

**Bestemmingsplan Noordzuidverbinding
Hellendoorn Huslen**



V A S T G E S T E L D



BügelHajema

Plek voor ideeën

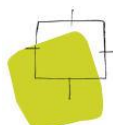
**Bestemmingsplan Noordzuidverbinding
Hellendoorn Hulsen**

V A S T G E S T E L D

Inhoud

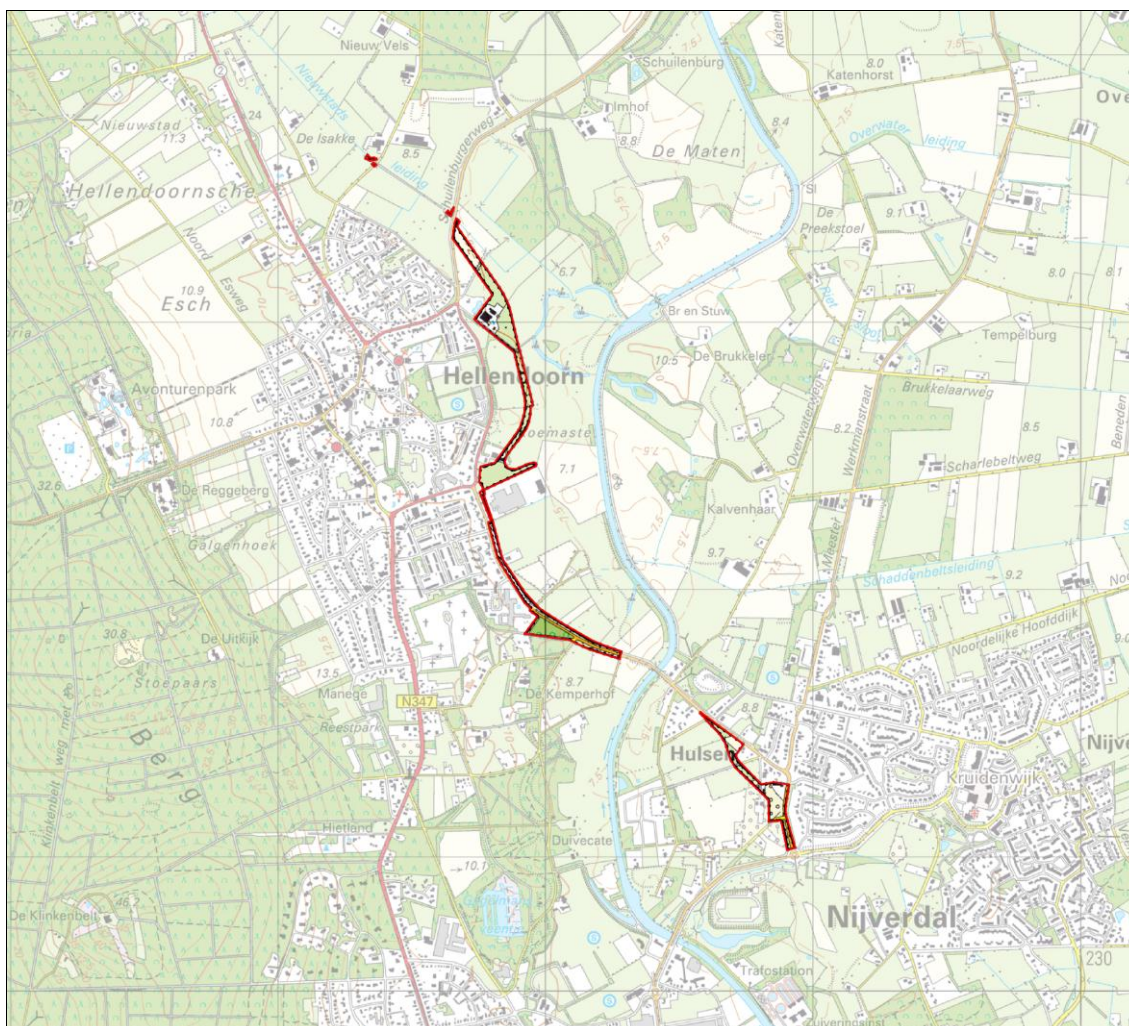
Toelichting en bijlagen
Regels en bijlagen
Verbeelding

20 februari 2014
Projectnummer 112.00.02.51.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Gemeente Hellendoorn, bron: Topografische Dienst

Toelichting

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Inleiding | 9 |
| 2 | Achtergrond en ontstaanswijze | 11 |
| 2.1 | Achtergrond | 11 |
| 2.2 | Ontstaanswijze | 13 |
| 3 | De beschrijving van het plangebied | 15 |
| 3.1 | Functionele structuur | 15 |
| 3.2 | Ruimtelijke structuur | 15 |
| 3.2.1 | Infrastructuur | 15 |
| 3.2.2 | Bebouwing | 16 |
| 3.2.3 | Landschap | 18 |
| 4 | Beleidskader | 21 |
| 4.1 | Rijksbeleid | 21 |
| 4.2 | Provinciaal beleid | 21 |
| 4.3 | Waterschap Regge en Dinkel | 24 |
| 4.4 | Gemeentelijk beleid | 28 |
| 4.4.1 | Strategische visie | 28 |
| 4.4.2 | Omgevingsvisie Hellendoorn | 28 |
| 4.4.3 | Verkeersbeleid | 28 |
| 4.4.4 | Overige ruimtelijk beleid | 29 |
| 4.4.5 | Vigerende bestemmingsplannen | 30 |
| 5 | Uitgangspunten bestemmingsregeling | 33 |
| 5.1 | Algemeen | 33 |
| 5.2 | Bestemmingen | 33 |
| 6 | Planopzet | 35 |
| 6.1 | Totale traject | 35 |
| 6.2 | Trajectdelen | 37 |
| 6.2.1 | Trajectdeel Hellendoorn Noord | 37 |
| 6.2.2 | Trajectdeel Hellendoorn-Koemaste | 38 |
| 6.2.3 | Trajectdeel Hulsen | 43 |
| 6.3 | Landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit | 44 |
| 7 | Milieutechnische en ruimtelijke aandachtspunten | 47 |
| 7.1 | Wegverkeerslawaai | 47 |
| 7.2 | Bedrijven en milieuzonering | 49 |
| 7.3 | Externe veiligheid | 50 |
| 7.4 | Bodemkwaliteit | 53 |
| 7.5 | Water | 55 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 7.6 | Archeologie en cultuurhistorie | 58 |
| 7.6.1 | Archeologie | 58 |
| 7.6.2 | Cultuurhistorie | 59 |
| 7.7 | Ecologie | 60 |
| 7.8 | Luchtkwaliteit | 63 |
| 7.9 | Vormvrije m.e.r.-beoordeling | 63 |
| 7.10 | Duurzaamheid | 64 |
| 8 | Economische en maatschappelijk uitvoerbaarheid | 65 |
| 8.1 | Economische uitvoerbaarheid | 65 |
| 8.2 | Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 65 |

Inleiding



Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de realisatie van het laatste deel van de Noordzuidverbinding in de gemeente Hellendoorn mogelijk te maken. Dit project is tot stand gekomen ter verbetering van de bereikbaarheid van de nieuwe woonwijken Kruidenwijk-Zuid en Hellendoorn-Noord, voor een betere verbinding tussen Nijverdal, Hellendoorn, Hulsen, Kruidenwijk en het bedrijventerrein 't Lochter en voor de doorstroom van het verkeer van en naar Ommen. Vanwege de nieuwe weg is een agrarisch bedrijf aan de oostzijde van Hellendoorn verplaatst. Het voornemen is op betreffend perceel vier woningen te realiseren.

AANLEIDING

Het traject is gelegen aan de oost- en zuidoostzijde van Hellendoorn. Een deel van de Noordzuidverbinding is al gerealiseerd. Het nog te realiseren deel loopt van de Ommerweg in Hellendoorn tot de rotonde in de Helmkruidlaan in Hulsen. Op navolgende kaart is het nog te realiseren traject weergegeven. Deze afbeelding is eveneens als bijlage bij dit plan gevoegd.

LIGGING EN BEGRENZING

De begrenzing van dit bestemmingsplan volgt de buitenzijde van de weg, waarbij aangrenzende percelen waarvoor in verband met het nieuwe traject een bestemmingswijziging noodzakelijk is, meegenomen zijn in het plan. Delen van het traject kunnen op grond van vigerende bestemmingsplannen gerealiseerd worden. Deze delen zijn buiten het onderhavig plan gelaten. Voorin de toelichting is een kaartje opgenomen waarop het plangebied van het onderhavig bestemmingsplan is weergegeven.

Het traject van de weg is gelegen in meerdere vigerende bestemmingsplannen. Het gaat om de volgende plannen:

PLANOLOGISCH REGIEM

- bestemmingsplan Duivecate Reggedal (vastgesteld op 5 juli 2011);
- bestemmingsplan Buitengebied 2009 (vastgesteld op 20 april 2009);
- bestemmingsplan Hellendoorn-Noord (vastgesteld op 28 september 2006);
- bestemmingsplan Hellendoorn-dorp (vastgesteld op 28 oktober 2003)
- bestemmingsplan Kruidenwijk - West (vastgesteld op 23 januari 1996).

Het bestemmingsplan Buitengebied 2009 is op onderdelen herzien (herziening is vastgesteld in september 2012). De te herziene delen liggen echter buiten het plangebied voor de Noordzuidverbinding.

Met het onderhavige bestemmingsplan worden delen van vorenvermelde plannen gewijzigd, voor zover gelegen in het plangebied.

Achtergrond en ontstaanswijze



2.1

Achtergrond

In deze paragraaf volgt een korte uiteenzetting van het ontstaan van het project. Eind jaren 90 van de vorige eeuw heeft de gemeente een Wegenstructuurplan opgesteld. Daaruit is gebleken dat het gemeentelijke hoofdwegennet in noord-zuidelijke richting aanpassing behoeft. In de strategische visie 'Hart en hoogtepunt in Overijssel' (2004) die het gemeentebestuur heeft ontwikkeld voor de toekomst van Hellendoorn staat over de Noordzuidverbinding: "Een goede verbinding is nodig om de stedelijke samenhang te versterken tussen de twee nieuw te ontwikkelen wijken (Kruidenwijk Zuid en Hellendoorn Noord), de Kruidenwijk en de kernen Nijverdal en Hellendoorn. Bij deze projecten staat voorop dat er een evenwicht is tussen de groene ruimte en het watersysteem aan de ene kant en de leefbaarheid aan de andere kant."

In 2007 is het rapport 'Tracéstudie Hellendoorn-Reggedal-Hulsen' (Royal Haskoning, 17 april 2007) verschenen. Betreffend rapport geeft inzicht in de noodzaak van de Noordzuidverbinding als gebiedsontsluitingsweg, de knelpunten die de bestaande route kent, gelet op de inrichtingskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg, en de keuzes van kansrijke alternatieven die op de deeltrajecten wenselijk zijn. Dit rapport is als bijlage bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

In hoofdlijnen was duidelijk waar het traject kon worden gerealiseerd. In 2007 heeft de gemeenteraad besloten voor het deel van Hulsen de krappe variant uit te werken. Voor het traject ter hoogte van de kern Hellendoorn heeft de gemeenteraad besloten dat er een andere uitwerking moest komen van drie varianten. De drie varianten zijn vervolgens opgesteld met de namen 'parallelstructuur', 'aangepaste parallelstructuur' en 'omlegging'. In 2008 heeft de gemeenteraad besloten om voor het deel bij Hellendoorn te gaan voor de 'aangepaste parallelstructuur'. De variant 'parallelstructuur' lost te weinig knelpunten op, waaronder de bereikbaarheid van de sportvelden. Twee sportvelden behorende bij het sportcomplex De Voordam zijn gelegen aan de oostzijde van de Kasteelstraat en zijn nu vanaf de kleedkamers/kantine alleen bereikbaar door de Kasteelstraat over te steken. De variant 'aangepaste parallelstructuur' buigt om de sportvelden heen, (zie navolgende afbeelding) waardoor in de nieuwe situatie deze weg niet hoeft te worden overgestoken.



De variant 'omlegging' is het niet geworden omdat deze te dicht bij de Regge en de natuur komt en er teveel cultuurhistorische landschapselementen verloren zouden gaan.

De variant 'aangepaste parallelstructuur' is vervolgens uitgewerkt. Na de uitwerking is er nog een extra variant ontwikkeld ('aangepaste extra variant'). Voor de keuze tussen de beide varianten waren de belangrijkste toetsingscriteria: de verkeerstechnische aspecten, de ruimtelijke- en financiële aspecten met als insteek de overlast voor de burgers zoveel mogelijk te beperken. Na behandeling in de commissie Grondgebied heeft het college op 19 april 2011 besloten om de aangepaste parallelstructuur te handhaven voor het trajectdeel Reggeweg van de Noordzuidverbinding. Ten gevolge van de sanering van het agrarische bedrijf en de beoogde rood-voor-rood-oplossing, is het aanvankelijk traject aan de westzijde van de boerderij vervangen door een traject langs de oostzijde van de boerderij. Hiermee wordt een flessenhals ter hoogte van de kruising Kasteelstraat - Schuilenburgerweg voorkomen. De raad heeft hiermee ingestemd op 7 februari 2012.

Naar aanleiding van de presentatie van het voorontwerpbestemmingsplan, is er een aanvullende studie gedaan naar de mogelijkheden voor een extra aansluiting vanuit het dorp Hellendoorn op de Noordzuidverbinding. Na verschillende gesprekken met belanghebbenden, heeft de raadscommissie Grondgebied een advies aan het college van burgemeester en wethouders gegeven. Een meerderheid van de commissie heeft zich uitgesproken voor handhaving van het oorspronkelijke plan, dus zonder extra aansluiting vanuit het dorp Hellendoorn. Het college van burgemeester en wethouders heeft zich met dit besluit achter dat standpunt geschaard.

Delen van de Noordzuidverbinding kunnen op grond van de vigerende bestemming gerealiseerd worden. Voor de overige delen is het onderhavig bestemmingsplan opgesteld. In hoofdstuk 6 volgt een beschrijving van de uiteindelijke variant.

2.2

Ontstaanswijze

De weg loopt langs de oostzijde van Hellendoorn, de westzijde van Hulsen en nabij de Regge. In die zin is het ontstaan van Hellendoorn en Hulsen en de loop van de Regge interessant.

De eerste schriftelijke melding over Hellendoorn dateert van 1078. Het verleden is duidelijk zichtbaar in het centrum van het dorp. Het dorp is van oorsprong een esdorp met een keten van brinkjes of groepen van boerderijen tussen de heuvelrug en de Regge. Landbouw was lange tijd de belangrijkste bron van inkomsten. De boerderijen stonden eerst langs de huidige Dorpsstraat. Na 1850 kwam er enige uitbreiding van het dorp langs de uitvalswegen naar Ommen (Ommerweg) en Nijverdal (Ninaberlaan). Na de Tweede Wereldoorlog heeft het dorp een snelle ontwikkeling doorgemaakt. Rondom de oude kern zijn woonbuurten tot stand gekomen. Hellendoorn telt circa 5.000 inwoners.

HELLENDOORN

Net als het dorp Hellendoorn is Hulsen gebouwd op de hogere delen langs de Regge en het hoogveen. Tot de jaren tachtig van de vorige eeuw kende het gebied een landelijk karakter, echter sindsdien is de woningbouw in het dorp sterk gegroeid.

HULSEN

De Regge loopt voor een groot deel ten oosten van het plangebied. Het Reggedal beslaat de Regge, inclusief de aangrenzende percelen. Vanwege de aanwezigheid van het Reggedal met de landschappelijke waarden, de toekomstige wateropgave en het recreatieve medegebruik is gekozen voor een variant die zo min mogelijk aantasting van het Reggedal tot gevolg heeft.

REGGEDAL

In het verleden overstromden grote oppervlakten in het Reggedal en was de Regge op sommige plaatsen zeer breed. Bij grote droogte was de rivier niet meer dan een samenhang van stilstaande kolken. Door afkalving en aanzanding (meandering) heeft de Regge een belangrijke bepalende functie in de ontwikkeling van het landschap gehad en leverde het Reggedal ook een belangrijk aandeel in de natuur en de landschappelijke waarden van het gebied.

Door het regelmatig verleggen van de hoofdstroom werden meanders afgesneden. Veel van deze meanders zijn in de loop der tijd gaan verlanden, maar enkele zijn vandaag de dag nog zichtbaar aanwezig. In de periode 1925-1935 is de Regge voor de laatste keer gekanaliseerd. De kanalisatie leidde ertoe dat nagenoeg alle meanders zijn afgesloten van de rivier en dat de Regge door de

jaren heen is veranderd van een meanderend riviertje dat gemakkelijk haar bedding uitschuurde tot de huidige waterloop die is ingeklemd tussen onderhoudspaden en 'hoog' waterkerende kaden.

De sterke kanalisatie en normalisatie van de rivier ter hoogte van Nijverdal is ook een gevolg van ruimtevraag voor de industrie dichtbij de rivier en de aanleg van de (oude) Rijksweg en het spoor.

Op dit moment wordt in het kader van het water- en natuurbeleid in hoog tempo gewerkt aan hermeandering van de Regge. In paragraaf 4.3 komt dit aspect aan bod.

De beschrijving van het plangebied

3

3.1

Functionele structuur

In deze paragraaf wordt kort stilgestaan bij het huidige gebruik van de gronden van het plangebied van het onderhavig bestemmingsplan.

De gronden waarvoor het bestemmingsplan is opgesteld zijn in de huidige situatie functioneel in gebruik als weg (en aangrenzende bermen), landbouwgrond, sportterrein, kwekerij en bedrijventerrein.

Het traject wordt deels gerealiseerd op bestaande delen van de Reggeweg en de Collenstaartweg. In de huidige situatie hebben deze delen van betreffende wegen reeds een functie voor doorgaand verkeer.

BESTAANDE WEGEN

Het traject doorsnijdt meerdere agrarische percelen.

LANDBOUWGROND

Verder loopt een deel van het traject langs het terrein van het sportcomplex De Voordam.

SPORTTERREIN

Een deel van het traject loopt over het bedrijfsterrein van de Ola-fabriek (in gebruik als parkeerterrein). Bij Hulsen loopt het traject over het terrein van een winkel in bloemen en planten. Ook daar gaat het om parkeerplaatsen.

BEDRIJVENTERREIN

3.2

Ruimtelijke structuur

In deze paragraaf wordt de huidige ruimtelijke structuur (infrastructuur, bebouwing en landschap) uiteengezet, waarbij wordt verwezen naar foto's op de fotopagina achterin deze paragraaf. Op de luchtfoto achterin deze paragraaf is aangegeven waar de betreffende foto's zijn genomen.

3.2.1

Infrastructuur

Het plangebied ligt tussen de Eelerweg in Hellendoorn en Helmkruidlaan in Hulsen. Het overgrote deel van het traject loopt langs de bestaande infrastructuur.

Vanuit het noorden raakt het traject allereerst de Schuilenburgerweg (zie foto 2). De Kasteelstraat, welke op dit moment een functie voor doorgaand ver-

keer heeft, is afgebeeld op foto's 3 en 4. In de Kasteelstraat is een oversteekplaats aanwezig voor gebruikers van het sportcomplex De Voordam. Ten zuiden van de sportvelden zal het traject een wandelpad kruisen (zie foto 5). De Kasteelstraat sluit bij de fabriek van de Ola aan op de Reggeweg in de richting van Nijverdal en Hulsen (zie foto 8).

Vanaf de fabriek van de Ola loopt het traject direct parallel aan de Reggeweg. Op foto 9 is dit deel van de huidige Reggeweg (en fietspad) te zien. Bij een bosje ter hoogte van het zorgcentrum De Blenke sluit het nieuwe traject aan op de bestaande weg. De weg langs de noordzijde van het bosje betreft de Zandsteeg (zie foto 10).

Bij Hulsen wordt het toegangspad naar één woning doorsneden. Betreffend pad is te zien op foto 12. De Collenstaartweg bij het dorp Hulsen is te zien op foto 13.

Op enkele locaties worden landbouwontsluitingswegen gekruist. Ten slotte worden een ontsluiting voor een vissteiger in project Visschebelt en enkele fiets- en wandelpaden in de Koemaste gekruist.

3 . 2 . 2

B e b o u w i n g

Binnen het plangebied is enige bebouwing aanwezig. In 2012 is in het kader van het project Koemaste al een karakteristieke schuur bij een woonboerderij aan de Reggeweg 19 verplaatst.

De bedrijfsbebouwing van een agrarisch bedrijf aan de Kasteelstraat 3 zal worden gesloopt. De verwerving van dit bedrijf is primair het gevolg van het Reggeherstelproject Koemaste-Noord.

Verder zal er nog een schuur aan de Kasteelstraat, ten noorden van de Ola-fabriek worden gesloopt.

Op navolgende luchtfoto's is de te slopen bebouwing met een rood kader aangegeven.



Behalve de fabriek van de Ola, ligt het traject nabij bestaande woonbebouwing langs de Reggeweg en nabij woningen en een tuincentrum bij de Collenstaartweg. De ligging van het traject ten opzichte van bestaande bebouwing is het beste te zien op de verbeelding van het bestemmingsplan.

3.2.3

Landschap

Het plangebied is gelegen bij het Reggedal. De Regge loopt van noord naar zuid door het buitengebied van Hellendoorn. Het gebied is reliëfrijk en kleinschalig met verspreid voorkomende bosjes en oude oeverwallen met stijlranden als begrenzing van de aangrenzende heideontginninglandschappen. De foto's 1, 7 en 11 geven een beeld van het landschap waardoor het traject loopt.



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 7



Foto 8



Foto 9



Foto 10



Foto 11



Foto 12



Foto 13



Foto 14



4.1

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. De SVIR heeft diverse nota's vervangen, zoals de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit. Ook zijn met het SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken vervallen die zijn benoemd in de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. In het SVIR is de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 aangegeven. Dit betreft een nieuw, integraal kader dat de basis vormt voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In het SVIR is gekozen voor een meer selectieve inzet van het rijksbeleid dan voorheen. Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie rijksdoelen uitgewerkt:

- vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- verbeteren van de bereikbaarheid;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Met bovengenoemde rijksdoelen zijn 13 nationale belangen aan de orde die in het SVIR verder gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse onderscheiden regio's. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden meer beleidsvrijheid op het terrein van de ruimtelijke ordening gekregen; het kabinet is van mening dat provincies en gemeenten beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn.

4.2

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en omgevingsverordening Overijssel

In de Omgevingsvisie en -verordening Overijssel (juli 2009) heeft de provincie haar visie, beleidskeuzes en uitvoeringsstrategie ten aanzien van het ruimtelijk-fysieke domein verwoord. De ambitie voor Overijssel is "om een vitale samenleving tot ontplooiing te laten komen in een mooi en vitaal landschap. Een samenleving waarin alle Overijsselaars zich thuis voelen en participeren.

Met bloeiende steden en dorpen als motoren voor cultuur en werkgelegenheid, ingebed in een landschap waarin wonen, natuur, landbouw en water elkaar versterken."

Het beleid voor de fysieke leefomgeving staat primair in dienst van de sociaal-economische ontwikkeling. Dit betekent dat ruimte wordt gemaakt voor ontwikkeling van werkgelegenheid en hoogwaardige woonmilieus. De dynamiek die hierdoor ontstaat, ziet de provincie als kans om de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid te versterken.

Voor de bebouwde omgeving worden in de omgevingsvisie de volgende drie ontwikkelingsperspectieven aangegeven:

1. Steden als motor: gebieden voor dynamische en veerkrachtige woon-, werk- en voorzieningenmilieus waar de kwaliteiten en identiteit van de bestaande stad worden versterkt en benut voor herstructurering, transformatie, inbreiding en uitbreiding.
2. Dorpen en kernen als veelzijdige leefmilieus: veelzijdige mix van woon- en werkmilieus, elk met een eigen karakteristiek. De identiteit en eigenheid van de kernen is leidend bij opgaven als herstructurering, inbreiding en uitbreiding.
3. Hoofdinfrastructuur: vlot en veilig: hoofdinfrastructuur van autosnelwegen, autowegen, spoorlijnen, fietssnelwegen en vaarwegen, inclusief knoop- en uitwisselingspunten die de ontwikkelingsdynamiek ondersteunen en de belangrijkste vervoersrelaties vlot en veilig bedienen.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

De provincie heeft haar ontwikkelingsperspectieven vertaald naar een kaart. Een uitsnede van deze kaart is hierna weergegeven.

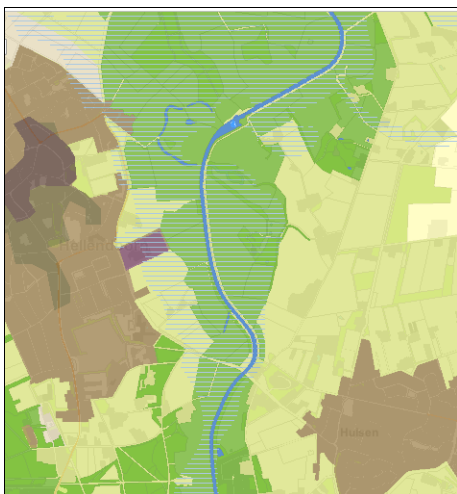


Wat opvalt in de kaart is de aanduiding voor waterbergingsgebied. De vertaling heeft reeds plaatsgevonden in visies en plannen op regionaal (waterschap) en gemeentelijk niveau.

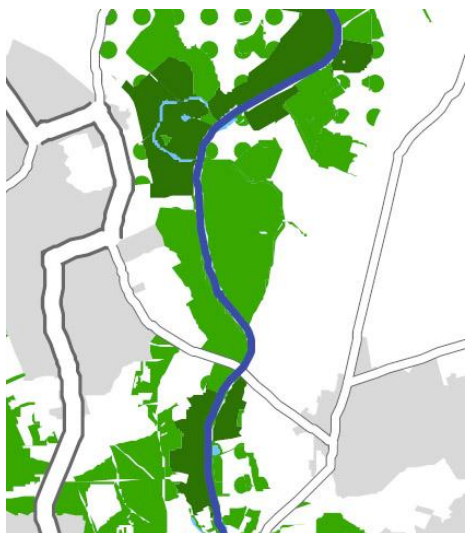
Bij de omgevingsverordening zijn de uitgewerkte kaarten gevoegd.

KAARTEN OMGEVINGSVER-
ORDENING

Uit de ontwikkelingsperspectieven kaart (zie navolgende kaart) blijkt dat het plangebied is gelegen in een 'aaneengesloten structuur van natuurgebieden' en 'schoonheid van moderne landbouw'.



Op de kaart met EHS-gebieden blijkt dat het plangebied deels in de EHS ligt (het Reggedal). De EHS is op navolgende kaart in het groen weergegeven. Provinciale Staten hebben op 3 juli 2013 de actualisatie van de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening gewijzigd vastgesteld. Daarbij is de begrenzing van de EHS aangepast en ligt het traject buiten de EHS.



EHS begrenzing (vastgesteld 3-07-2013) (bron: Provincie Overijssel)

De effecten van het plan op de flora en fauna staan beschreven in paragraaf 7.8.

Uit de kaart 'recreatie' blijkt de ligging van een wandelpad langs de Regge. De weg zorgt niet voor aantasting van dit wandelpad.

Uit de kaart met nationale landschappen blijkt dat het plangebied niet in een nationaal landschap gelegen is.

Uit de kaart 'drinkwatervoorziening' blijkt dat er ook geen bijzonderheden aanwezig zijn wat betreft drinkwatervoorzieningen.

De kaart externe veiligheid komt in paragraaf 7.3 aan bod.

Ten slotte geeft de kaart 'waterveiligheid' de Regge aan als primair watergebied. Het plan heeft geen gevolgen voor de loop of waterkeringen van de Regge.

4.3

Waterschap Regge en Dinkel

Het beleid van het waterschap is relevant gezien de ligging nabij de Regge. In deze paragraaf wordt alleen ingegaan op drie concrete projecten nabij het plangebied. Overig beleid komt in paragraaf 7.5 aan bod.

Reggeherstelproject

Het beekdalgebied van de Regge vormt een ecologische verbindingzone in de gemeente Hellendoorn en is onderdeel van de provinciale ecologische hoofdstructuur. De afgelopen jaren heeft de Regge op een aantal plekken in de gemeente meer ruimte gekregen. Dit in combinatie met de ontwikkeling van (nieuwe) natuur.

VISSCHEBELT

Nabij de kern van Hellendoorn is het project Visschebelt recentelijk afgerond. Hier heeft de Regge zijn oorspronkelijke natuurlijke loop weer terug gekregen door het ontgraven van twee oude meanders. Ook zijn de Regge en de aanliggende percelen ingericht voor waterberging en nieuwe natuur. De Regge is daarmee bij Hellendoorn over een lengte van 1,1 km omgevormd tot een meanderende natuurlijke rivier met een lengte van ongeveer 1,6 km.

Op navolgende afbeelding is het ontwerp van het project Visschebelt weergegeven.

KOEMASTE

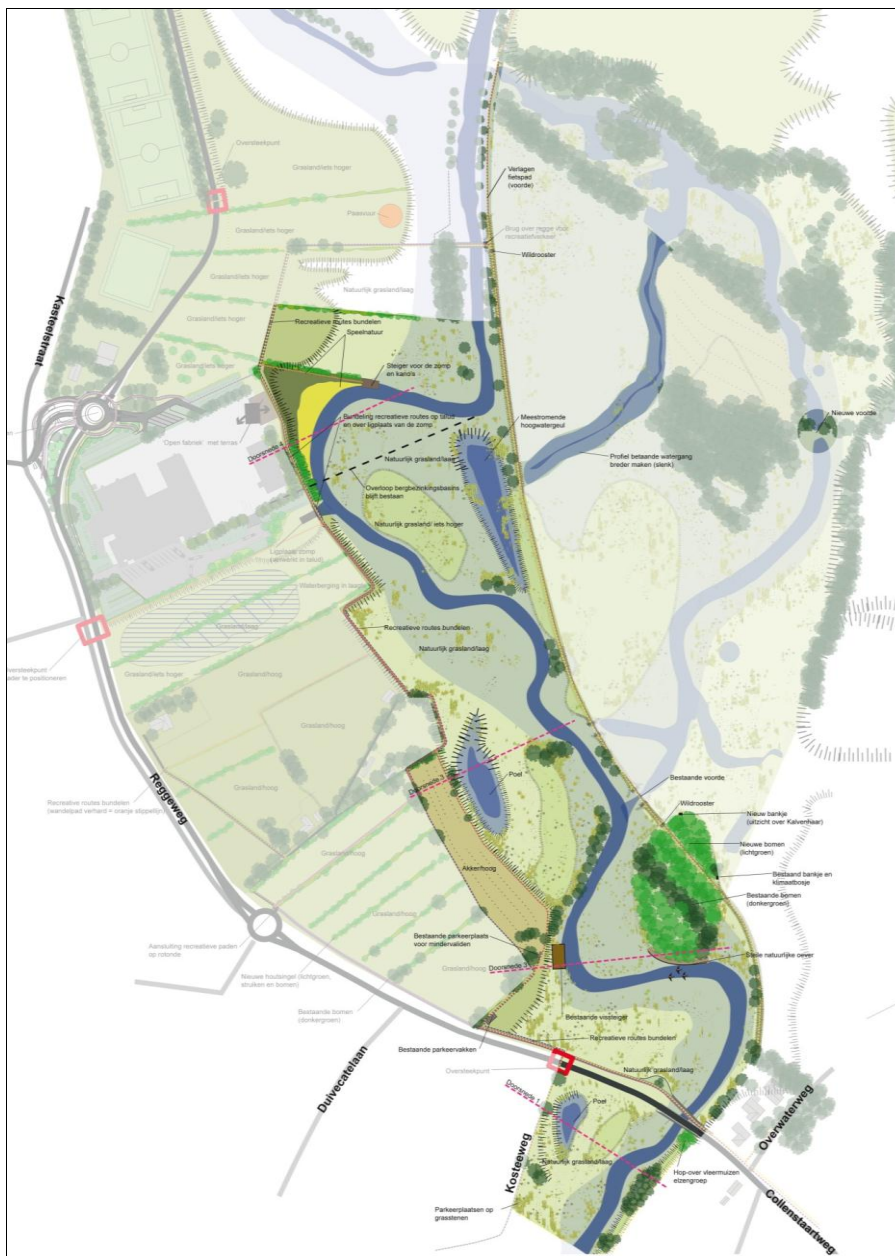
De gemeente Hellendoorn is de initiatiefnemer van het project Koemaste, direct grenzend aan het project Visschebelt. In dit project is de beoogde aanpassing van de wegenstructuur, in combinatie met het herstel van de loop van de Regge opgenomen. In het gebied zijn door de gemeente onder andere een nieuw fiets-, wandel- en ruiterspad aangelegd. Daarnaast heeft de gemeente voor enkele recreatieve voorzieningen zoals een aanlegsteiger en een ligplaats

gezorgd. Ook is in het kader van dit project het sportcomplex aangepast, waardoor het traject over de ostrand van het complex kan worden aangelegd.

Voor eind 2013 zal ook het Reggeherstelproject Koemaste Noord zijn uitgevoerd. De sanering van het bedrijf Kasteelstraat 3 was in het kader van dit project noodzakelijk.

KOEMASTE NOORD

Op navolgende afbeeldingen zijn de inrichtingstekeningen van Visschebelt, Koemaste en Koemaste Noord weergegeven.



Inrichtingskaart Visschebelt



Inrichtingstekening Koemaste Noord

4.4

Gemeentelijk beleid

4.4.1

Strategische visie

In de strategische visie 'Hart en hoogtepunt in Overijssel' (2004) staat over de Noordzuidverbinding: "Een goede verbinding is nodig om de stedelijke samenhang te versterken tussen de twee nieuw te ontwikkelen wijken (Kruidenwijk Zuid en Hellendoorn Noord), de Kruidenwijk en de kernen Nijverdal en Hellendoorn. Bij deze projecten staat voorop dat er een evenwicht is tussen de groene ruimte en het watersysteem aan de ene kant en de leefbaarheid aan de andere kant."

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 6 september 2011 het concept voor de nieuwe strategische visie 'Samen werken aan een kloppend hart' vastgesteld. Daarin is aangegeven dat een goede bereikbaarheid essentieel is voor het woonklimaat en de economische vitaliteit van de gemeente.

4.4.2

Omgevingsvisie Hellendoorn

Omgevingsvisie Hellendoorn 'Natuurlijk Avontuurlijk' is in procedure en wordt op 20 februari 2014 vastgesteld door de gemeenteraad.

In deze visie is in het hoofdstuk over bereikbaarheid over de Noordzuidverbinding aangegeven dat deze een nieuwe schakel vormt met de N35, in plaats van de N347 die door de komst van het combiplan geen aansluiting meer heeft op de N35.

Een deel van de Noordzuidverbinding is al aangelegd. Tevens zijn diverse redenen aangegeven waarom de afronding van de Noordzuidverbinding van belang is voor de gemeente, zoals:

- een goede verkeersafwikkeling van een veel grotere stroom auto's bij het wegvallen van de andere aansluitingen op de N35;
- aantrekkelijkere dorpscentra voor winkelend publiek en toerisme;
- een optimale ontsluiting van twee grote bedrijven (Koninklijke Ten Cate en Ben & Jerry's);
- betere bereikbaarheid Avonturenpark Hellendoorn en gelijktijdig minder sluipverkeer door het historische centrumgebied van Hellendoorn door bezoekersstroom;
- een snellere verbinding tussen Ommen en Nijverdal.

4.4.3

Verkeersbeleid

Verkeersveiligheidsplan Hellendoorn 2012 - 2015

Bij het bestrijden van de verkeersonveiligheid kan er een onderscheid worden gemaakt in infrastructurele- en niet infrastructurele projecten. Het verkeers-

veiligheidsplan 2012 gaat voor een groot deel in op de niet infrastructurele projecten. Het doel van dergelijke projecten is om door middel van voorlichting en educatie een gedragsverandering bij de weggebruikers te bewerkstelligen. Hoewel het betreffend beleidsplan wel verband houdt met het project, zijn er geen directe gevolgen voor het onderhavig plan.

Wegenstructuurplan en Hellendoorns Mobiliteitsplan 2009-2020

Uit het Wegenstructuurplan (1999) blijkt dat het gemeentelijke hoofdwegenet in noord-zuidelijke richting aanpassing behoeft. Het is een gevolg van het Combiplan Rijksweg 35 (met een nieuw traject voor de rijksweg en ondertunneling van weg en spoor) en de nieuwe woonwijken Kruidenwijk-Zuid en Hellendoorn-Noord. Er is een nieuwe ontsluitingsweg nodig om de bestaande kernen Nijverdal, Hellendoorn en de Kruidenwijk-Hulsen met de nieuwe woonwijken Kruidenwijk-Zuid en Hellendoorn-Noord goed bereikbaar te houden. Deze route is eveneens van belang voor de verbinding tussen deze woonkernen en bedrijventerrein 't Lochter, ontsluiting van een deel van het landelijke gebied en het verkeer van en naar Ommen.

Het wegenstructuurplan is vervolgens vertaald in het Hellendoorns Mobiliteitsplan 2009-2020 (HMP). Betreffend plan is vastgesteld en in het plan is aangegeven dat de Noordzuidverbinding (Hellendoorn en Hulsen) in de periode 2014 - 2018 zal worden gerealiseerd. Dit plan legt de basis voor een goed verkeers- en vervoerssysteem in de gemeente. De beleidskeuzes in het betreffend plan voor de verschillende gebieden en vervoerswijzen houden rekening met de komst van de Noordzuidverbinding, maar inhoudelijk gaat het HMP niet in op de Noordzuidverbinding.

4.4.4

Overige ruimtelijk beleid

Landschapsbeleidsplan 2000

De gemeente Hellendoorn streeft in haar landschapsbeleidsplan naar behoud, herstel, waar mogelijk versterking en waar nodig vernieuwing van de landschappelijke kwaliteiten van het buitengebied. Dit dient te worden afgestemd op de bestaande en te verwachten functies in het buitengebied. De volgende algemene uitgangspunten zijn hierbij geformuleerd:

- zorgen voor een aantrekkelijk en toegankelijk landschap;
- verbeteren van de structuur en de verzorging van het landschap door het opheffen van achterstallig beheer;
- versterken van de natuurwaarden en de samenhang van grote natuurgebieden;
- afstemmen van andere (bestaande en te verwachten) functies in het buitengebied op de kwaliteiten van het landschap.

Het plangebied bevat ligt in/bij het beekdal van de Regge. Voor het beekdal van de Regge zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- ontwikkeling beekbegeleidende, bloemrijke graslanden;
- handhaving bestaande afwisselende vegetatie, reliëf en vochtigheid langs de Regge;
- stimulering van de aanleg van poelen en herstel van oude Reggearmen;
- ontwikkeling recreatieve routes aansluitend op de stuwwal;
- masterplan/nevengeul Groene Mal;
- behoud en herstel van karakteristieke overgangen van het beekdal naar de omliggende overgangsgebieden.

De herinrichting van het beekdalgebied is in samenhang met de Noordzuidverbinding tot stand gekomen, zie ook paragraaf 4.3.

4.4.5

Vigerende bestemmingsplannen

Het noordelijke deel van het traject is reeds planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan Hellendoorn-Noord (vastgesteld in 2006). Met het onderhavige plan worden slechts enkele 'reparaties' uitgevoerd. Kleine delen van de twee rotondes (onder andere voor een fietspad) kunnen op grond van het bestemmingsplan Hellendoorn-Noord niet worden gerealiseerd en krijgen met het onderhavige plan een nieuwe bestemming.

In het middelste deel van het traject vigeert voornamelijk het bestemmingsplan Buitengebied (vastgesteld in 2009). Het beleid uit dit bestemmingsplan komt in deze paragraaf aan bod.

Enkele delen van het traject lopen door gronden waarvoor het bestemmingsplan Hellendoorn-dorp vigeert. Het gaat om de gronden van het sportcomplex, bestemd als Sportieve recreatie en om de gronden van de Ola-fabriek, bestemd als Bedrijfsdoeleinden.

Het zuidelijke deel van het traject is gelegen in het bestemmingsplan Duivecate Reggedal (vastgesteld in 2011). In het betreffende plan is nog geen rekening gehouden met de nieuwe verbinding. Ook dit bestemmingsplan komt in het navolgende aan bod.

Ten slotte ligt een klein deel van het traject in het bestemmingsplan Kruidenwijk-West. Het profiel van de weg past niet binnen de vigerende bestemming.

Bestemmingsplan Buitengebied

Het plangebied ligt binnen dit plan voor een groot deel in de bestemming Agrarisch met waarden. De boerderij aan de noordzijde van het sportcomplex is bestemd voor intensieve veehouderij met een dubbel bewoonde bedrijfswoning. Ter plaatse van de te slopen schuur ligt de bestemming Wonen. Rond de Ola-fabriek ligt een veiligheidszone (op grond van het BEVI). Toetsing op het vlak van externe veiligheid komt aan bod in paragraaf 7.3.

VIGERENDE BESTEMMIN-
GEN

Het bestemmingsplan voor het buitengebied beschrijft het belang van de landschappelijke betekenis van het Reggedal. Behoud, herstel en ontwikkeling van de huidige en potentiële waarden staat voorop. Maar tevens is aandacht noodzakelijk voor toekomstige plannen, want er wordt vanuit verschillende beleidsvelden naar het Reggedal gekeken. Het betreft onder andere de EHS, de reconstructie, cultuurhistorie, water en het recreatief uitlooph gebied. In de visie van het bestemmingsplan buitengebied is deze wens globaal opgenomen, maar richting realisatie is nadere afstemming en planvorming noodzakelijk, bijvoorbeeld in de voorgenomen gebiedsvisie en nadere uitwerkingen daarvan. De uitwerking heeft geresulteerd in de Reggeherstelprojecten Visschebelt, Koemaste en Koemaste Noord, welke deels reeds tot uitvoering zijn gekomen.

REGGEDAL

Bestemmingsplan Duivecate Reggedal

Het plangebied ligt voor het overgrote deel binnen de bestemming Agrarisch met waarden. Het betreffen gronden met een (kleinschalig) agrarisch karakter. Het traject kruist enkele onverharde wegen, welke als zodanig zijn bestemd. Ten zuiden van de Bruggenbelteweg ligt een bomenrij die bestemd is als 'Groen-Landschapswaarden'. Eventuele aantasting van groen wordt gecompenseerd en wordt tot uitdrukking gebracht in het landschapsplan.

VIGERENDE
BESTEMMINGEN

Uitgangspunten bestemmingsregeling

5.1

Algemeen

In dit onderdeel van de toelichting wordt nader ingegaan op de vormgeving van de verbeelding en de regels.

Bij de opzet van de regels is gewerkt overeenkomstig de regels uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Tevens sluiten de regels aan bij de eisen conform de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP 2008).

Het bestemmingsplan is overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening vervat in:

- een geometrische plaatsbepaling van het plangebied en van de daarin aangewezen bestemmingen;
- een beschrijving van die bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven.

5.2

Bestemmingen

In het bestemmingsplan zijn vijf bestemmingen opgenomen, te weten:

- Natuur;
- Verkeer;
- Verkeer - Parkeerterrein;
- Wonen.

Voor zover de bestemmingen zijn gelegen in recent vastgestelde bestemmingsplannen is aangesloten bij de regelingen uit deze bestemmingsplannen. Voor de bestemmingen, Natuur en Wonen is dit het bestemmingsplan Duivecate - Reggedal en voor de bestemming Verkeer - Parkeerterrein het bestemmingsplan Uitbreiding Ola Zuid.

Naast de bestemmingsregels, de begrippen en de wijze van meten, zijn nog de anti-dubbeltelbepaling, de algemene aanduidingsregels en algemene afwijkingregels, overige regels en overgangs- en slotregels opgenomen.

In het navolgende wordt allereerst een korte beschrijving gegeven van het gehele traject. Vervolgens wordt ingezoomd op de trajectdelen van het onderhavig plan, waarbij de belangrijkste ruimtelijke ingrepen aan bod komen. In de laatste paragraaf komt de landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit aan bod.

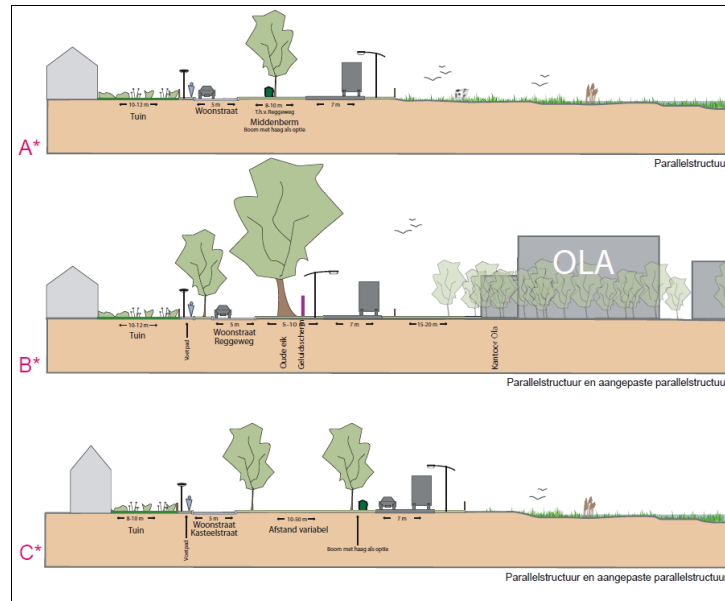
6.1

Totale traject

De Noordzuidverbinding loopt van de Ommerweg in Hellendoorn tot de Wierdensestraat in Nijverdal. Het zuidelijke deel van het traject is reeds gerealiseerd (trajectdeel Baron van Sternbachlaan). Met de Noordzuidverbinding wordt het doorgaande verkeer over de Kasteelstraat aan de oostzijde van Hellendoorn, een deel van de Reggeweg en het doorgaande verkeer over de Colenstaartweg bij Hulsen beperkt.

In de bijlage is een inrichtingstekening van het nog te realiseren traject opgenomen. De weg wordt uitgevoerd in twee stroken. De maximale snelheid zal 50 km/uur bedragen. De inrichting van de weg beoogt een soepele doorloop van verkeer. Op navolgende afbeelding zijn enkele profielen van de weg weergegeven.

Voor een overzichtelijke beschrijving is het traject opgedeeld in drie delen, te weten 'Hellendoorn Noord', 'Hellendoorn-Koemaste' en 'Hulsen'. In de volgende paragraaf wordt per trajectdeel, van noord naar zuid, beschreven wat de ruimtelijke gevolgen zijn van het project.



6.2

Trajectdelen

6.2.1

Trajectdeel Hellendoorn Noord

Voor ontsluiting van de nieuwe wijk Hellendoorn Noord wordt een nieuwe randweg aangelegd. Deze weg is opgenomen in het bestemmingsplan Hellendoorn-Noord. In dit deel van het traject worden drie rotondes aangelegd. Slechts enkele kleine delen van dit traject zijn nog niet planologisch geregeld. Deze delen zijn in het onderhavig plan opgenomen. Het gaat om de realisatie van een deel van het fietspad bij de rotonde ter hoogte van de Eelerweg en om de realisatie van een deel van de rotonde bij de Schuilenburgerweg.

ONTSLUITING HELLEN-
DOORN NOORD

De bestaande weg vanuit het dorp richting de zuidelijke rotonde (Schuilenburgerweg) wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De functie van deze weg voor de ontsluiting van Hellendoorn richting het buitengebied wordt vervangen door de nieuwe aansluiting vanuit Hellendoorn-Noord op de rotonde in de Eelerweg.

SCHUILENBURGERWEG

Vanaf de rotonde bij de Schuilenburgerweg wordt in zuidoostelijke richting een geheel nieuw deel van de noordzuidverbinding aangelegd. Dit deel van het traject is opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

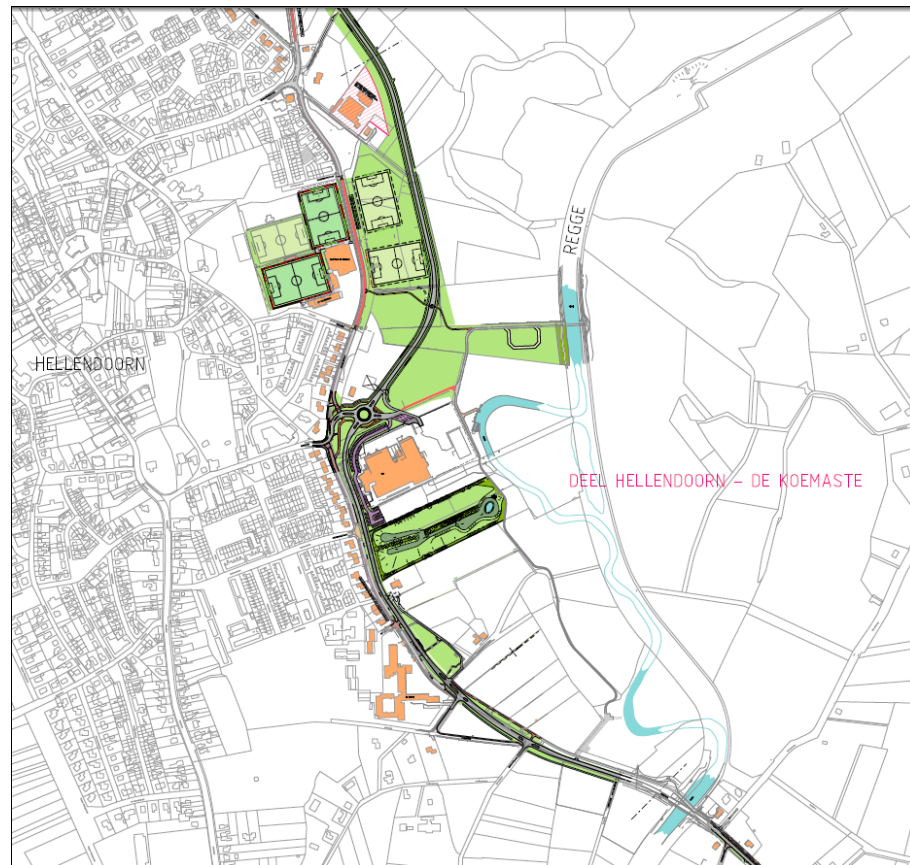
ZUIDZIJD ROTONDE
SCHUILENBURGERWEG



6.2.2

Trajectdeel Hellendoorn-Koemaste

Dit deel van het traject omvat het grootste deel van het onderhavig bestemmingsplan en loopt van de Schuilenburgerweg tot aan de Regge. Op navolgend kaartje is dit deel van dit traject weergegeven.

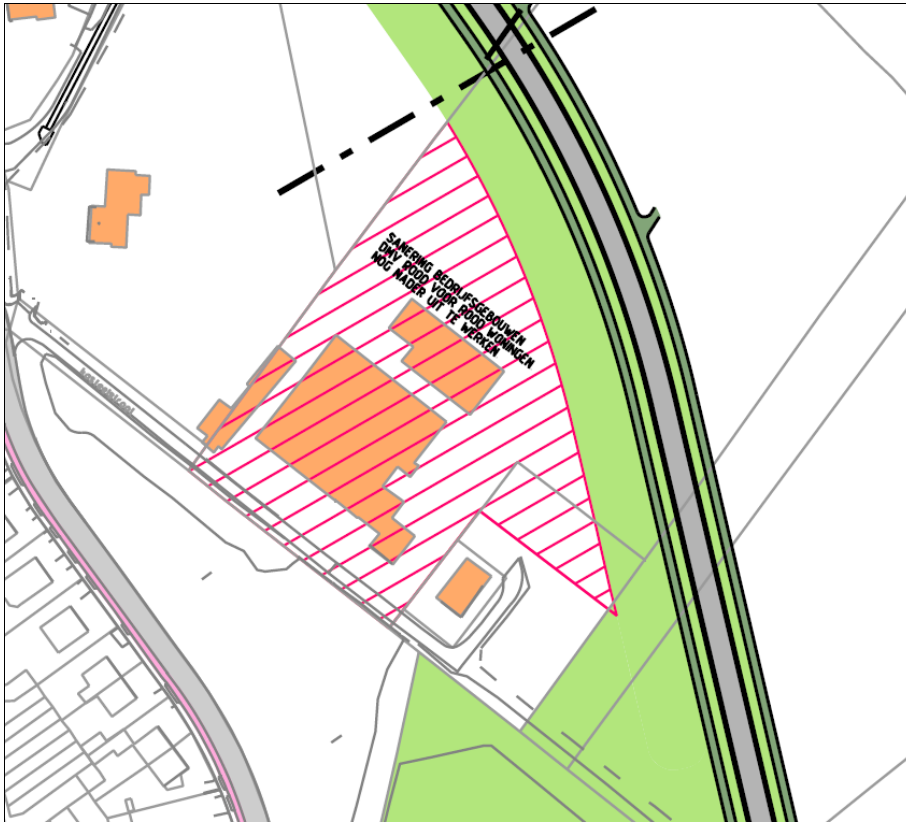


WONINGBOUW ERF KAS-
TEELSTRAAT

De weg vanaf de rotonde bij de Schuilenburgerweg (zie traject Hellendoorn-Noord) richting het zuidoosten loopt direct over het erf van een agrarisch bedrijf. Omdat de cultuurgrond behorende bij dit bedrijf nodig is voor de natuurontwikkeling van Koemaste-Noord, wordt het bedrijf verplaatst.

Het voornemen is op het betreffende erf vier woningen te realiseren. Daarbij is inbegrepen de mogelijke vervangende nieuwbouw van de dubbel bewoonde boerderij.

Op navolgend kaartje is de locatie gearceerd.



Dit perceel is in de huidige situatie te bereiken via een aftakking van de Kasteelstraat, zie navolgende foto.



Op navolgende afbeelding is een voorbeeld van een mogelijke inrichting weer-gegeven.

De te bouwen woningen moeten passen in het buitengebied van Hellendoorn. Dat betekent dat men zich, voordat het bouwen begint, moet verdiepen in de Twentse/Sallandse bouwstijl. Dit betekent niet dat er geen moderne woning gebouwd mag worden. Sterker nog: het heeft de voorkeur om iets te bouwen dat bij deze tijd past. Het landelijk gebied is aan transformatie onderhevig. Dat is niet iets van de laatste jaren, dat hoort bij de dynamiek van het landelijk gebied. Aan de ontstane gelaagdheid mag best een laag van de huidige tijd worden toegevoegd. Het perceel aan de Kasteelstraat ligt niet op een zodanig monumentale plaats dat een uitputtende lijst van beeldkwaliteitseisen noodzakelijk is.

BEELDKWALITEIT

In het kort gezegd, kan worden gesteld dat voor de nieuw te bouwen woningen duurzame bouwmaterialen moeten worden gebruikt. Denk hierbij aan hout, bakstenen, glas en metaal. Daarnaast moeten de woningen een zekere mate van streekeigenheid hebben: hij moet worden ontworpen en gebouwd voor het landschap van Salland/Twente. Hiermee zal de woning dus een wezenlijk ander karakter hebben dan een woning in het landelijk gebied van Friesland.

Vervolgens loopt de nieuw aan te leggen weg direct langs de oostzijde van de voetbalvelden behorende bij het sportcomplex De Voordam. Dit sportcomplex wordt in de huidige situatie doorsneden door de Kasteelstraat. De Kasteelstraat wordt ter hoogte van het sportcomplex afgesloten voor doorgaand autoverkeer, waardoor de gebruikers van de voetbalvelden de velden aan de oostzijde van de Kasteelstraat veilig kunnen bereiken. Het terrein aan de oostzijde van de Kasteelstraat is heringericht en opgehoogd tot het niveau van de bestaande weg, wat leidt tot een droger en daarmee beter bespeelbaar terrein. De sportvelden zijn daarbij zodanig verschoven dat de benodigde ruimte voor de nieuwe weg beschikbaar is gekomen.

SPORTCOMPLEX

Op navolgend kaartje is de nieuwe situatie zichtbaar.



WANDELPAD TEN ZUIDEN
VAN DE SPORTVELDEN

Ten zuiden van de sportvelden kruist de weg een wandelpad. Met behulp van een midden geleider wordt gezorgd voor een veilige oversteekvoorziening.

ROTONDE BIJ DE REGGE-
WEG

De weg buigt vervolgens weer af richting de Kasteelstraat, in zuidwestelijke richting. Daarbij is de weg geprojecteerd over een schuur. Deze schuur wordt gesloopt. Direct ten zuiden van de te slopen schuur wordt een rotonde aangelegd. Met deze rotonde wordt aangesloten op de Reggeweg, waardoor ook het verkeer vanuit het midden en zuiden van Hellendoorn de Noordzuidverbinding kan bereiken.

OLA-TERREIN

De zuidelijke verbinding van de rotonde loopt over het huidige terrein van de Ola-fabriek, waardoor een deel van het huidige parkeerterrein behorende bij de fabriek komt te vervallen. Om de parkeercapaciteit te compenseren en om logistiek te verbeteren, gaat de Ola het terrein herinrichten door aan de zuidzijde parkeerplaatsen en een laad- en losterrein voor vrachtwagens aan te leggen. Hierbij is rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte voor de aanleg van de Noordzuidverbinding. Voor de herinrichting aan de zuidzijde van het bedrijfsterrein van de OLA is een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Door de aanleg van de rotonde aan de noordzijde van de fabriek, zal het terrein in de toekomstige situatie worden ontsloten door een aftakking van deze nieuwe rotonde, waarmee het terrein aan de noordzijde wordt ontsloten. Op de verbeelding heeft deze strook aan de noordzijde van het huidige terrein de bestemming Verkeer - Parkeerterrein gekregen. Op navolgend kaartje is ingezoomd op de inrichting rondom de rotonde en het terrein van de Ola.



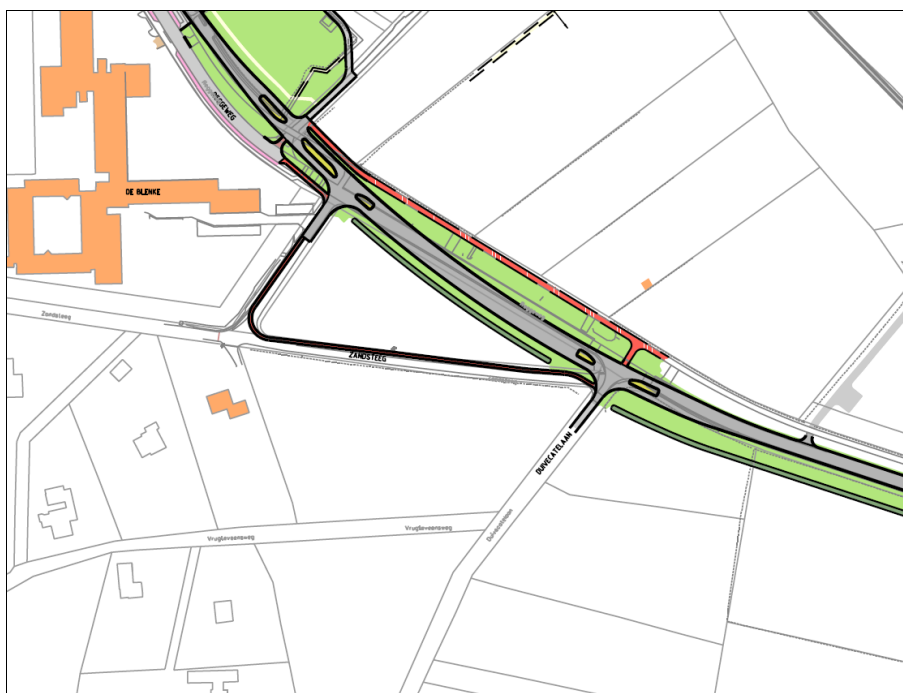
PARALLELSTRUCTUUR
REGGEWEG

Vanaf de rotonde tot de Duivencatelaan loopt de nieuwe verbinding parallel aan de bestaande Reggeweg. De woonboerderij ten zuiden van de Ola-fabriek, welke in de huidige situatie direct op de Reggeweg is aangesloten, wordt in de toekomstige situatie ontsloten via een zijweg van de Reggeweg, waarop thans

ook twee andere woningen en enkele schuren ontsluiten. Deze zijweg krijgt wel een aansluiting op de nieuwe weg.

Ter hoogte van de aansluiting op de Reggeweg is een bosgebied aanwezig. Dit gebied is bestemd als Natuur. De bestaande Reggeweg sluit in de nieuwe situatie aan op Zandsteeg. De Zandsteeg zal heringericht worden. Het deel van het bos dat vervalt, zal elders worden gecompenseerd.

NATUUR

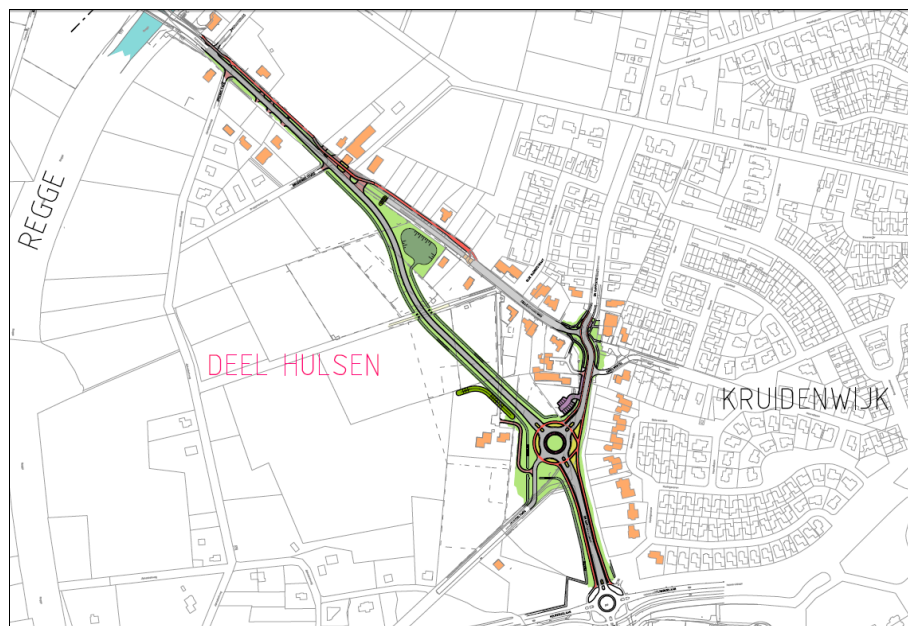


Tot aan de Regge volgt het traject de bestaande Reggeweg.

6.2.3

Trajectdeel Hulsen

Dit deel van het traject loopt van de brug over de Regge (bij de Overwaterweg) tot aan de bestaande rotonde in de Helmkruidlaan. Het doorgaande verkeer wordt in de toekomst niet langer door de kern geleid maar eromheen. Op navolgende afbeelding is de inrichting van dit trajectdeel opgenomen.



Vanaf de Regge volgt het traject de bestaande Reggeweg. Bij de Bruggenbelteweg buigt de weg in zuidelijke richting af, waardoor de bestaande Collenstaartweg een doodlopende weg wordt.

WADI Tussen de nieuw aan te leggen weg en de Collenstaartweg wordt een wadi aangelegd.

ONTSluitING AANGRENZENDE WONING Vervolgens snijdt het traject een bestaande toegangsweg naar een woning. In de toekomstige situatie zal de betreffende woning vanuit zuidelijke richting kunnen worden bereikt.

VERPLAATSING OPRIT WINKEL De nieuwe rotonde ligt deels over het terrein van het bedrijf Firma Frans Ernst (detailhandel in bloemen, planten en diervoeders). De bestaande oprit naar de parkeergelegenheid zal vervallen en er zal een nieuwe oprit aan de Collenstaartweg worden aangelegd.

6.3

Landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit

De Visschebelt, Koemaste en Koemaste Noord leveren al een substantiële bijdrage aan de landschappelijke inpassing van de weg ter hoogte van Hellen-doorn.

Een aanvullende aanpassing zal nodig kunnen zijn.

De landschappelijke inpassing is zoveel mogelijk gebaseerd op het landschapspatroon flier- en matenlandschap. Eenzelfde inpassingsprincipe geldt voor het plangebied van de randweg bij Hulsen.

Dat is ook gericht op herstel van de singels en bomenrijen langs de akkers en weiden die met de nieuwe weg worden doorsneden.

De beplantingsopzet wordt verder afgestemd op de uitkomsten van het flora- en faunaonderzoek met betrekking tot routes voor vleermuizen. Ter hoogte van de weg kan daarvoor in het beplantingsplan extra opgaande beplanting nodig zijn.

Milieutechnische en ruimtelijke aandachtspunten

In dit hoofdstuk komen de resultaten van de onderzoeken aan bod. De onderzoeksrapporten zijn opgenomen als bijlagen bij de toelichting.

7.1

Wegverkeerslawai

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen zones. Uitzondering hierop vormen die wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Voor de nieuwe weg geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Om te beoordelen of de aanleg van de weg knelpunten oplevert richting bestaande woningen of nieuwbouwplannen, zijn er enkele akoestische onderzoeken uitgevoerd.

Hellendoorn-Noord

Voor Hellendoorn-Noord is in 2006 reeds een onderzoek uitgevoerd. Met het onderhavige plan worden in dit trajectdeel slechts enkele 'reparaties' uitgevoerd. De aanleg van de weg op zich is reeds getoetst en wordt mogelijk gemaakt middels het bestemmingsplan Hellendoorn-Noord.

Hellendoorn

Voor het overige traject is door Alcedo een onderzoek uitgevoerd (Akoestisch onderzoek NZ verbinding Hellendoorn, 24 september 2012).

Vanwege het raadsbesluit om de Noordzuidverbinding gefaseerd aan te leggen, het eerste gedeelte in 2015/2016 en het tweede gedeelte in 2020/2021, heeft Goudappel Coffeng onderzoek gedaan of de gehanteerde verkeersgegevens van 2026 ook representatief zijn voor 2031. Daarmee ook beoordelend of het akoestisch onderzoek uit 2012 voldoet.

In het onderzoek van 13 december 2013 (kenmerk HLD109/Twj/0554) heeft Goudappel Coffeng geconcludeerd dat de intensiteiten tussen 2020 en 2031 niet meer toenemen dan de 9% waar de gemeente vanuit is gegaan als groei tot 2026. Geconcludeerd wordt dat het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd in 2012 gezien de meest recente inzichten daarom representatief is te achten voor het jaar 2031. Dit onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Geluidsbelasting bestaande bebouwing

In de Wet geluidhinder worden eisen gesteld aan de toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige gebouwen die liggen binnen de geluidszone van een aan te leggen weg. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting vanwege wegverkeer bedraagt 48 dB (per weg afzonderlijk beschouwd indien er sprake is van meerdere wegen). Indien de geluidsbelasting hoger is, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Aan deze hogere grenswaarde is echter een plafond verbonden. De hoogte van dit plafond is afhankelijk van de situatie waarin zich de geluidsgevoelige bestemming bevindt. Voor een woning in stedelijk gebied, bedraagt dit plafond op basis van het Besluit geluidhinder 63 dB. Voor een woning in buitenstedelijk gebied, bedraagt dit plafond 53 dB.

Er is sprake van (kleine) overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In situaties waar, als gevolg van een nieuw aan te leggen weg, geluidsgevoelige bestemmingen een geluidsbelasting ondervinden boven de voorkeursgrenswaarde, dient allereerst te worden onderzocht of deze geluidsbelasting kan worden gereduceerd door het treffen van maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Wat betreft vermindering van het wegverkeerslawaai kan worden gedacht aan verbetering van het wegdektype en/of het toepassen van schermen.

Er is waar mogelijk al voorzien in stil asfalt, type dunne deklagen A. Waar om civiele redenen geen dunne deklagen kunnen worden toegepast (zoals op rotondes), is al voorzien in toepassing van SMA NL0/5, een wegdektype dat ook enige geluidsreducerende eigenschappen heeft. Om de geluidsniveaus bij de woningen te verlagen tot maximaal de voorkeursgrenswaarde is onderzocht met welk geluidsafschermende constructie kan worden voldaan. Uit de berekening blijkt dat het plaatsen van schermen de geluidsbelasting op de woningen tot de voorkeursgrenswaarde kunnen terugbrengen. Vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt wil de gemeente echter niet overgaan tot het plaatsen van schermen. Het uitzicht vanuit de kern over het landelijk gebied zal daarmee worden onderbroken. De gemeente zal daarom een Hogere Waarde vaststellen. Ingeval hogere grenswaarden worden vastgesteld, dient bij de vaststelling de cumulatieve geluidsbelasting te worden betrokken. De cumulatieve geluidsbelasting betreft de totale geluidsbelasting van de gezoneerde wegen.

Op 4 februari 2014 heeft het college van burgemeester en wethouders (nr. 14INT00390) de benodigde hogere waarden ten gevolge van het wegverkeer vastgesteld. Maatregelen aan de woningen (nader te bepalen om welke maatregelen het gaat en voor welke woningen dit geldt) zullen ervoor moeten zorgen dat de binnenwaarde voldoet aan de norm van 33dB. Het besluit is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Daarnaast is gebleken dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als gevolg van de wijzigingen aan de wegen.

Geluidsbelasting nieuwbouwlocatie Kasteelstraat

Ook het voornemen om op de locatie aan de Kasteelstraat vier nieuwe woningen te bouwen dient te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Uit de rekenresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor een groot gedeelte van het plangebied wordt overschreden. De 48 dB geluidscontouren bevinden zich voor de beoordelingshoogte:

- 1,5 m op circa 37 m uit de weg;
- 4,5 m op circa 50 m uit de weg;
- 7,5 m op circa 55 m uit de weg.

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 63 dB wordt niet overschreden.

Om de geluidsbelasting op het gehele plangebied terug te brengen tot maximaal de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is een geluidsscherm met een hoogte van minimaal 3,5 m nodig. Ook hier is het vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk om schermen van 3,5 m hoog te plaatsen. Een uitzicht over het landelijke gebied in de richting van de Regge is belangrijk voor de woonkwaliteit van het gebied. Daarom wordt er niet gekozen voor het plaatsen van schermen, maar zal er ontheffing van de geluidswaarden worden verleend en zullen er maatregelen aan de woningen worden genomen. Het besluit voor een Hogere Waarde is gelijktijdig met het bestemmingsplan ter visie gelegd.

Op 4 februari 2014 heeft het college van burgemeester en wethouders (nr. 14INT00390) de benodigde hogere waarden ten gevolge van het wegverkeer vastgesteld. Maatregelen aan de woningen (nader te bepalen om welke maatregelen het gaat en voor welke woningen dit geldt) zullen ervoor moeten zorgen dat de binnenwaarde voldoet aan de norm van 33dB.

Het besluit is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

7.2

Bedrijven en milieuzonering

Milieuaspecten worden geregeld via de daartoe geëigende wetgeving, maar daar waar het de ruimtelijke ordening raakt, dient met deze aspecten rekening te worden gehouden. Het gaat dan met name om de situering ten opzichte van milieuhinderlijke inrichtingen of milieugevoelige objecten.

Om te bepalen welke afstanden dienen te worden aangehouden, is de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' geraadpleegd. In deze brochure staan richtafstanden van bedrijven tot bebouwing aangegeven. Deze richtafstanden hebben betrekking op de onderdelen geluid, geur, stof en gevaar. In de handreiking geeft de VNG aan dat de gegeven afstanden in het algemeen richtafstanden zijn en geen harde afstandseisen, wat betekent dat geringe

afwijkingen in de lokale situatie mogelijk zijn. Het is echter wel aan te raden deze afwijkingen te benoemen en te motiveren.

Het plan zorgt voor compensatie van het terrein van de Ola, een eventuele compensatie van een deel van het terrein van tuincentrum Frans Ernst en realisatie van vier woningen aan de Kasteelstraat. In het navolgende wordt uiteengezet of de afstand tot milieugevoelige functies voldoende is.

Omdat het terrein van de Ola wordt bestemd als Verkeer - Parkeerterrein en de afstand van het bedrijf tot omliggende woningen niet wordt verkleind, zijn er geen belemmeringen op het vlak van milieuzonering.

De situatie wat betreft gevaar (externe veiligheid) wordt nader uiteengezet in paragraaf 7.3.

Tuincentrum

Aan de G.H. Kappertstraat is het tuincentrum Frans Ernst gevestigd. Dit bedrijf kent in de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering een afstand van 30 m (SBI-2008 4752). Een deel van het terrein zal in de toekomstige situatie nodig zijn voor de rotonde. Aan de westzijde krijgt een deel van de gronden de wijzigingsbevoegdheid om daarmee het gebruik van de gronden (nu agrarisch) om te zetten naar Detailhandel. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning (Collenstaartweg 10) bedraagt circa 40 meter en voldoet daarmee aan de richtafstand.

Sportvelden

Ten noorden van de sportvelden wordt de bestemming van een intensief agrarisch bedrijf gewijzigd in woningbouw. De sportvelden (met gedeeltelijk verlichting) kennen een indicatieve afstand van 50 m. De dichtstbijzijnde woning op het perceel van Kasteelstraat 3 is de bestaande woning. De afstand van deze woning tot het dichtstbijzijnde (trainings)veld is circa 70 m. Overigens zullen de velden aan de oostzijde van de huidige Kasteelstraat sinds de aanpassingen in het kader van het project Koemaste niet meer worden verlicht en kunnen dus in het donker niet worden gebruikt. Dit aspect hangt ook samen met het vereiste om het aanliggende natuurgebied te ontlasten van lichthinder.

7.3

Externe veiligheid

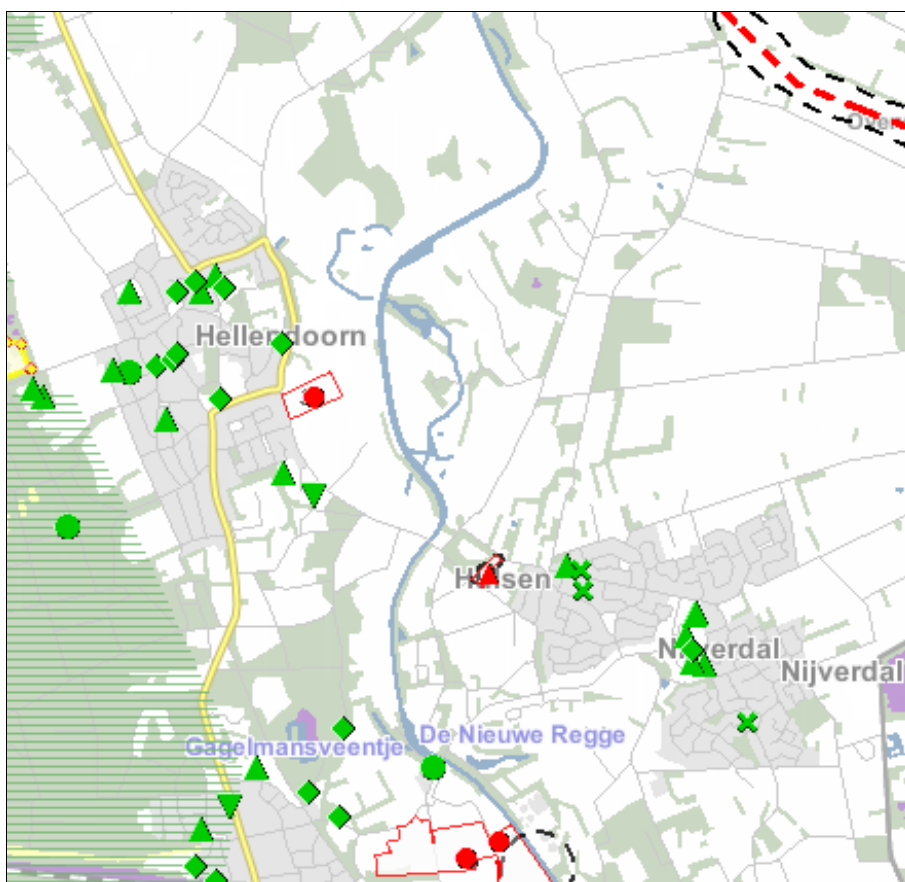
INRICHTINGEN

In oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden (gewijzigd 13 februari 2009). Dit besluit geeft grenswaarden voor nieuwe en bestaande situaties ten aanzien van het plaatsgebonden risico van inrichtingen waarin gevaarlijke stoffen worden gebruikt, opgeslagen of geproduceerd. Deze grenswaarde wordt uitgedrukt in de kans per jaar dat een persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats buiten een inrichting zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval

binnen die inrichting. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Onder kwetsbare objecten worden bijvoorbeeld woningen verstaan, terwijl met beperkt kwetsbare objecten bijvoorbeeld sportterreinen en kleinere bedrijven worden bedoeld.

Daarnaast gaat het Besluit externe veiligheid inrichtingen in op het groepsrisico. Hierbij gaat het om de kans per jaar dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang slachtoffer wordt van een ongeval in een inrichting. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen wordt het groepsrisico gedefinieerd als de (cumulatieve) kans dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden, als direct gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van de inrichting (tot waar nog dodelijke slachtoffers kunnen vallen). Het groepsrisico wordt bepaald door het aantal aanwezige personen in het invloedsgebied te vergelijken met de oriënterende waarde (cumulatieve kans). Wanneer de oriënterende waarde wordt overschreden of de nieuwe ontwikkeling een verhoging van het groepsrisico met zich meebrengt, dient een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

Om te bepalen of in en in de directe omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen liggen, is de risicokaart van de provincie geraadpleegd. Uit deze kaart blijkt dat de Ola een risicovolle inrichting betreft, zie navolgende uitsnede van de risicokaart.



De op het bovenstaande kaartje aangegeven 10^{-6} contour is nog gebaseerd op oudere wet- en regelgeving.

Ben & Jerry's Hellendoorn is bezig met vernieuwing van het bedrijf. Hiervoor worden nieuwe berekeningen gemaakt op basis van de nieuwe wetgeving. Brandweer Twente heeft op 26 juli 2013 (kenmerk VRT/LM/13006035) advies uitgebracht voor het ontwerpbestemmingsplan Hellendoorn Dorp 2013. Aangegeven wordt dat er een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) door Ben & Jerry's is opgesteld. Deze, nog in concept, laat zien dat de verwachting is dat de risico's niet zullen wijzigen. Geconcludeerd wordt dat het ontwerpbestemmingsplan Hellendoorn Dorp 2013 geen invloed heeft op het groepsrisico als gevolg van de aanwezige risicobron. Doordat er geen nieuwe objecten mogelijk worden gemaakt, maar alleen sprake is van een consoliderend plan, worden geen nieuwe aanwezigen nabij Ben & Jerry's toegevoegd. Daardoor is er strikt genomen geen aanleiding voor aanvullende maatregelen. Voor het bestemmingsplan Noordzuidverbinding Hellendoorn Hulsen geldt eveneens dat er geen nieuwe aanwezigen dichtbij het bedrijf worden toegevoegd.

De 10^{-6} -contour is op de verbeelding opgenomen. Daaruit blijkt dat deze contour niet over woningen komt te liggen. In de regels zijn beperkingen opgenomen voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze contour.

VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

Zoals bij inrichtingen het Bevi voorwaarden stelt aan de omgang met externe veiligheid, zo zijn bij vervoer van gevaarlijke stoffen deze voorwaarden opgenomen de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRNVGS). De cRNVGS is een uitwerking van de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en bepaalt dat ruimtelijke plannen moeten worden getoetst aan de norm voor het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Naar verwachting wordt de circulaire in 2012 vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), met als uitvloeisel het zogeheten Basisnet voor de beoordeling van de risico's vanwege transport van gevaarlijke stoffen.

In de gemeente Hellendoorn is alleen de Burgemeester Boersingel aangewezen als route gevaarlijke stoffen. De route gaat via de Burgemeester Boersingel, Wierdensestraat richting Wierden en sluit aan op de aangewezen routes van de naburige gemeenten Rijssen-Holten en Wierden. De betreffende route ligt buiten het plangebied en heeft geen gevolgen voor de woningbouwlocatie.

BUISLEIDINGEN

Aardgastransportleidingen zijn voor het plangebied relevant vanwege de regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden met de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Dit besluit omvat de nieuwe regelgeving op het gebied van buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Uit de risicokaart blijkt dat er geen buisleidingen in of in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn.

7.4

Bodemkwaliteit

Voor de realisatie van het tracé zijn twee onderzoeken uitgevoerd, te weten:

- Verkennend bodemonderzoek Noord-Zuidverbinding nabij Hulsen (ATKB, 21 juli 2012);
- Verkennend bodemonderzoek Noord-Zuidverbinding nabij Hellendoorn (ATKB, 21 juni 2012).

Wat betreft het tracé nabij Hulsen zijn er op basis van beschikbare gegevens geen aanbevelingen voor het uitvoeren van een aanvullend of een nader onderzoek. Voor het tracé nabij Hellendoorn wordt aanbevolen om een verkennend onderzoek ter plaatse van het mogelijk puinhoudende kavelpad ter plaatse van perceel gemeente Hellendoorn, sectie H, nummer 5503 uit te voeren. Omdat het betreffende puinhoudende deel van het pad buiten het plangebied ligt, is een vervolgonderzoek niet nodig.

In verband met het verplaatsen van grond en de realisatie van de woningen ter plaatse van de bestemming Wonen, zijn er diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Het gaat om de volgende onderzoeken:

1. Rapport verkennend milieukundig bodemonderzoek, Lokatie Schuilenburger/isakke/eelerweg te Hellendoorn (CBB, maart 1999);
2. Verkennend bodemonderzoek in combinatie met een verkennend asbestonderzoek op de locatie aan de Kasteelstraat 15 e.o. te Hellendoorn (Hunneman Milieu-Advies Raalte BV, april 2011);
3. Vooronderzoek en verkennend bodemonderzoek Kasteelstraat en Katenhorstweg te Hellendoorn (AquaTerra-KuiperBurger, oktober 2011).

1.

Uit het eerste onderzoek, welke relevant is voor de twee 'reparaties' in Hellendoorn-Noord, blijkt dat er verontreinigingen zijn aangetroffen. Omdat met het onderhavige plan de aanleg van de weg op zich niet wordt geregeld (deze is reeds geregeld in het bestemmingsplan Hellendoorn-Noord), kan een uitgebreide onderbouw van de aard van de verontreiniging achterwege blijven. De gemeente zal bij de realisatie rekening houden met de resultaten van het onderzoek. De uitvoerbaarheid van dit deel van het traject is niet in het geding.

2.

Ter plaatse van Kasteelstraat 15 zal enige bebouwing worden gesloopt. Uit het onderzoek op dit perceel (dat kadastraal bekend staat onder de gemeente Hellendoorn, sectie H, nummer 6880) blijkt dat er een beperkte bodemverontreiniging aanwezig is (ter plaatse van het melklokaal). Deze verontreiniging leidt echter niet tot bezwaren voor de voorgenomen aankoop en herinrichting van de locatie. Het onderzoeksbureau adviseert de olieverontreiniging bij het melklokaal, gelijktijdig met de herinrichting, onder milieukundige begeleiding,

te verwijderen. De verwijdering dient voorafgaand, ter goedkeuring, te worden gemeld bij het bevoegd gezag, de Gemeente Hellendoorn.

3.

Van de overige percelen binnen het traject zijn enkele als verdacht aangemerkt. De verdachte locaties zijn onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het vooronderzoek en verkennend bodemonderzoek Kasteelstraat en Katenhorstweg te Hellendoorn. Ook de locatie van de nieuw te bouwen woningen valt binnen dit gebied.

De deellocaties betreffen:

1. Erf Kasteelstraat 3.
2. Het kavelpad ter plaatse van de percelen 4548, 5469, 5676 en 5677.
3. De zuidelijke berm van het kavelpad ter hoogte van het belendend perceel 5633.
4. Bloementeelt en puinhoudende bovengrond op perceel 232.
5. Dammen met slibhoudende ondergrond op de percelen 5677 en 6271.

Deellocatie 1 (erf Kasteelstraat 3)

De voor de deellocatie gehanteerde onderzoekshypothese "onverdacht" wordt verworpen. Op basis van de aangetroffen concentraties wordt nader bodemonderzoek ter plaatse van het erf echter niet noodzakelijk geacht.

Deellocatie 2 (Kavelpad)

De voor de deellocatie gehanteerde onderzoekshypothese "verdacht ten aanzien van verontreinigingen met parameters uit het NEN 5740 pakket voorgrond" is bevestigd. Op basis van de aangetroffen concentraties wordt nader bodemonderzoek ter plaatse van deze deellocatie niet noodzakelijk geacht.

Deellocatie 3 (Berm kavelpad)

De voor de deellocatie gehanteerde onderzoekshypothese "verdacht van verontreiniging met asbest in de grond" is bevestigd. Op basis van de aangetroffen concentraties wordt nader bodemonderzoek naar asbest ter plaatse van deze deellocatie niet noodzakelijk geacht. Wel dient de exacte omvang van de verontreiniging met zink, koper en lood te worden aangetoond middels een nader onderzoek.

Betreffend onderzoek is uitgevoerd door Hunneman Milieu-Advies Raalte BV en de resultaten van het nader onderzoek staan beschreven in de brief aan de heer M.J. Podt van 16 januari 2012.

Uit de analyses blijkt een sterke verontreiniging met zink en een lichte verontreiniging met koper en lood. Deze verontreinigingen zijn gerelateerd aan de bijmenging met puin en metaal. Gezien de omvang is geen sprake van een ernstige bodemverontreiniging en blijft de gemeente bevoegd gezag voor de beoordeling en begeleiding van de onderzoeks- en saneringswerkzaamheden.

Omdat de verontreiniging is gelegen in een gebied waar veel grondtransacties en vervolgens grondwerken zullen plaatsvinden, is een sanering noodzakelijk. De sanering heeft plaatsgevonden door middel van:

- uitvoering onder milieukundige begeleiding door een erkend bodemintermediair;
- verwijdering afgeperkte gedeelte puin- en metaalhoudende laag;
- afvoer verwijderde laag naar een daartoe erkende bodemintermediair;
- aanvulling van de ontgraving met van elders aangevoerde grond welke voldoet aan de plaatselijk heersende bodemkwaliteit.

Uit de eindcontrole is gebleken dat er geen restanten c.q. restverontreinigingen zijn achtergebleven.

Deellocatie 4 (Kavelpad)

De voor de deellocatie gehanteerde onderzoekshypothese "verdacht ten aanzien van verontreinigingen met parameters uit het NEN 5740 pakket en OCB's-parameters voor de grond van perceel 232" dient te worden verworpen. Nader bodemonderzoek ter plaatse van deze deellocatie is niet noodzakelijk.

Deellocatie 5 (Dammen op percelen 5677 en 6271)

De voor de deellocatie gehanteerde onderzoekshypothese "verdacht ten aanzien van verontreinigingen met parameters uit het NEN 5740 pakket voorgrond" dient te worden verworpen. Nader bodemonderzoek ter plaatse van deze deellocatie is niet noodzakelijk.

7.5

Water

Ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan is door HW Grobbe Advies en Management een geohydrologisch rapport opgesteld. Dit rapport ('Geohydrologisch onderzoek NZ verbinding, juni 2012) is opgenomen in de bijlagen.

In het rapport staat het wettelijk kader van de 'watertoetsprocedure' beschreven en wordt het beleid van het waterschap en de gemeente kort samengevat. In het navolgende komen het betreffend beleid en de conclusies en aanbevelingen uit dit rapport aan de orde.

Rijk

De Waterwet regelt de vergunningen indien er effecten op het watersysteem zijn. In de Waterwet zijn regels opgenomen ten aanzien van het omgaan met verontreinigd afstromend hemelwater conform de richtlijnen van de Commissie Integraal Water (CIW). Voor afstromend hemelwater afkomstig van verhard oppervlak is het principe dat dit alleen via zuiverende bodempassage kan worden geloosd op oppervlaktewater. De norm uit het Nationaal Bestuursakkoord Water ten aanzien van het voorkomen van wateroverlast geeft aan dat de nieuwe weg maximaal eens in de 100 jaar mag inunderen vanuit oppervlaktewater. Ook dient de toename van verhard oppervlak niet te leiden tot vergro-

ting van de afvoer. Dit betekent dus dat volgens de trits vasthouden-bergen-afvoeren moet worden ontworpen.

De Wet ruimtelijke ordening regelt de ruimtelijke inrichting. Bij het vaststellen van bestemmingsplannen dient hierbij de watertoetsprocedure te worden doorlopen. Dit betekent dat het bestemmingsplan wordt getoetst op de effecten op het watersysteem door de waterbeheerder (in dit geval het Waterschap Regge en Dinkel).

Provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft in haar Omgevingsvisie haar beleid ten aanzien van de waterhuishouding vastgelegd. De provincie toetst de plannen en besluiten van de waterschappen en gemeentes.

Waterschap Regge en Dinkel

Het Waterschap Regge en Dinkel heeft in zijn waterbeheersplan de belangrijkste eisen ten aanzien van de inrichting van het watersysteem vastgelegd.

In het kader van de watertoetsprocedure heeft het waterschap per e-mail van maandag 21 mei 2012 10:27 gereageerd op het verzoek om de relevante wateraspecten toe te lichten. Deze aspecten zijn:

1. de omgang met het hemelwater afkomstig van de randweg in kwalitatieve zin, opdat de oppervlaktewaterkwaliteit niet nadelig wordt beïnvloed;
2. de omgang met het hemelwater afkomstig van de randweg in kwantitatieve zin, opdat de waterafvoer uit het gebied niet toeneemt. Hierbij is het uitgangspunt dat de afvoer uit het plangebied bij de maatgevende neerslaghoeveelheid (40 mm in 75 minuten) niet groter mag zijn dan de oorspronkelijke landelijke maximum-afvoer 2,4 l/s/ha;
3. behoud van de afvoerfunctie van de waterlopen 2-0-0-21, 2-0-0-31 en 2-0-0-19. Deze waterlopen hebben een belangrijke functie voor de afvoer van water vanuit het landelijk en stedelijk gebied.
Deze waterlopen worden namelijk door de nieuwe randweg doorsneden;
4. de nieuwe randweg dient voldoende ontwatering te krijgen. Het beleid van het waterschap is er op gericht om de huidige grondwaterstanden zo min mogelijk te beïnvloeden;
5. de nieuwe randweg ligt voor een gedeelte in een gebied dat bij extreme neerslag (bij een gewijzigd klimaat) eens per 100 jaar inundeert. Eventueel kan hiermee rekening worden gehouden in de aanleghoogte.

Het waterschap heeft vervolgens per mail op 7 juni 2012 13:41 de peilen aangegeven waaraan de nieuwe weghoogtes dienen te voldoen, dat wil zeggen de waterpeilen die optreden bij T=100 (inclusief klimaat) op drie locaties. Ook zijn er de volgende eisen aan de dimensionering van de duikers en de watergangen gesteld:

- de diameter van de duikers bij de beide rotondes: minimaal Ø 600 mm; Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de lengte van de duiker onder de 50 m blijft, omdat anders inspectieputten dienen te worden geplaatst;

- tussen de rondweg en de waterloop 2-0-0-19 een 4 m brede obstakelvrije onderhoudsstrook (gemeten vanuit de insteek van de waterloop);
- er moet een duiker Ø500 mm komen onder de rondweg voor de waterloop 2-0-0-31;
- het waterschap heeft de wens om het begin van de waterloop 2-0-0-19 (circa 200 m) met de rondweg mee te leggen. Indien mogelijk hiermee rekening houden.

Gemeente Hellendoorn

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van riolering en water is vastgelegd in het uitgebreide gemeentelijke rioleringsplan (vGRP). Relevant voor de aanleg van de nieuwe weg is dat de gemeente inzet op het zoveel mogelijk vasthouden van het hemelwater en het voorkomen verontreiniging van oppervlaktewater door afstromend hemelwater. Het voorkomen van (grond)wateroverlast is ook een belangrijk uitgangspunt van het gemeentelijke beleid.

Conclusies

Op basis van het geohydrologisch onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Vanaf de aansluiting op de Ommerweg tot de nieuwe rotonde bij de kruising Reggeweg/Kasteelstraat komt een nieuw tracé waar de huidige GHG hoger is dan de ontwateringsnorm (0,8 m -mv). Hier dient de weg te worden opgehoogd ten opzichte van het huidige maaiveld.
- In het overige gedeelte van het tracé, waar de nieuwe weg grotendeels ter plaatse van het huidige tracé komt te liggen, zijn de in het voorjaar van 2012 gemeten grondwaterstanden voldoende laag om aan de ontwateringseisen te voldoen. De GHG, geschat op basis van gleyverschijnselen, is ten opzichte van het maaiveld bij de meetpunten soms te hoog. De as van de huidige weg ligt echter hoger zodat de huidige en toekomstige ontwatering voldoende is.
- Bij ophoging van de weg om aan de ontwateringsnorm te voldoen, zullen de weghoogtes ook voldoende hoog worden om aan de wateroverlastnorm van het Nationaal Bestuursakkoord Water voor inundatie vanuit het oppervlaktewater te voldoen (nu en in de toekomst).
- De zakgreppels die langs weerskanten zijn geprojecteerd in het laag gelegen deel van het tracé moeten kunnen afvoeren, omdat er geen infiltratie kan plaatsvinden. Dit kan plaatsvinden via de Nieuwstadsleiding.

Aanbevelingen

De volgende aanbevelingen worden gedaan:

- Doorgaan met inpeilingen (maandelijks) bij de nieuw geplaatste peilbuisen NZ 1 t/m NZ 7.
- Overleg met het waterschap over verleggen van de waterschapsleiding bij de rotonde met de Ommerweg.

Het bestemmingsplan zal worden voorgelegd aan het waterschap. De resultaten van het overleg zullen te zijner tijd in dit bestemmingsplan worden opgenomen (zie hoofdstuk 8).

7.6

Archeologie en cultuurhistorie

7.6.1

Archeologie

Archeologische (verwachtings)waarden dienen op grond van de Monumentenwet te worden meegewogen in de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Het doel daarvan is bescherming van aanwezige en te verwachten archeologische waarden door het reguleren van bodemverstorende activiteiten.

Er heeft een archeologisch onderzoek plaatsgevonden. De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in:

1. Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek plangebied Noord-zuidverbinding Hellendoorn (BAAC, juli 2012);
2. Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek plangebied Noord-zuidverbinding Hulsen (BAAC, juli 2012).

1. Deel Hellendoorn

Bij 11 van de 34 boringen zijn in intacte vondslagen diverse archeologische indicatoren aangetroffen. Het betreft vondsten uit de periode mesolithicum tot begin nieuwe tijd. Ten noorden van het OLA fabrieksterrein bevindt zich gezien de vele vondsten (vuursteen en handgevormd aardewerk) en intacte bodemopbouw (plaggendecken en intacte begraven beekdalbodems) een volledig intacte archeologische vindplaats (mogelijk circa 3 ha). Deze vindplaats kan meerdere perioden beslaan: mesolithicum tot in de nieuwe tijd en loopt door tot in het beekdal. De intacte, begraven venige depressie bij boring 22 kan dumpvondsten van nederzettingsafval of andere intacte watergerelateerde vondsten bevatten. Op het noordelijke voetbal terrein bevindt zich ter plekke van boring 25 een intacte, begraven beekdalbodem. Dit is volgens de achttiende-eeuwse Hottingerkaart, een oude kolk of misschien een verbindingsgracht van het laatmiddeleeuwse huis Den Dam met de Regge.

De plannen voor het nieuwe weg tracé en de rotonde zullen de aangetoonde vondstlagen en de intacte top van het natuurlijke zand aantasten.

Om eventuele archeologische vindplaatsen goed in kaart te brengen is het verstandig om hier een uitgebreid proefsleuven onderzoek uit te voeren tot in het beekdal (circa 3,2 ha). Ter plaatse van de zuidelijke verstoorte zones (circa 1,3 ha) en het intacte noordelijke deel van het plangebied (0,3 ha) is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.

2. Deel Hulsen

In het zuidelijke deel van het plangebied is sprake van een mogelijke archeologische vindplaats. De archeologische indicatoren zijn hier allen aangetroffen in en onder een dun plaggendek en in de bouwvoor van een veldpodzol. De vondsten (vuursteen afslag en fragment kogelpot) zouden kunnen duiden op een archeologische vindplaats uit twee perioden: mesolithicum tot neolithicum en de periode 1250 na Chr. tot in de nieuwe tijd (1850 na Chr.).

De plannen voor het nieuwe weg tracé en de grote rotonde zullen in het zuidelijke deel van het plangebied zeker de aangetoonde vondstlagen en de intacte top van het natuurlijke zand aantasten. Om eventuele archeologische vindplaatsen hier goed in kaart te brengen, wordt geadviseerd door BAAC bv om in dit gedeelte een proefsleuven onderzoek uit te voeren (circa 0,54 ha). Ter plaatse van de verstoorde zones en de zones met een lage verwachting (circa 1,8 ha) is geen vervolgonderzoek noodzakelijk. Het plangebied doorsnijdt een smal stuk van een intact beekdal of dekzanddepressie. Deze venige laagte ligt te ver af van bekende (pre)historische vindplaatsen, daarom wordt op deze zone met een middelhoge verwachting geen vervolgonderzoek aanbevolen.

Conclusie

De gemeente heeft besloten niet op voorhand een proefsleuvenonderzoek uit te voeren, maar tijdens de uitvoering onder archeologische begeleiding te ontgraven.

Samen met de archeologisch adviseur van Het Oversticht wordt een Programma van Eisen en daarop volgend een Plan van Aanpak opgesteld. Daarbij wordt ook bekeken of het mogelijk is om aanwezige waarden eventueel in situ te laten zitten. Dit laatste heeft in beginsel de voorkeur binnen het archeologisch werkveld, maar de situatie moet zich daarvoor lenen. Bij de oprit/het fietspad naar het botenhuis/het paasvuur bleek dit wel mogelijk. Daar bleek ook dat de aanpak van proefsleuven graven voorafgaand aan de uitvoering, voldoende is. Uit de conclusies van de plannen zal blijken welke keuze het beste is, om wel of niet te werken met proefsleuven dan wel op onderdelen direct uit te gaan voor het geheel blootleggen van het rotondevlak, zodat die situatie in één keer de onderzoekszone kan vormen.

7.6.2

Cultuurhistorie

Als gevolg van het rijksbeleid ten aanzien van de monumentenzorg, is per 1 januari 2012 een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening van kracht. De wijziging betreft artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a, als gevolg waarvan alle cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk dienen te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dit betekent dat in aanvulling op de archeologische aspecten nu ook de overige cultuurhistorische waarden moeten worden betrokken in het onderzoek.

In het navolgende wordt aangegeven op welke wijze de voorkomende waarden worden beschermd. Met de situering van het traject wordt doorsnijding van een fraaie cultuurhistorische meidoornhaag aan de Reggeweg vermeden.

In het project Koemaste is vooraf een karakteristieke schuur bij woonboerderij Reggeweg 19 verplaatst. Verder is dit aspect nadrukkelijk betrokken bij de primaire afweging van de wegingsfactoren van de drie varianten: parallelstructuur, aangepaste parallelstructuur en omlegging. De uiteindelijk gekozen variant geeft een traject die behoudens de te verplaatsen karakteristieke schuur alleszins tegemoet komt aan de cultuurhistorische waarden. Verder zal in het project Koemaste Noord aandacht worden besteed aan het visualiseren van de vroegere verbindinggracht.

7.7

Ecologie

De natuurwaarden in het plangebied zijn onderzocht. De resultaten van de onderzoeken zijn neergelegd in de volgende rapporten:

1. Nader onderzoek Flora- en faunawet Visschebelt Gemeente Hellendoorn (Eelerwoude, november 2010).
2. Flora- en faunaonderzoek Noordzuid-verbinding Hulsen (Eelerwoude, november 2011).
3. Natuurtoets Hellendoorn (Eelerwoude, 11 oktober 2012).

Voor Hellendoorn-Noord is in 2006 reeds een onderzoek uitgevoerd. Met het onderhavige plan worden in dit trajectdeel slechts enkele reparaties uitgevoerd. De aanleg van de weg is reeds getoetst en wordt mogelijk gemaakt Middels het bestemmingsplan Hellendoorn-Noord.

1.

Het eerste onderzoek is uitgevoerd voor de herinrichting van het Reggedal (Visschebelt en Koemaste). In het onderzoek zijn de effecten van de realisatie van het wegtracé opgenomen. De voorgenomen ontwikkelingen van het waterschap en de gemeente wat betreft de landschappelijke herinrichting hebben naar verwachting vooral een positief effect op beschermde soorten en hun leefgebied. De aanleg van de nieuwe rondweg vraagt om een aantal mitigerende maatregelen. Deze dienen nader te worden uitgewerkt. Met het nemen van deze maatregelen wordt verwacht dat negatieve effecten op steenuil en een vliegrouete van vleermuizen worden voorkomen. Het aanvragen van ontheffing is in die situatie niet meer noodzakelijk. In de bijlage is een document opgenomen waarin de te nemen mitigerende maatregelen worden beschreven. Diverse van deze maatregelen zijn inmiddels al genomen.

2.

Het tweede onderzoek heeft betrekking op het trajectdeel bij Hulsen.

Op basis van de quickscan worden geen effecten op Natura 2000-gebieden verwacht. Op ongeveer 1,5 km afstand ligt het Natura 2000-gebied 'Wierdense Veld'. De EHS ligt op ongeveer 400 m afstand. Gezien de afstand, de ligging en/of de kleinschaligheid van de ruimtelijke ontwikkeling wordt niet verwacht dat deze een invloed heeft op de aangewezen habitattypen en soorten of aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS. Met de voorgenomen realisatie wordt ook niet verwacht dat de kernopgaven worden belemmerd in een mogelijke uitbreiding of kwaliteitsverbetering. Een toetsing in het kader van deze natuurwetgeving en dit natuurbeleid wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

GEBIEDSBESCHERMING

Geconcludeerd wordt dat zowel het plangebied en de omgeving een geschikt leefgebied vormt voor een aantal beschermde diersoorten in het kader van de Flora- en faunawet. Het gaat om algemene en licht beschermde soorten, zoals grondgebonden zoogdieren en algemene amfibieën, maar ook strikt beschermde soorten, zoals vleermuizen en (broed)vogels.

SOORTENBESCHERMING

Met de voorgenomen ontwikkelingen gaat weliswaar leefgebied verloren van tabel 1-soorten, maar van negatieve effecten op populaties is geen sprake. Wel kunnen op individueel niveau (tijdelijk) negatieve effecten optreden voor tabel 1-soorten. Deze licht beschermde soorten behoren tot de categorie 'niet ontheffingsplichtig bij ruimtelijke ingrepen'. De functionele leefomgeving zal voor de aanwezige of te verwachten soorten behouden blijven. In de omgeving zijn daarnaast genoeg alternatieve mogelijkheden voorhanden en daarbij is het aannemelijk dat de nieuwe locatie ook na de ontwikkeling onderdeel blijft uitmaken van het leefgebied van de aanwezige dan wel te verwachten soorten.

De omgeving en/of het plangebied maakt onderdeel uit van het leefgebied van strikter beschermde soorten vleermuizen en steenmarter. In één van de woningen langs de Collenstaartweg is een verblijfplaats aangetroffen van de gewone dwergvleermuis. De steenmarter is foeragerend aangetroffen. Op beide soorten worden geen negatieve effecten verwacht, omdat mogelijke verblijfplaatsen en functionele leefomgeving behouden blijven en genoeg alternatieve mogelijkheden voorhanden zijn. Rondom het plangebied zijn twee nestkasten aanwezig van steenuil. Deze zijn echter afgelopen jaar niet meer in gebruik genomen door steenuil, waarschijnlijk door wijzigingen in het landgebruik.

Op dit moment worden door de ruimtelijke ontwikkelingen dan ook geen negatieve effecten verwacht op de steenuil. Voor steenuil gelden voornamelijk dan ook geen aanvullende maatregelen of een ontheffingsplicht. Of steenuilen in de toekomst weer gebruik gaan maken van de nestkasten is geheel afhankelijk van hoe het landschap gebruikt gaat worden door de aanwezige grondgebruikers. Geadviseerd wordt om de steenuil (in de omgeving) nauwlettend in de gaten te (laten) houden, zodat indien de steenuil terugkeert opnieuw een

toetsing aan de Flora- en faunawet kan plaatsvinden en juiste maatregelen kunnen worden genomen. Steenuilwerkgroep Hellendoorn controleert jaarlijks de kasten en kan hierin dan ook een bijdrage leveren. Deze werkgroep richt zich er ook op om in samenspraak met gemeente en particulieren te werken aan biotoopversterking van de steenuil afzijdig van de wegstructuren, zodat de omgeving van het plangebied (ten westen) weer geschikt wordt als leefgebied voor de steenuil.

3.

Met het derde onderzoek is het deel van het traject tussen de Schuilenburgerweg en de sportvelden onderzocht. Uit de beschikbare literatuurgegevens en een veldbezoek blijkt dat dit terrein van belang is voor enkele licht beschermde soorten (tabel 1-soorten) en voor strikter beschermde soorten broedvogels, steenmarter en vleermuizen.

Met de voorgenomen ruimtelijke ingrepen gaat voor tabel 1-soorten weliswaar leefgebied verloren, maar van negatieve effecten op populaties is geen sprake. Wel kunnen op individueel niveau (tijdelijk) negatieve effecten optreden, bijvoorbeeld door verlies van leefgebied. Deze licht beschermde soorten behoren tot de categorie 'niet ontheffingsplichtig bij ruimtelijke ingrepen'. Wel geldt ook voor deze soorten de algemene zorgplicht. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing is voor deze soorten niet aan de orde.

Geconcludeerd wordt dat het plangebied op beide locaties tevens een geschikt leefgebied vormt voor een aantal strikter beschermde diersoorten in het kader van de Flora- en faunawet.

Met de voorgenomen werkzaamheden worden echter geen negatieve effecten op deze soortgroepen verwacht. Wel dient rekening te worden gehouden met verlichting met betrekking tot vleermuizen en dient een zogenaamde 'hop-over' te worden gecreëerd.

Voor alle beschermde, inheemse (ook de algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt vanuit de Flora- en faunawet een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. Ook handelingen die een vaste rust- of verblijfplaats van beschermde vogels verstoren, zijn niet toegestaan. In de praktijk betekent dit dat verstorende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen mogen worden uitgevoerd.

Geadviseerd wordt om de nieuw te bouwen woningen toegankelijk te maken voor vleermuizen.

Tevens wordt geadviseerd in de toekomstige situatie nestkasten, mussenpannen en/of vogelvides voor huismus aan te bieden. Dit is echter geen verplichting vanuit de Flora- en faunawet, maar een advies.

Conclusie

Samengevat worden er geen negatieve effecten verwacht op beschermde flora en fauna in het plangebied en directe omgeving. Hiermee kunnen de plannen doorgang hebben in het kader van de Flora- en faunawet en de voorgenomen

ontwikkeling gerealiseerd worden. Wel wordt geadviseerd rekening te houden met steenuil.

7.8

Luchtkwaliteit

De effecten van de aanleg van het traject op de luchtkwaliteit zijn onderzocht. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in navolgende rapport:

- Luchtkwaliteitsonderzoek NZ-verbinding Hulsen (Alcedo, 2012).

Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden volgens de 'Wet luchtkwaliteit' niet worden overschreden. De luchtkwaliteitseisen vormen derhalve geen belemmering voor de ruimtelijke ontwikkeling omdat er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.

7.9

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D (betreft de m.e.r.-beoordeling) van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in lijst D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'. Daarbij zijn in het bijzonder de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EU-richtlijn van belang. Deze omstandigheden betreffen onder andere de kenmerken van de potentiële effecten en cumulatie. Op grond van artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht dient het bevoegd gezag zijn eventuele keuze voor géén m.e.r.-beoordeling voor een activiteit die beneden de drempelwaarde valt, te motiveren in de overwegingen van het moederbesluit.

Het voorliggend planvoornemen voorziet in de realisatie van een wegverbinding. In de lijsten van onderdelen C en D wordt gesproken over verplichting van een m.e.r. voor de aanleg van een autosnelweg en autoweg.

Een autoweg is volgens de begripsbepaling een autoweg alleen toegankelijk via knooppunten of verkeersregelininstallaties waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. In dit plan is dat niet aan de orde.

De verplichting geldt ook voor wegen als bedoeld in artikel 1, onder d van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Ook dat is niet aan de orde. Ten slotte geldt de verplichting van een m.e.r. ook voor de aanleg van wegen bestaande uit vier of meer rijstroken. Dat is ook niet aan de orde.

Het plan komt daarmee niet in aanmerking voor de beoordelingsplicht van de m.e.r. Desondanks moet het bevoegd gezag zich er nog steeds van vergewissen

of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'. Alle milieuaspecten zijn reeds onderzocht. In navolgende tabel is een overzicht gegeven van de resultaten.

| Aspect | Invloed functieverandering |
|--------------------|---|
| Milieuzonering | Zijn geen belemmeringen geconstateerd |
| Geluid | Zijn geen belemmeringen geconstateerd |
| Luchtkwaliteit | Zijn geen belemmeringen geconstateerd |
| Bodem | Zijn geen belemmeringen geconstateerd |
| Externe veiligheid | Zijn geen belemmeringen geconstateerd |
| Archeologie | Tijdens de uitvoering zal onder archeologische begeleiding worden ontgraven. |
| Ecologie | Er worden mitigerende maatregelen getroffen |
| Water | Zijn geen belemmeringen geconstateerd. Overleg met waterschap tijdens procedure |

Op basis van het vorenstaande hoeft naar het oordeel van het bevoegd gezag voor dit project geen m.e.r.-(beoordelings)procedure te worden doorlopen. Voor zover sprake kan zijn van negatieve effecten op het milieu, worden voldoende waarborgen opgenomen in het bestemmingsplan om dit te voorkomen.

7.10

Duurzaamheid

Het plangebied gaat ter hoogte van de Reggeweg beperkt ten koste van het bos. Dit gebied zal met een compensatiefactor van 1,5 vooraf worden gecompenseerd binnen het Reggeherstelproject Koemaste, in de vorm van één of twee van de groensingels volgens het patroon van maten- en flierenlandschap.

Economische en maatschappelijk uitvoerbaarheid



8.1

Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het aanleggen van de Noordzuidverbinding deel Hulsen en Hellendoorn waren begroot op € 16,6 miljoen. Dat bedrag had de gemeente in de begroting staan, te betalen uit de 'Reserve strategische projecten'. In de begroting die in november 2013 is vastgesteld voor 2014 e.v. was een investeringsbedrag van € 3,5 miljoen opgenomen om een deel te realiseren in 2015/2016. Het andere deel van de weg zou worden gerealiseerd in 2020/2021.

In het raadsbesluit van 20 februari 2014 (14INT00684) is krediet beschikbaar gesteld (inclusief begrotingswijziging) voor de aanleg van de Noordzuidverbinding voor bruto € 14.057.000,-- over de periode 2013-2021. Daarmee kan in 2015/2016 het gedeelte van de Ommerweg tot net ten zuiden van Ben & Jerry's worden aangelegd. Het andere gedeelte kan worden aangelegd in 2020/2021.

8.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen. Ook is het voorontwerp van het bestemmingsplan verzonden naar de provincie en het waterschap. De resultaten van de inspraak en de beantwoording daarvan zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Het ontwerpbestemmingsplan is nogmaals zes weken ter visie gelegd. De resultaten van deze tervisielegging en de beantwoording zijn in een zienswijzennota opgenomen. Deze is als bijlage bij het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan gevoegd.