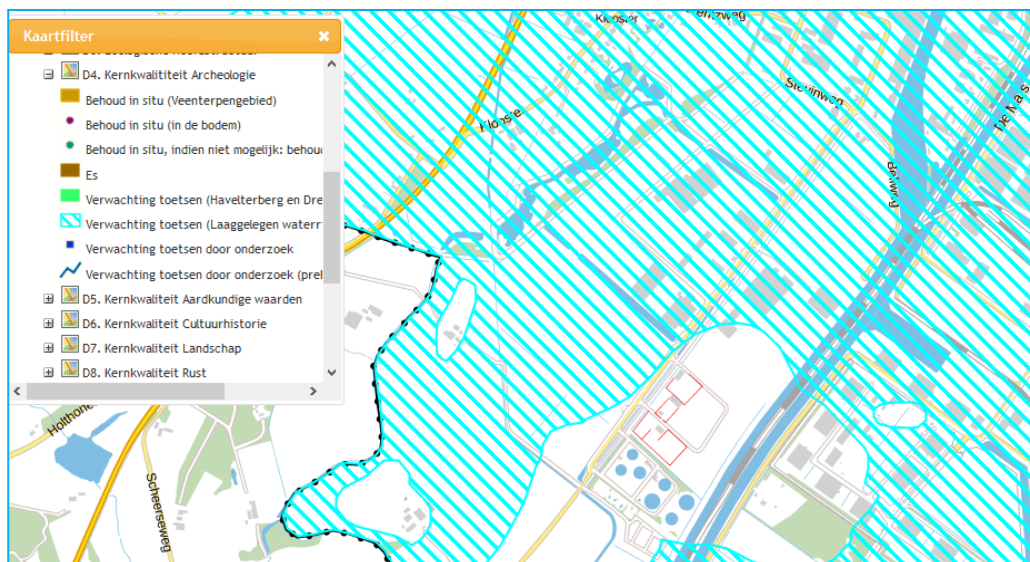
Kernkwaliteiten-analyse

Voor dit plan is beoordeeld of er sprake is van zogeheten kernkwaliteiten, waarmee rekening dient te worden gehouden bij de uitvoering van dit plan. Er zijn in totaal 6 verschillende kernkwaliteiten, te weten: 'aardkundige waarden, rust, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie'.

Omdat het tracé erg groot is worden meerdere kernkwaliteiten (met de bijbehorende beschermingsniveaus) geraakt. Onderstaand een weergave van de verschillende kernkwaliteiten.

Kernkwaliteit Archeologie

Het plangebied valt grotendeels in gebieden waar vanuit de kernkwaliteit Archeologie op voorhand een bepaalde archeologische verwachtingswaarde op rust (verwachting toetsen).



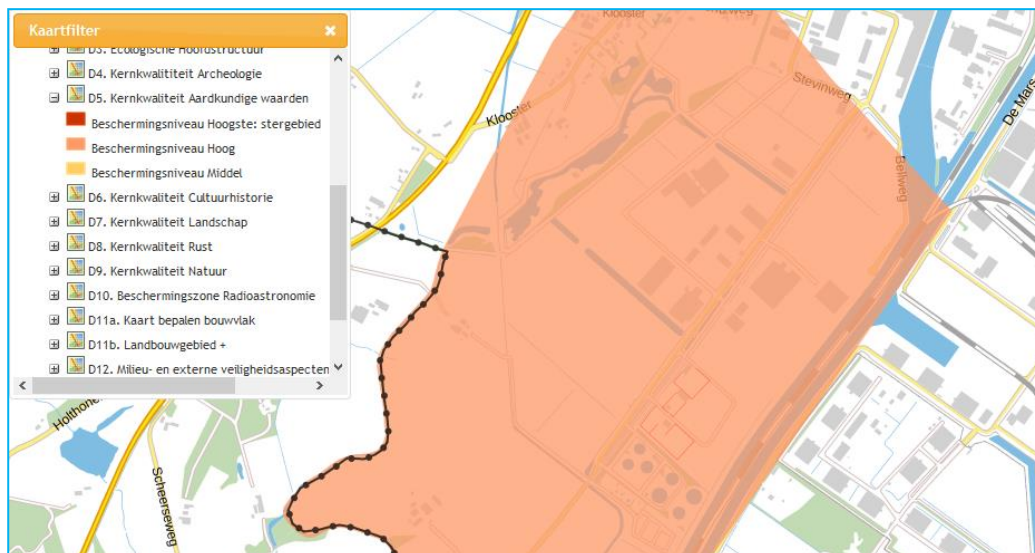
In gebieden of terreinen met een archeologische verwachting op de archeologiekarten, stuurt de provincie op een goede uitvoering van archeologisch onderzoek, conform de gangbare, in de beroepsgroep geldende kwaliteitseisen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). Hieronder vallen alle essen en beekdalen, de Havelterberg en het Drentsche Aa-gebied, verwachte Celtic fields, offerveentjes en het vermoede traject van de Prehistorische weg over de Hondsrug. Als hier archeologische waarden worden aangetroffen, verwacht de provincie dat deze door hun ruimtelijke spreiding, samenhang, zeldzaamheid, tijdsdiepte en/of goede fysieke kwaliteit van provinciaal belang zullen zijn.

Een direct gevolg van deze sturingsrichting is dat de provincie vroegtijdig in het planvormingsproces met de initiatiefnemer(s) en/of de gemeente het archeologisch onderzoek willen afstemmen.

In voorliggend bestemmingsplan gaat het om een gemeentelijk initiatief. De gemeente heeft dan ook op voorhand archeologisch onderzoek laten uitvoeren voor het tracé. In Hoofdstuk 4, paragraaf 4.1 is nader ingegaan op de uitkomsten van de uitgevoerde archeologische onderzoeken.

Kernkwaliteit aardkundige waarden

Voor wat betreft de kernkwaliteit Aardkundige waarden geldt voor het traject een waarde 'hoog'.

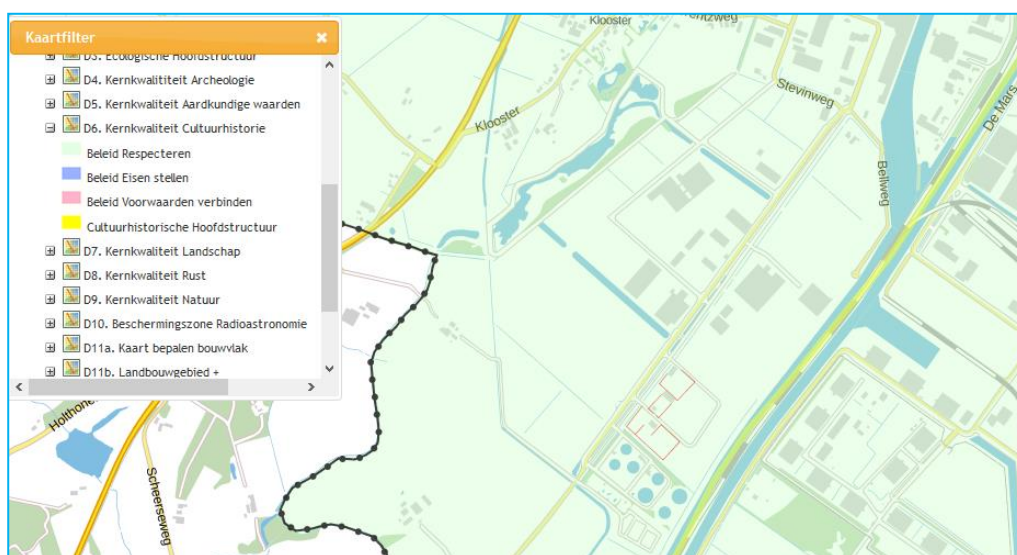


Voor gebieden die zijn aangeduid als 'hoog' geldt dat bij ontwikkelingen in deze gebieden de aardkundige kenmerken een randvoorwaarde vormen. Initiatiefnemers hebben daarmee de verantwoordelijkheid om vroegtijdig in het planproces inzichtelijk te maken op welke wijze de aardkundige kwaliteiten als (ruimtelijke) onderlegger voor nieuwe plannen worden benut. De provincie is daarbij beschikbaar voor (het regelen van) begeleiding van het planvormingsproces, waarbij de kansen vanuit de aardkundige samenhang uitgangspunt zijn.

De aan te leggen weg wordt voor het grootste gedeelte aangelegd op gronden die als bedrijventerrein zijn bestemd en die vanuit die hoedanigheid reeds bebouwd kunnen worden en mogelijk verstorend kunnen zijn voor het aspect aardkundige waarden. Ook is binnen de landschappelijke inpassing aandacht besteed aan de in het geding zijnde aardkundige waarden.

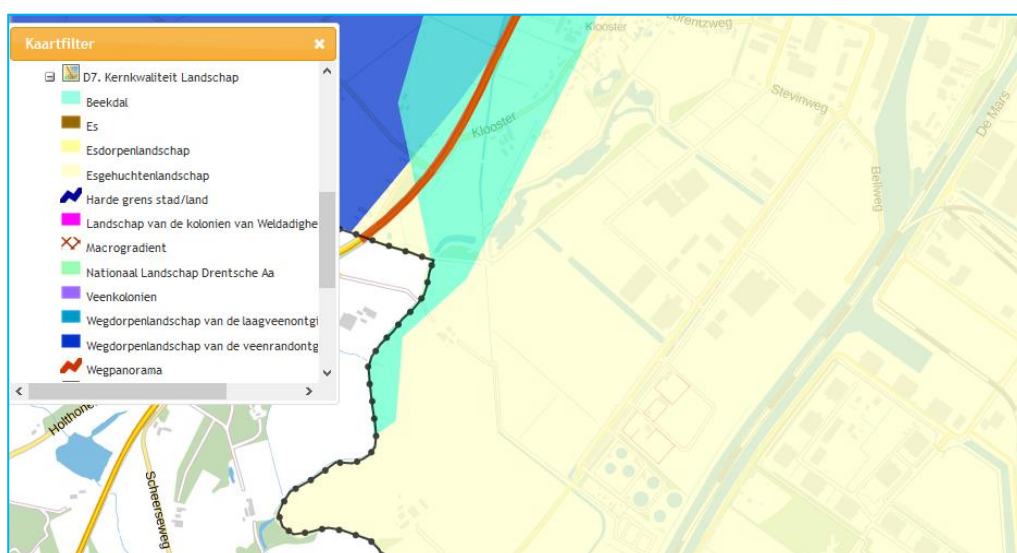
Kernkwaliteit cultuurhistorie

Ten aanzien van de kernkwaliteit cultuurhistorie is er sprake van een gebied waarvoor geldt 'respecteren'. Vanuit de provincie geldt voor deze gebieden geen directe doorwerking vanuit dit aspect.



Kernkwaliteit landschap

Er is sprake van een kernkwaliteit Landschap, te weten Esdorpenlandschap



Voor het Esdorpenlandschap geldt dat van provinciaal belang is:

- de essen: deze voor het esdorpenlandschap kenmerkende open ruimtes zijn veelal omgeven met esrandbeplanting;

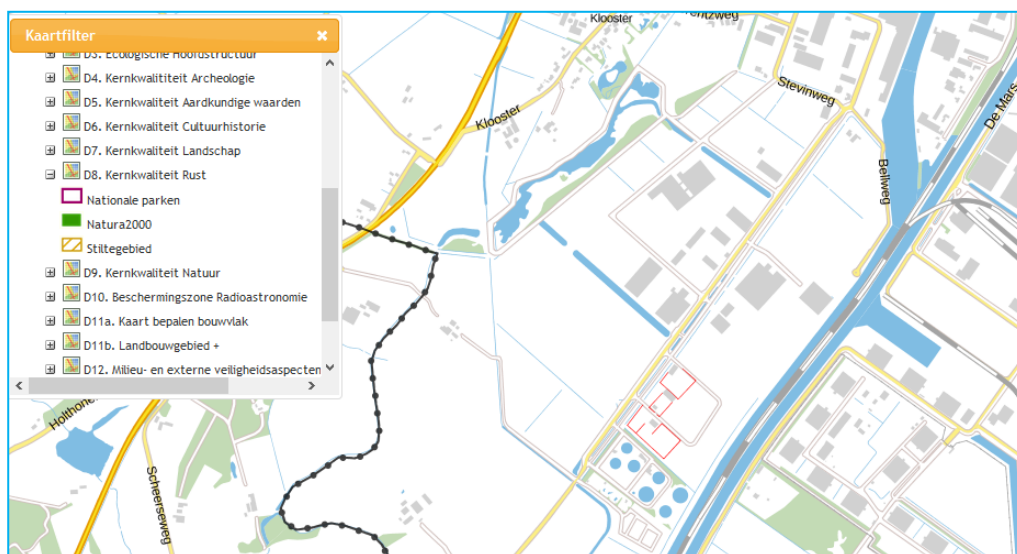
Het provinciaal beleid is gericht op:

- behoud van de open ruimte en het versterken van esrandbeplanting;

Ten aanzien van voorliggend bestemmingsplan geldt dat het gebied dat als 'es' wordt aangemerkt feitelijk gezien al bestemd is als bedrijventerrein en als 'verstoord' kan worden aangemerkt, zodat de aanleg van het tracé niet leidt tot een onevenredige aantasting van de kernkwaliteit.

Kernkwaliteit rust

Er is geen sprake van een kernkwaliteit Rust.



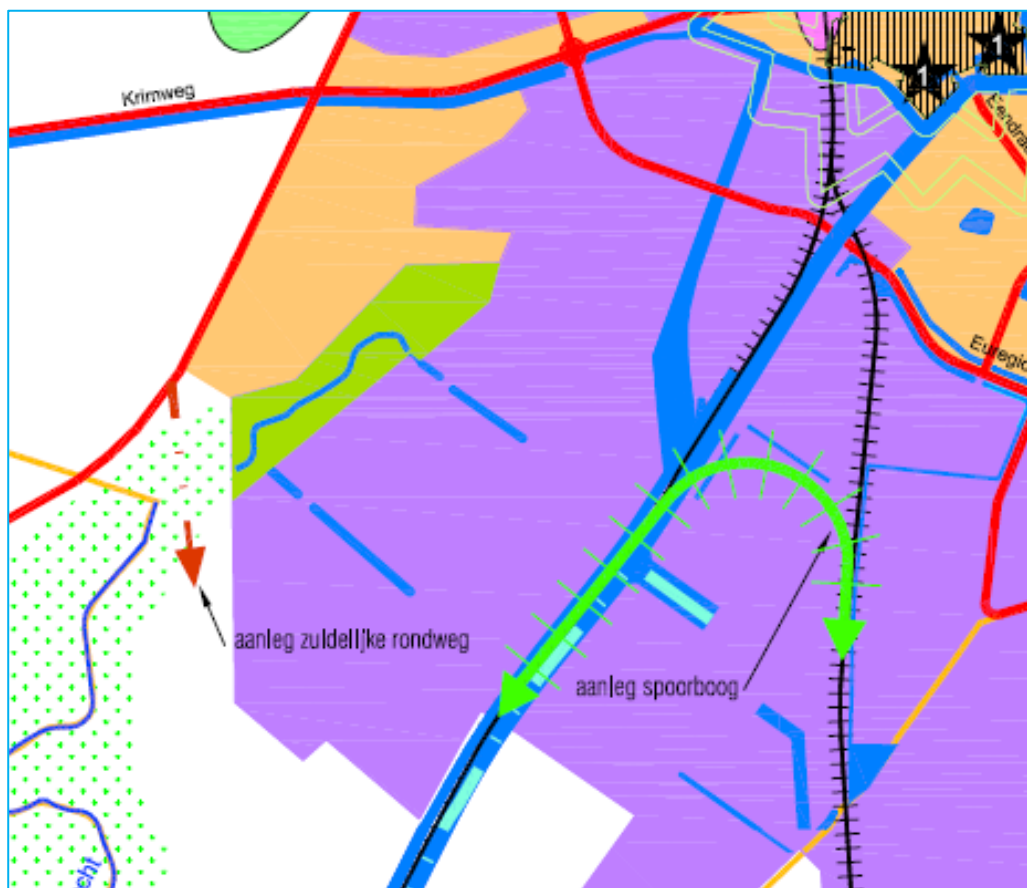
3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Coevorden (vastgesteld december 2013)

De Structuurvisie Coevorden 2013-2023 geeft een strategische ruimtelijke visie op de ontwikkelingen van het grondgebied van de gemeente Coevorden voor de komende 10 jaar. De gemeente geeft hierin aan waar ruimtelijke ontwikkelingen worden voorgestaan en hoe deze worden gerealiseerd. Hiermee wil de gemeente helderheid verschaffen. Deze helderheid is gewenst voor de inwoners, ondernemers en andere partners in de gemeente.

Over infrastructuur en dan met name in relatie tot dit bestemmingsplan staat in de structuurvisie het volgende verwoord.

Onderstaande teksten zijn rechtstreeks overgenomen uit de structuurvisie en benadrukken het belang en de positieve grondhouding voor de verdubbeling van de N34 tussen Coevorden-Noord en de aansluiting op het klaverblad A37 en laten op de hierna weergegeven kaart zien dat de beoogde zuidelijke ontsluitingsweg in de structuurvisie is opgenomen.



“De stad Coevorden is de belangrijkste kern van de gemeente. Hier zijn de gemeentelijke voorzieningen aanwezig, zijn er mogelijkheden tot uitbreiding in het woningbestand en zien wij belangrijke kansen als het gaat om de economie. De trimodaliteit (zowel bereikbaar over weg, spoor als water) speelt hierbij een rol van enorme betekenis. Bedrijven in de transportsector, kunnen hier hun voordeel mee doen. Coevorden heeft de intentie om te gaan fungeren als achtervang, als dryport, van de grote zeehavens, met de schakel naar het achterland. Wij willen als gemeente inspelen op deze groeipotentie en voorzien een toenemende belasting van het infrastructurele netwerk door de bedrijvigheid die zich vestigt rondom Coevorden, maar ook door andere bedrijven die gebruik maken van het netwerk in de gemeente. Indien de provincie de wens heeft tot verdubbeling van de N34, dan staan wij hier als gemeente achter. Daarmee zien we kansen voor het creëren van een goede ontsluiting van de bedrijventerreinen gelegen aan de west- en met name zuidzijde van Coevorden. Het plan tot het realiseren van een zuidelijke aansluiting op de N34 zou de druk op de bestaande wegen Krimweg en Monierweg verder moeten laten afnemen.”

“Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van de verschillende werklocaties achten wij van groot belang. Indien de provincie de wens heeft tot verdubbeling van de N34, dan staan wij hier als gemeente achter. Daarmee zien we kansen voor het creëren van een goede ontsluiting van de bedrijventerreinen gelegen aan de west- en met name zuidzijde van Coevorden. Voor een goede ontsluiting van, in eerste instantie, Leeuwerikenveld II, zien wij het belang van een nieuwe aansluiting op de N34 ten zuiden van Coevorden”

Zoals valt te lezen in de Structuurvisie Coevorden valt te lezen dat de gemeente Coevorden achter de plannen staat voor de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg.

3.3.2 Mobiliteitsplan Coevorden – op weg naar duurzame mobiliteit

Met dit mobiliteitsplan geeft de gemeente haar visie weer op verkeer en vervoer in de gemeente Coevorden. Dit mobiliteitsplan vervangt het Gemeentelijk en Vervoer Plan (GVVP) dat de gemeenteraad in 1999 vast heeft gesteld. De titel “Op weg naar Duurzame Mobiliteit” is een bewuste keuze, immers mobiliteit is een belangrijk onderdeel van ons dagelijks leven.

In het mobiliteitsplan van de gemeente Coevorden staan de volgende hoofddoelen genoemd die uiterlijk in 2020 moeten worden gerealiseerd.

1. Verkeersveiligheid;
2. Goederentransport;
3. Toerisme en recreatie;
4. Binnenstad;
5. Fietsen;
6. Openbaar vervoer;
7. Duurzaamheid.

Over de realisatie van een zuidelijke ontsluitingsweg staat het volgende genoemd in het Mobiliteitsplan:

Door onder andere de groei van de bedrijventerreinen Leeuwerikenveld II en Europark neemt het verkeer toe. De gemeentelijke wegen Krimweg-Monierweg-Euregioweg worden daardoor steeds meer en zwaarder belast. Inmiddels is er een nieuwe aansluiting op de N34 ter hoogte van Klooster gerealiseerd. Door het realiseren van een zuidelijke verbinding die aansluit op de Hulteweg wordt een eerste aanzet gemaakt voor een volledige zuidelijke rondweg met als doel de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te verbeteren en de om de interne verkeersstructuur te ontlasten.

Vanuit het doel om te komen tot een goede afwikkeling van het verkeer op hoofdwegen om de doorstroming en veiligheid te garanderen wil de gemeente Coevorden de zuidelijke aftakking van de N34 realiseren. Deze zuidelijke aftakking krijgt vorm in dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is in lijn met het gemeentelijke beleid op het gebied van verkeer en vervoer en mobiliteit.

4 Hoofdstuk 4 Omgevingsfactoren

Ruimtelijke plannen kunnen van invloed zijn op de omgeving. Anderzijds kan ook de zichtbare en soms niet zichtbare omgeving van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van de voorgenomen plannen. In dit hoofdstuk worden de omgevingsfactoren beschreven. Daarnaast wordt per omgevingsfactor beoordeeld wat de invloed op het plan kan zijn.

4.1 Archeologie

In de toelichting moet worden aangegeven hoe met het aspect archeologie is omgegaan. Eventuele onderzoeksrapporten moeten als bijlage bij de toelichting worden gevoegd. Op basis van zowel het bestemmingsplan Buitengebied als ook het bestemmingsplan Bedrijventerrein Stad, Coevorden, is er sprake van een dubbelbestemming op het gebied van archeologie (te weten Waarde – Archeologische verwachtingswaarde). Voor ingrepen waarbij de bodem wordt verstoord over een oppervlakte groter dan 500 m² én dieper dan 0,30 meter is dan onderzoek naar archeologie nodig. De aan te leggen weg zal over een grotere oppervlakte dan de genoemde onderzoeknorm de bodem gaan verstoren, zodat nader onderzoek naar archeologie nodig is.

Door onderzoeksbureau Laagland Archeologie is vervolgens een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgt een nadere uiteenzetting van de conclusies en aanbevelingen van het uitgevoerde onderzoek.

Conclusies

- *Welke gebieden zijn al onderzocht*

Vrijwel het gehele gebied is in het verleden reeds archeologisch onderzocht. Een klein gedeelte in het noorden is nog niet onderzocht, maar dit ligt binnen een perceel waarvan onderzoek heeft aangetoond dat de bodem door ploegen verstoord is.

- *Wat zijn de resultaten van de reeds uitgevoerde onderzoeken?*

Uit de reeds uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de bodem in het plangebied grotendeels is verstoord door egalisatie en diepploegen. Uitzondering hierop vormt een dekzandkop in het zuiden, die mogelijk nog deels intact is. Ten westen van deze dekzandkop bevinden zich in een geulvormige laagte nog plaatselijk veenresten met kans op archeologisch materiaal. Echter ook hier zijn reeds verstoorde bodemprofielen aangetoond. Het boorgrid in dit gebied was destijds erg grofmazig.

- *Zijn er archeologische waarden te verwachten in het plangebied?*

Het intacte deel van de dekzandkop, met vindplaats, in het zuiden bevindt zich grotendeels buiten de voorziene ontwikkelingen. In de geulvormige laagte die door het plangebied slingert kunnen nog veenresten met mogelijk archeologische waarden aanwezig zijn.

- *Zo ja. Wat is de aard en diepteligging van eventueel aanwezige archeologische resten?*

Indien nog archeologische resten aanwezig zijn, worden deze verwacht onder een bouwvoor met een minimale dikte van 30 cm. Eventuele archeologische resten kunnen

bestaan uit resten in natte context zoals afvallagen, resten van paden of oversteekplaatsen in het veen, offervondsten etc.

- *In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische waarden bedreigd door de voorgenomen werkzaamheden?*

Door de aanleg van de weg met bermsloten en graafwerkzaamheden ten behoeve van de inrichting van het bedrijfsterrein zullen naar alle waarschijnlijk de slappe veengronden worden afgegraven en zal draagkrachtig zand worden teruggestort.

Aanbeveling

Is aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk? Zo ja welk type?

Het wordt aanbevolen om de aanwezige veen -en beekafzettingen door middel van een 21 verkennende boringen beter in kaart te brengen. Op basis hiervan kan worden besloten of en zo ja waar een archeologische begeleiding van graafwerkzaamheden plaats dient te vinden. Dit advies dient te worden voorgelegd aan de bevoegde overheid, in dit geval de gemeente Coevorden.

Het rapport is voorgelegd aan het bevoegd gezag, in dit geval de gemeente Coevorden zelf.

Het rapport is als volgt beoordeeld.

Het rapport is akkoord: er is vervolgonderzoek nodig in het deel van het tracé dat een oude geul van het Vechtsysteem doorsnijdt. Het voorstel is om archeologische begeleiding uit te voeren tijdens het uitgraven van het cunet en daaraan voorafgaand een aantal verkennende boringen uit te voeren om het veenpakket goed in beeld te brengen. De aanpak is in orde.

4.2

Bodem

Het doel van de bodemtoets bij ruimtelijke plannen is de bescherming van de bodem. Een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd om te kunnen beoordelen of de bodem geschikt is voor de geplande functie en of sprake is van een eventuele saneringsnoodzaak.

Artikel 9 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat in het bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De bodemtoets moet worden uitgevoerd bij het wijzigen of opstellen van een bestemmingsplan.

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is het wenselijk om circa 1,5 maand voordat wordt begonnen met de voorbereidende werkzaamheden (uitgraven/afgraven en afvoeren van grond/zand) een zogeheten bodemonderzoek "In Situ AP04 in het kader van het Besluit Bodemkwaliteit" uit te laten voeren. Op dat moment wordt geoordeeld of de grond vrij toepasbaar is om af te voeren.

4.3

Cultuurhistorie

Modernisering Monumentenwet (MoMo)/Wijziging Bro

Per 1 januari 2012 is de wijziging van het Bro in werking getreden die een verplichting inhoudt om in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

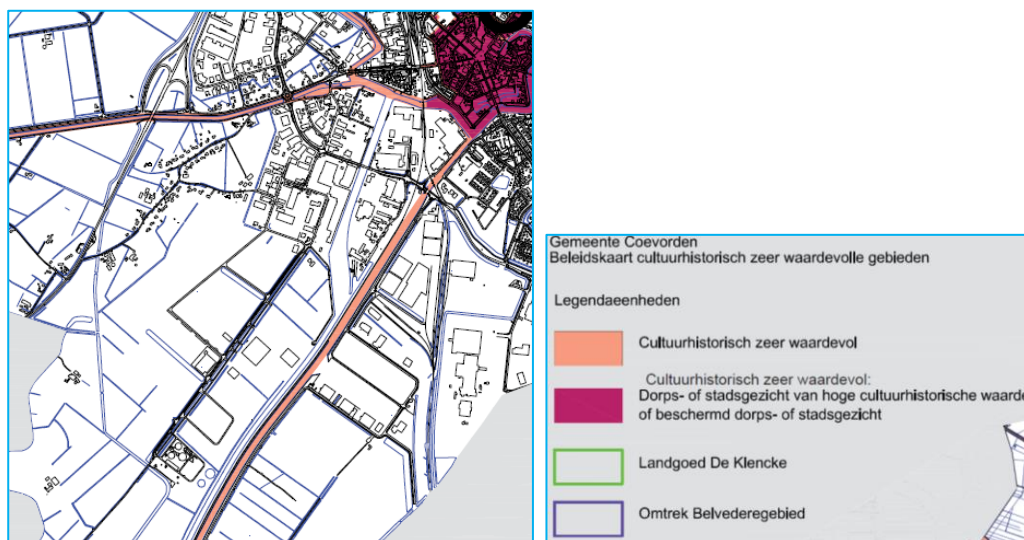
Wat zijn cultuurhistorische waarden? De Memorie van Toelichting bij het Besluit ruimtelijke ordening zegt met betrekking tot artikel 3.1.6 het volgende:

"Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken"

Het begrip cultuurhistorie heeft drie aspecten:

1. Historische (stede)bouwkunde / bovengrondse monumentenzorg; bijvoorbeeld kastelen, kerken, oude boerderijen of landhuizen, maar ook stedenbouwkundige elementen als beschermde stads- of dorpsgezichten;
2. Archeologie; sporen en vondsten van menselijk handelen in het verleden in de bodem zijn achtergebleven, bijvoorbeeld potscherven, resten van voedselbereiding, graven, maar ook verkleuringen in de grond die duiden op bewoning of infrastructuur. Een verzamelterm hiervoor is 'archeologische waarden'. Alle archeologische waarden bij elkaar zijn het 'bodemarchief'. Deze sporen kunnen zich ook onder water bevinden zoals bijvoorbeeld verdronken nederzettingen of scheepswrakken;
3. Cultuurlandschap/historische geografie: alle landschappelijke elementen die het gevolg zijn van menselijk handelen in het verleden, bijvoorbeeld verkavelingspatronen, pestbosjes, landgoederenzones of ontginningsassen.

Op basis van de gemeentelijke beleidskaart 'Cultuurhistorisch zeer waardevolle gebieden' bevindt het plangebied zich niet in een gebied waar sprake is van (hoge) waarden op het gebied van cultuurhistorie. Het aspect Cultuurhistorie staat de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg niet in de weg.

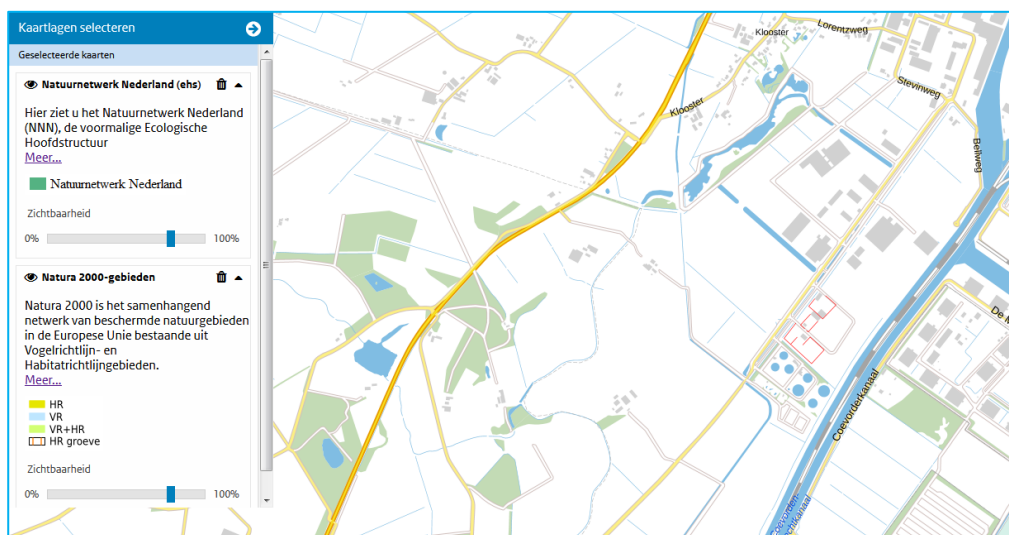


4.4

Ecologie

De bescherming van plant- en diersoorten is in Nederland geregeld in Wet Natuurbescherming (verder te noemen WNB). Deze wet is op 1 januari 2017 in werking getreden en beschermt ruim 900 soorten in Nederland voorkomende planten- en diersoorten. Deze wet vervangt de huidige Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet en Boswet.

Op de kaart weergegeven op de volgende bladzijde is weergegeven of er zich in of in de nabijheid van het plangebied beschermde natuurgebieden aanwezig zijn.



Nationaal Natuurwerk (NNN) en Natura 2000 (N2000)

De onderzochte locatie ligt niet in het NNN, zodat hier geen nader onderzoek naar nodig is.

Soortbescherming

Artikelen 3.1 tot en met 3.11 van de Wet natuurbescherming regelen de bescherming van soorten. De bescherming is opgedeeld in vijf categorieën met soorten:

- Vogels met jaarrond beschermde nesten;
- Overige vogels;
- Soorten van de Habitatrichtlijn (bijlage IV) en de Verdragen van Bern (bijlage II) en Bonn (bijlage I);
- Overige soorten die op nationaal niveau beschermd zijn en waarvoor provinciaal geen vrijstelling geldt;
- Overige soorten die op nationaal niveau beschermd zijn, maar waarvoor provinciaal wel een vrijstelling geldt.

Voor vogels geldt dat er twee categorieën zijn: de vogels met jaarrond beschermde nesten (o.a. Huismus, Gierzwaluw en Buizerd) en de overige broedvogels. Vogels met jaarrond beschermde nesten hebben een strikte beschermingsstatus binnen de Wet natuurbescherming. Van overige broedvogels zijn hun nesten alleen tijdens de broedseizoen beschermd (periode van nestbouw, eileg, broeden en voeren van de jongen op het nest). Voor soorten van de Habitatrichtlijn en de Verdragen van Bern en Bonn zijn in artikel 3.5 verboden vastgelegd (o.a. verboden om dieren te doden en voortplantings- of rustplaatsen te vernielen) en geldt een strikte beschermingsstatus. Soorten die op nationaal niveau beschermd zijn, kunnen ingedeeld worden in twee categorieën. Provincies mogen besluiten om bepaalde soorten vrij te stellen van bescherming in het kader van ruimtelijke ingrepen, beheer en onderhoud. In de meeste provincies geldt - onder andere voor ruimtelijke ontwikkelingen - een vrijstelling voor een selectie van zoogdieren en amfibieën. Voor de overige soorten gelden vergelijkbare verboden (zie artikel 3.10) als voor soorten van de Habitatrichtlijn en de Verdragen van Bern en Bonn en geldt eveneens een strikte beschermingsstatus.

Voor het overtreden van verbodsartikelen bij ruimtelijke ingrepen is het noodzakelijk om ontheffing aan te vragen bij bevoegd gezag (veelal de provincie waarbinnen de ingreep of activiteit plaatsvindt). Voor het verkrijgen van een ontheffing dient een uitgebreide rapportage opgesteld te worden waarin o.a. wordt aangegeven hoe gezorgd wordt dat schade tot een minimum beperkt blijft en of compenserende maatregelen aan de orde zijn.

Ten behoeve van het project is een ecologisch onderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau Alcedo Natuurprojecten. De onderzoeksrapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Op basis van deze quickscan wordt het volgende geconcludeerd:

- Op de onderzochte locatie is het voorkomen van middels de Wnb/Vogelrichtlijn beschermde diersoorten aangetoond, het betreft kievit (mogelijk meerdere nesten);
- Op basis van de het veldonderzoek ter plaatse zijn voornamelijk geen beschermde diersoorten aangetroffen, maar op basis van oude en recente verspreidingsgegevens alsmede geschiktheid van de biotoop van de waterberging is het niet uit te sluiten dat soorten als waterspitsmuis, gevlekte witsnuitlibel, grote en kleine modderkruiper er niet voorkomen;
- Soortgericht vervolgonderzoek ter plaatse is noodzakelijk voor de soorten: waterspitsmuis, gevlekte witsnuitlibel, grote en kleine modderkruiper;
- De voorgenomen plannen hebben geen invloed op het aangrenzende Natuurnetwerk Nederland en Natura 2000.

Op basis van deze quickscan zijn de volgende adviezen afgegeven:

- Voer de geplande werkzaamheden uit na het broedseizoen;
- Laat voor het vaststellen van de aan- of afwezigheid van de soorten waterspitsmuis, gevlekte witsnuitlibel, grote en kleine modderkruiper vervolgonderzoek uitvoeren.

Met de gedane adviezen zal zoveel als mogelijk rekening worden gehouden. Voor de genoemde soorten zijn er voldoende uitwijkmogelijkheden in de buurt en de gunstige staat van instandhouding zal door de werkzaamheden niet direct in gevaar komen. Een vervolgonderzoek kan worden vermeden door ecologische begeleiding toe te passen. De gemeente zal hierover nader in contact gaan treden met de ecooloog om hier afspraken over te maken. Er zal dan voor aanvang van de werkzaamheden een ecologisch werkprotocol gemaakt gaan worden waarlangs gewerkt kan worden.

4.5 Explosievenonderzoek (niet gesprongen explosieven)

De gemeente Coevorden is bezig met de voorbereidingen voor werkzaamheden voor de realisatie van de Zuidelijke Ontsluitingsweg in Coevorden. Omdat hierbij grondroerende werkzaamheden plaatsvinden, dient een Historisch Vooronderzoek-Niet Gesprongen Explosieven (HVO-NGE) te worden uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau Riel Explosive Advice & Services Europe B.V. (REASeuro) uit Riel. Het volledige onderzoeksrapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen de conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

In dit HVO-NGE is geconcludeerd dat geen NGE worden verwacht binnen het werkgebied. Geadviseerd wordt om de werkzaamheden regulier doorgang te laten vinden, zonder verdere maatregelen.

Mocht echter tijdens werkzaamheden spontaan een NGE aangetroffen worden, dan dienen de volgende acties te worden ondernomen:

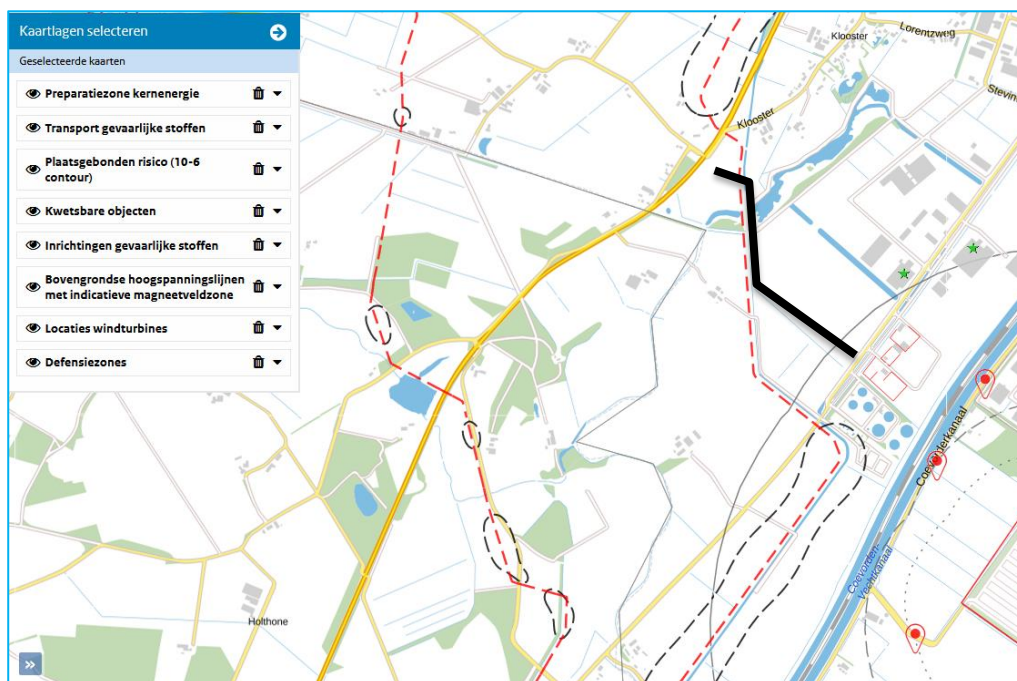
- Het werk ter plaatse van de vindplaats dient te worden stilgelegd.
- De werklocatie, in ieder geval rondom het NGE, dient te worden afgezet. Het aanwezige personeel dient op de hoogte te worden gebracht van de vondst en geïnstrueerd te worden uit de buurt te blijven.
- Er dient contact te worden opgenomen met de politie (0900-8844). De vondst dient gemeld te worden aan de politie. De politie neemt vervolgens contact op met de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD).
- Als de EOD op locatie is, wordt een afspraak gemaakt voor de vernietiging. De EOD maakt deze afspraak met de gemeente, of de politie namens de gemeente.
- De EOD geeft aan de gemeente, of de politie namens de gemeente, advies over de in acht te nemen veiligheidsmaatregelen.
- Indien de te nemen veiligheidsmaatregelen dit toelaten, kan de gemeente aan de EOD advies vragen over de mogelijkheden tot doorwerken op de betreffende locatie, dan wel elders in de nabijheid van het werk en de daarbij in acht te nemen veiligheidsmaatregelen totdat het NGE wordt geruimd.
- Het NGE wordt geruimd.

Indien NGE worden aangetroffen binnen het werkgebied, is dit nieuwe feitelijke informatie. Als deze situatie zich voordoet, moet in overleg met een ter zake deskundige worden vastgesteld of sprake is van een incident of dat er aanleiding is de werkwijze aan te passen.

4.6 Fysieke en externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid bestaat uit verschillende onderdelen. Externe veiligheid gaat onder andere over buisleidingen (geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen), het transport van gevaarlijke stoffen over bepaalde transportassen (geregeld in het Besluit externe veiligheid transportroutes), de opslag van explosieven (geregeld in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) en het Bevi. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen richt zich primair op inrichtingen zoals bedoeld in de Wet milieubeheer. In artikel 2, lid 1 van het Bevi staan de inrichtingen genoemd waarop het besluit van toepassing is.

Onderstaand is weergave gedaan van de risicokaart ter plaatse van het plangebied en omgeving, waarbij het plangebied zichtbaar is als de zwarte lijn (het beoogde tracé bij benadering).



4.6.1.1 Bevi-inrichtingen binnen het plangebied

Binnen het plangebied zelf bevinden zich geen bevi-inrichtingen;

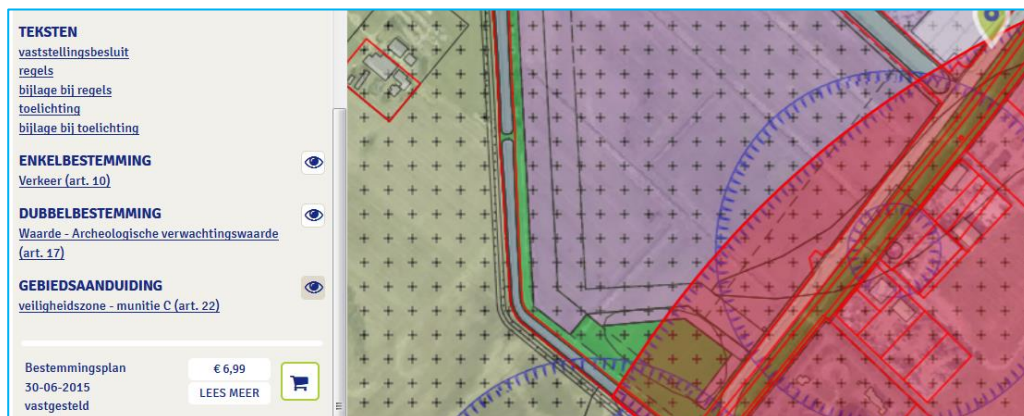
4.6.1.2 Bevi-inrichtingen buiten het plangebied

Aan de oostelijke zijde van de nieuwe ontsluitingsweg komt deze nieuwe weg te liggen binnen een veiligheidszone van een in de buurt gelegen munitie-opslag en de veiligheidszone van een windturbine.

Munitie-opslag

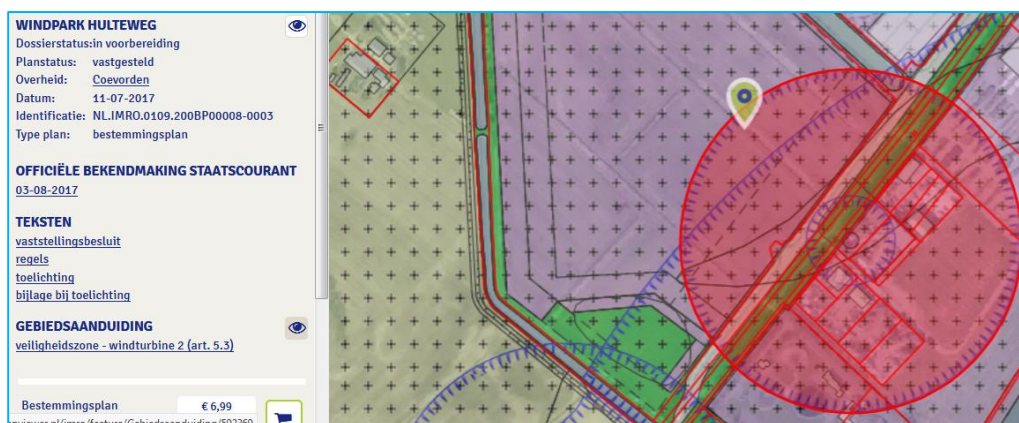
Voor de munitie-opslag geldt dat er sprake is van een 'veiligheidszone – munitie c'. Deze is op onderstaande figuur weergegeven. Binnen deze zone mogen geen bouwwerken worden gebouwd met vlies- of gordijngewelconstructies of grote glasoppervlakten en waarbinnen zich doorgaans een groot aantal personen bevindt. Met de aanleg van de weg is daarvan ook geen sprake. Voor de onderliggende

bestemming Bedrijventerrein zal wel met deze veiligheidszone rekening gehouden dienen te worden, echter was dat ook al zo op basis van het geldende bestemmingsplan.



Veiligheidszone windturbine

Voor het gebied binnen de veiligheidszone van de windturbine geldt dat binnen deze zone er geen toename mag plaatsvinden van het aantal kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, tenzij ze behoren tot de inrichting van de windturbine zelf. De exploitant van de windmolen is op de hoogte gebracht van de aanleg van de ontsluitingsweg. Er worden geen kwetsbare objecten gerealiseerd.



4.6.1.3

Hogedruktransportleidingen

Binnen het plangebied bevindt zich een hogedrukgasleiding. In het noordelijke deel van het plangebied gaat de aan te leggen ontsluitingsweg over het tracé heen van een aardgasleiding van de NAM uit 1988 met een diameter van 18,00 inch en een maximale werkdruk van 66,6 bar.

Op 12 november 2015 is overleg geweest met de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM). Vanuit veiligheidsredenen mag binnen de belemmerende strook van 5,0 m niet worden gebouwd. Hiermee worden woningen, kantoren, bedrijven etc bedoeld. Het aanleggen van een rijbaan parallel aan de leidingen behoort tot de mogelijkheden mits de belemmerende strook vrij blijft liggen in verband eventuele onderhoudswerkzaamheden.

Bij het kruisen en/of parallel bouwen van een weg langs de leiding dient er een voorziening te worden getroffen in verband met de drukbelasting op de leiding. De NAM voert deze onderzoeken in eigen beheer uit zodra bouwplannen concreet zijn. Naast de druk op de leidingen dient rekening te worden gehouden met genoeg gronddekking op de leiding. De dekking dient minimaal 1,5 m te zijn, ten opzichte van de bovenkant leiding.

4.6.1.4 *route gevaarlijke stoffen*

Eventuele routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd liggen op te grote afstand om van invloed te zijn. In de toekomst kunnen transporten van gevaarlijke stoffen niet uitgesloten worden. Op dit moment is het (beoogde) gebruik niet anders dan bestemmingsverkeer met gevaarlijke stoffen dat gebruik zal maken van de weg.

4.6.1.5 *Hoogspanningsleidingen*

Er bevinden zich geen bovengrondse hoogspanningsmasten in de nabijheid van het plangebied.

4.6.2 **Conclusie**

Er is geen belemmering vanuit het aspect externe veiligheid aanwezig.

4.7 **Geluid**

Geluid kan hinderlijk en schadelijk voor de gezondheid zijn. Zo kunnen hoge geluidsniveaus het gehoor beschadigen. Maar ook verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. In Nederland zijn afspraken gemaakt over wat acceptabele geluidsniveaus zijn en wat niet (de geluidsnormen).

Op Europees niveau is het voornaamste doel op het gebied van geluidshinder dat niemand wordt blootgesteld aan geluidsniveaus die zijn of haar gezondheid en de kwaliteit van zijn of haar bestaan in gevaar brengen.

Voor de bestrijding van geluidshinder kunnen verschillende soorten maatregelen worden getroffen, te weten aan de bron, de overdacht en isolatiemaatregelen. Bij bestrijding aan de bron kan worden gedacht aan bijvoorbeeld stillere auto's, stillere wegdekken, het verkeersluw maken van straten. Maatregelen tussen bron en ontvanger; bijvoorbeeld het plaatsen van een geluidsscherm of -wal of een betere muurisolatie tussen woningen. Maatregelen aan de kant van de ontvanger; meestal gaat het dan om het aanbrengen van (extra) geluidsisolatie aan de woning en het rekening houden met geluidsnormeringseisen bij het ontwerpen van woningen. Het doel van het akoestisch onderzoek bij ruimtelijke plannen is het voorkomen van geluidshinder bij geluidsgevoelige objecten (scholen, woningen, etc.) door het aanhouden van voldoende afstand ten opzichte van geluidsproducenten (industrie, railverkeer etc.) of het treffen van andere maatregelen.

De verplichting tot uitvoering van een akoestisch onderzoek is vastgelegd in de Wet geluidshinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden

uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een projectafwijkingbesluit indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt.

Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

Aangezien in de nabijheid van de aan te leggen weg ook (bedrijfs)woningen zijn gelegen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Het onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau NAA (Noordelijk Akoestisch Adviesbureau). Het bij het onderzoek behorende rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgt de conclusie van het uitgevoerde onderzoek.

Ter hoogte van het bedrijventerrein Leeuwerikenveld II en het buurtschap Klooster is de gemeente voornemens om een aansluiting te maken op de reeds aanwezige ongelijkvloerse aansluiting van de N34. De ontsluitingsweg komt dan gelegen tussen de Hulteweg en de rotonde van de ongelijkvloerse aansluiting van de N34.

Binnen de geluidzone van de nieuw aan te leggen weg zijn twee woningen gelegen op de adressen Klooster 51 en 65. Hiervoor is een akoestisch onderzoek noodzakelijk

Uit de berekende geluidbelastingen blijkt dat bij de twee onderzochte woningen ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan. De geluidbelasting op de woningen bedraagt ten hoogste 37 dB waarmee voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Er zijn voor de wegaanlegger geen aanvullende verplichtingen benodigd ten aanzien van geluid.

Aangezien de voorkeursgrenswaarde bij de onderzochte woningen niet wordt overschreden, is het niet noodzakelijk om nader naar cumulatie van geluid te kijken. Daarnaast zijn de berekende waarden meer dan 10 dB lager dan de voorkeursgrenswaarde, waardoor de bijdrage op een eventuele cumulatieve geluidbelasting met andere geluidsbronnen zeer beperkt zal zijn.

De akoestische effecten op het aansluitende wegennet zijn over het algemeen zeer beperkt. De geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe Zuidelijke Ontsluitingsweg op de Hulteweg richting het industrieterrein neemt toe met circa 3,5 dB. De verwachting is ook dat het vrachtverkeer van en naar het industrieterrein gebruik gaat maken van de nieuwe ontsluiting. Nabij de Hulteweg zijn geen woningen van derden gelegen. Daarnaast genieten woningen gelegen op een industrieterrein ten aanzien van geluid een geringere bescherming.

4.8

Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. In de AMvB-nibm zijn de criteria vastgelegd om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van nibm.

Door onderzoeksbureau NAA is vervolgens een berekening 'luchtkwaliteit' uitgevoerd. De bijbehorende rapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Vanuit het uitgevoerde onderzoek is onderstaande conclusie getrokken.

Uit de rekenresultaten blijkt dat in de beschouwde zichtjaren overal ruimschoots aan de grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} wordt voldaan. Verder blijkt dat na openstelling van de weg de concentraties en de overschrijdingen afnemen door het schoner worden van het wagenpark. De beschouwde wegaanleg kan worden gerealiseerd zonder belemmeringen ten aanzien van de Wet luchtkwaliteit.

4.9 M.E.R.-beoordeling

De milieueffectrapportage is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de bovenliggende procedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure, of een milieuvergunningprocedure.

De zuidelijke ontsluitingsweg krijgt een lengte van circa 1 kilometer. Voor een 'aanleg of uitbreiding van een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer' geldt dat op basis van de drempelwaarde van de D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage de drempelwaarde wordt overschreden. Dat is bij dit bestemmingsplan niet het geval. Er lijkt geen nader onderzoek naar de m.e.r. nodig te zijn.

Op 7 juli 2017 is echter een wetswijziging van het Besluit milieueffectrapportage inwerking getreden. Eén van de belangrijkste gevolgen van deze wetswijziging is dat vanaf 16 mei 2017 een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie.

Dit is een extra stap in de procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het nut van deze notitie is dat al in een vroeg stadium beoordeeld wordt of de activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. De beslissing van het bevoegd gezag of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld, vindt plaats op basis van deze notitie.

Deze aanmeldnotitie is vormvrij, maar heeft wel een aantal inhoudelijke voorwaarden. De aanmeldnotitie moet in ieder geval informatie bevatten over de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten van de activiteit. Binnen zes weken nadat de initiatiefnemer deze informatie heeft verstrekt, moet het bevoegd gezag beslissen of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

In tabelvorm wordt in dit hoofdstuk een kwalitatief oordeel geveld over de effecten op diverse milieufactoren. Aan de hand van deze beoordeling wordt aangegeven of het

opstellen van een milieueffectrapportage voor de genoemde plannen noodzakelijk geacht wordt.

Archeologie	
Bodem	Op voorhand is de locatie niet als verdacht aan te merken. Voor uitvoering van de plannen zal een zogeheten AP-4 keuring gaan plaatsvinden.
Externe veiligheid	Er is geen beperking vanuit het aspect externe veiligheid.
Ecologie	De gemeente gaat samen met de ecooloog afspraken maken voor het op te stellen werkprotocol om zodoende de werkzaamheden uit te kunnen voeren met respect voor ecologische waarden.
Geluid	Vanuit het aspect geluid zijn er geen belemmeringen.
Luchtkwaliteit	Vanuit een uitgevoerde berekening is gebleken dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit.
Water	Er is reeds in voldoende waterberging voorzien, het aspect water staat de planontwikkeling niet in de weg.

Op basis van de uitkomsten in dit hoofdstuk 4 – Omgevingsfactoren – is inzichtelijk gemaakt dat er geen belangrijk nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu. Verder hebben de locatie en de omgeving verder geen bijzondere kenmerken die geschaad worden door het initiatief. Gezien de aard van de ingrepen zijn verder geen negatieve effecten te verwachten, zodat op basis hiervan verder kan worden afgezien van het verrichten van een verdergaande (vorm)vrije m.e.r.-beoordeling.

4.10

Watertoets

Door de uitvoerende aannemer voor het aanleggen van de zuidelijke ontsluitingsweg is een uitvoering watertoetsdocument opgesteld over de wijze waarop er rekening wordt gehouden met de belangen voor het aspect water. Dit document is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. In het complete gebied dient een bergingsruimte voor 60.472 m³ gemaakt te worden.

Uitgangspunten.

Streefpeil watergangen = 7.90	
Peilstijging maximaal = 8.70	
Berging binnen industrieterrein	= 1.74 ha (13.920 m ³)
Berging binnen uitwerkingszone	= 1.00 ha (8.000 m ³)
	=====
Totaal	= 2.74 ha (21.920 m ³)
Restant berging binnen bufferzone	= 4.819 ha (38.552 m ³)

Restant berging binnen bufferzone = 4.819 ha (38.552 m³)

Dit houdt in dat er binnen de groenzone 38.552 m³ water geborgen moet worden. Dit kan op verschillende manieren ingevuld worden. De minste ruimte is nodig indien men “open” water maakt. Benodigd is dan $38.552 \text{ m}^3 / (8.70-7.90) = 48.190 \text{ m}^2 = 4.82 \text{ ha}$.

Indien men een droge berging maakt waarvan de bodem 8.35 bedraagt dan is er een oppervlak nodig van $38.552 \text{ m}^3 / (8.70-8.35) = 11.0148 \text{ m}^2 = 11.02 \text{ ha}$.

Met het oppervlak kan nog flexibel worden omgegaan. Belangrijk is dat er 38.552 m³ geborgen wordt onder het peil van 8.70+ N.A.P en boven het peil van 7.90+ N.A.P.

5 Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

De kosten die gepaard gaan met zowel het opstellen van de ruimtelijke documenten, de uitvoering van de diverse en benodigde onderzoeken als ook de kosten die verband houden met de uitvoering van de plannen zullen door de gemeente Coevorden worden gedragen en zijn daarmee economisch uitvoerbaar.

6 Hoofdstuk 6 Overleg en inspraak

In deze paragraaf worden, wanneer deze beschikbaar zijn en indien noodzakelijk, de resultaten van het overleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening uiteengezet. Ook de resultaten van de inspraak dan wel ter visie legging worden hier uiteengezet wanneer deze beschikbaar zijn.

Ontwerp-bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, met de daarbij behorende stukken, met ingang van dd.mm.jjjj gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn wel/geen zienswijzen ingediend.

7 Hoofdstuk 7 Juridische Toelichting

7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied. De wijze waarop deze regeling juridisch kan worden vormgegeven, wordt in grote lijnen bepaald door de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening, en door het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012, zoals deze per 1 oktober 2012 in werking is getreden. De verbeelding dient in samenhang met de planregels te worden gelezen. Voor voorliggend bestemmingsplan geldt overigens dat de regels 1-op-1 zijn overgenomen uit het vigerend bestemmingsplan Bedrijventerreinen Stad Coevorden.

In de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) met bijbehorend Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro) heeft het bestemmingsplan een belangrijke rol als normstellend instrument voor het ruimtelijk beleid van gemeenten, provincies en het rijk. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening (hierna Rsro) is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (hierna SVBP2012) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP2012 zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (hierna IMRO2012) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (hierna STRI2012) normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

Conform Wro en Bro wordt een bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting in digitale geautoriseerde bronbestanden vastgelegd en in die vorm vastgesteld. Daarnaast kent de Wro een papieren versie van (hetzelfde) bestemmingsplan. Indien de inhoud van digitale stukken tot een andere uitleg leidt dan de stukken op papier, dan is de digitale inhoud beslissend. Het bestemmingsplan is daarmee een digitaal juridisch authentiek document. De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd.

De SVBP2012 geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. De standaard heeft geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. Er worden geen normen gesteld omtrent de vormgeving en inrichting van de analoge weergave van het bestemmingsplan. De SVBP2012 heeft ook geen betrekking op de totstandkoming van de inhoud van een bestemmingsplan. Dit is de verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag. In de SVBP2012 is wel aangegeven hoe de inhoud van een bestemmingsplan digitaal moet worden weergegeven.

De SVBP2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. De verbeelding en planregels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

7.2 Koppeling Toelichting en Verbeelding

De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd.

De digitale verbeelding is de verbeelding van het bestemmingsplan in een interactieve raadpleegomgeving, waarin alle relevante bestemmingsplaninformatie wordt getoond: de combinatie van de verbeelding en regels met de toelichting. Een raadpleger van het bestemmingsplan moet alle relevante bestemmingsplaninformatie op eenvoudige wijze voor ogen kunnen krijgen. De relevante bestemmingsplaninformatie heeft betrekking op de bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen met bijbehorende regels in het bestemmingsplan. Voor zowel bestemmingen als aanduidingen geldt dat deze zichtbaar moeten zijn in de digitale verbeelding.

7.3 Toelichting op de planregels

De inrichting van de planregels is deels voorgeschreven door de SVBP2012. De groepering van de planregels, de naamgeving van een aantal planregels en zelf de inrichting van bestemmingen is deels bepaald door de ministeriële regeling. Een aantal planregels is zelfs geheel voorgeschreven: het overgangsrecht, de anti-dubbelregel en de slotregel. De regels zijn standaard ingedeeld in vier hoofdstukken. Bij elke planregel (elk artikel) wordt hieronder een nadere toelichting gegeven. In voorliggend bestemmingsplan is ten aanzien van de regels aansluiting gezocht bij de regels zoals die zijn opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied Coevorden, zodat overal een eenduidige regelgeving zal gelden.

Toelichting Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 : Begrippen

De begripsbepalingen in artikel 1 zijn noodzakelijk bij de interpretatie van de regels. In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. De begrippen die hierin zijn opgenomen zijn terug te vinden in de bestemmingsbepalingen. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normaal spraakgebruik.

Met uitzondering van de eerste twee begrippen (plan en bestemmingsplan) zijn de begrippen alfabetisch gerangschikt. De begrippen zijn zoveel mogelijk gebaseerd op vaste jurisprudentie. In de loop der tijd hebben de meeste begrippen zich ontwikkeld tot een standaard, waarvan ook in dit bestemmingsplan gebruik is gemaakt.

Artikel 2 : Wijze van meten

De bepalingen over de wijze van meten zijn in artikel 2 opgenomen. Dit artikel geeft aan hoe de hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 : Bedrijventerrein

Met de bestemming 'Bedrijventerrein' is het grootste deel van het plangebied bestemd. Hierin zijn alle bedrijfsmatige activiteiten opgenomen, alsmede bijbehorende wegen, paden, groen- en watervoorzieningen. Door middel van een zonering in milieucategorieën is een onderscheid gemaakt in zwaarte van de mogelijke bedrijfstypen die zich kunnen vestigen. In de bestemming zijn verschillende functieaanduidingen opgenomen ten behoeve van het regelen van specifieke functies die op de bedrijventerreinen aanwezig zijn.

Artikel 4 : Groen

Binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen, water, waterberging en waterhuishoudkundige voorzieningen mogelijk. Het betreft hier met name het grotere, structurele groen. De volgende ondergeschikte functies zijn toegestaan:

- paden en verhardingen;
- speelvoorzieningen;
- nutsvoorzieningen.

Vanwege de aard van de bestemming zijn de bouwmogelijkheden beperkt.

Artikel 5 : Verkeer

Binnen deze bestemming zijn de regels weergegeven (maten e.d.) waar de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg mag worden gerealiseerd.

Artikel 6 : Water

Binnen deze bestemming zijn water, waterberging en waterhuishoudkundige voorzieningen, groenvoorzieningen en nutsvoorzieningen toegestaan.

Artikel 7 : Leiding – Gas

In het plangebied ligt een buisleiding ten behoeve van gasvoorzieningen. De bestemming Leiding - Gas is opgenomen vanwege de gasleiding die het plangebied ligt.

Artikel 8 : Waarde – Archeologische verwachtingswaarde

Een deel van het plangebied is aangeduid als 'Waarde – Archeologische verwachtingswaarde' gebracht. Dit is in overeenstemming met het bestemmingsplan Buitengebied Coevorden. Voor bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 0,30 meter dient eerst een archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd te worden.

Artikel 9 : Waarde – Archeologie 3

Een deel van het plangebied is aangeduid als 'Waarde – Archeologie 3' gebracht. Dit is in overeenstemming met het bestemmingsplan Buitengebied Coevorden. Voor alle bodemingrepen dieper dan 0,30 meter dient eerst een archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd te worden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 : Anti-dubbeltelregel

Met dit artikel wordt voorkomen dat meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt. Dit is bijvoorbeeld mogelijk als (onderdelen van) bouwpercelen van eigenaars in maatvoering verschillen en wisselen. Door verwerving van een extra (bouw)perceel of een gedeelte daarvan, kunnen de gronden niet meegenomen worden met de berekening van de bouwmogelijkheden van het nieuwe perceel als de nieuw verworven gronden reeds meegenomen zijn bij de berekening van een eerdere bouwplannen. Het is dus niet toegestaan gronden twee keer in te zetten om een omgevingsvergunning te verkrijgen.

Artikel 11 : Algemene bouwregels

In dit artikel is weergegeven hoe in het bestemmingsplan gebruik zou kunnen worden gemaakt met parkeren, bestaande maten en het ondergronds bouwen.

Artikel 12 : algemene aanduidingsregels

Deze heeft betrekking op de buisleiding in het plangebied. Deze heeft de gebiedsaanduiding veiligheidszone - leiding. Binnen de veiligheidszone is geen toename toegestaan van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Artikel 13 : Algemene afwijkingsregels

Bij uitzondering kan door middel van een omgevingsvergunning onder voorwaarden worden afgeweken van de in het plan gegeven regels.

Artikel 14 : Overige regels

In deze regel is de koppeling gelegd tussen de flora- en faunawet en de overige regels van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 : Overgangsrecht

Het overgangsrecht voorziet in een bepaling ten aanzien van bouwwerken die ooit met een omgevingsvergunning voor het bouwen (voorheen bouwvergunning) of een melding zijn gebouwd, of een gebruik dat ooit is toegestaan, maar die nu, vanwege een bestemmings- of beleidswijziging onder het overgangsrecht zijn gebracht.

Artikel 16 : Slotregel

Dit artikel bevat de citeertitel van het bestemmingsplan.

Projectgegevens

Project : Zuidelijke Ontsluitingsweg Coevorden
Projectnummer : RB 10.092
IMRO : NL.IMRO.0109.200BP00009-0002
Versie : 01
Datum : Januari 2021

RooBeek Advies

Nautilusstraat 7b
7821 AG Emmen
H. de Roo & M.Beek

www.roobeek-advies.nl