

Bestemmingsplan

Bestemmingsplan aansluiting N35-Stationsweg te Haarle

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

BJZ.nu - Ruimtelijke plannen en advies

Januari 2024

Vastgesteld

Vestiging Almelo
Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo

T 0546 454 466

Vestiging Zwolle
Dr. van Wiechenweg 2
8025 BZ Zwolle

E info@bjz.nu

Vestiging Utrecht
Wattbaan 51
3439 ML Nieuwegein

Vestiging Groningen
Helperpark 284
9723 ZA Groningen

Bestemmingsplan

"Bestemmingsplan aansluiting N35-Stationsweg te Haarle"

Bestemmingsplan: Bestemmingsplan aansluiting N35-Stationsweg te Haarle
IDN: NL.IMRO.0163.BPHAVIADSTATWGN35-VG01
Status: Vastgesteld
Datum: Januari 2024



TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	6
1.1	AANLEIDING	6
1.2	LIGGING VAN HET PLANGEBIED	6
1.3	DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN	6
1.4	HUIDIGE PLANOLOGISCHE REGIME	7
1.5	LEESWIJZER	8
HOOFDSTUK 2	DE HUIDIGE SITUATIE	10
2.1	KRUISING N35 EN STATIONSWEG	10
HOOFDSTUK 3	PLANBESCHRIJVING	12
3.1	GEWENSTE SITUATIE	12
3.2	VERKEER EN PARKEREN	14
HOOFDSTUK 4	BELEIDSKADER	16
4.1	RIKSBELEID	16
4.2	PROVINCIAAL BELEID	18
4.3	GEMEENTELIJK BELEID	30
HOOFDSTUK 5	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	33
5.1	GELUID	33
5.2	BODEMKWALITEIT	34
5.3	LUCHTKWALITEIT	35
5.4	EXTERNE VEILIGHEID	36
5.5	MILIEUZONERING	38
5.6	GEUR	39
5.7	ECOLOGIE	40
5.7	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE	43
5.8	BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	44
HOOFDSTUK 6	WATERASPECTEN	46
6.1	ALGEMEEN	46
6.2	WATERPARAGRAAF	48
HOOFDSTUK 7	JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING	50
7.1	INLEIDING	50
7.2	OPZET VAN DE REGELS	50
7.3	VERANTWOORDING VAN DE REGELS	51
HOOFDSTUK 8	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	53
HOOFDSTUK 9	VOOROVERLEG, INSpraak EN ZIENSWIJZEN	54
9.1	VOOROVERLEG	54
9.2	INSpraak	54
9.3	ZIENSWIJZEN	54
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING		55
BIJLAGE 1	INRICHTINGSPLAN	56
BIJLAGE 2	UITGANGSPUNTENNOTITIE WEGVERKEERSLAWAAL	57
BIJLAGE 3	AKOESTISCH ONDERZOEK	58

BIJLAGE 4	QUICKSCAN NATUURTOETS	59
BIJLAGE 5	STIKSTOFONDERZOEK.....	60
BIJLAGE 6	UITGANGSPUNTENNOTITIE WATER	61
BIJLAGE 7	NOTA VAN ZIENSWIJZE EN BEANTWOORDING.....	62

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Rijksweg N35 is een belangrijke verbindingroute tussen de economische centra Zwolle – Kampen en Twente in de provincie Overijssel. De N35 loopt van Zwolle naar Almelo. Daarna wordt de weg onderbroken door de autosnelweg A35/Almeloseweg (hierna: N35) en naastgelegen evenwijdige Almeloseweg. Bij Enschede-Zuid loopt de N35 door naar de grens met Duitsland. Om de doorstroming, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op en rondom de N35 en Stationsweg (kern Haarle) te verbeteren is de gemeente Hellendoorn voornemens samen met de provincie Overijssel en het Rijk de verkeerskundige situatie te wijzigen. Op een aantal punten zijn deze wijzigingen niet in overeenstemming met de geldende bestemmingsplannen, aangezien ter plaatse van deze punten de verkeersbestemming ontbreekt.

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het realiseren van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Almeloseweg in de vorm van een overgang/viaduct. Verkeer vanuit Haarle kan in de nieuwe situatie via de nieuwe Stationsweg en het viaduct aan de overkant/noordzijde van de N35 komen en daar de N35 opgaan richting Zwolle. Verkeer vanuit Luttenberg kan in de nieuwe situatie via de Stationsweg en het viaduct aan de overkant/zuidzijde van de N35 komen en daar de N35 opgaan richting Almelo. Ook het lokale verkeer van de noordzijde naar de zuidzijde van de N35 (en vice versa) gebruikt het viaduct in de toekomstige gebruiksfase.

Het beoogde plan is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan, aangezien hiervoor de juiste bouw- en gebruiksmogelijkheden ontbreken. Daarom is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin en toont aan dat het gewenste plan vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt verantwoord is.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt circa 0,9 kilometer ten noorden van de kern Haarle, circa 3,5 kilometer ten oosten van de kern Mariënheem (richting Zwolle), circa 3,5 kilometer ten zuiden van de kern Luttenberg en circa 5,1 kilometer ten westen van de kern Nijverdal (richting Almelo). De ligging van het plangebied ten opzichte van de kernen en de directe omgeving is weergegeven in afbeelding 1.1.



Afbeelding 1.1 Ligging van het plangebied tussen Haarle en Hellendoorn en ten opzichte van de directe omgeving (Bron: PDOK)

1.3 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Bestemmingsplan aansluiting N35-Stationsweg te Haarle” bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.0163.BPHAVIADSTATWGN35-VG01) en een renvooi;

- regels (met bijbehorende bijlagen).

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden weergegeven. In de regels zijn bepalingen opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Het plan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting geeft een duidelijk beeld van het bestemmingsplan en van de daaraan ten grondslag liggende gedachten maar maakt geen deel uit van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.4 Huidige planologische regime

1.4.1 Algemeen

Het plangebied ligt binnen de bestemmingsplannen “Buitengebied 2009” en “Buitengebied 2009 herziening regels 2-2012” van de gemeente Hellendoorn. Deze bestemmingsplannen zijn vastgesteld door de gemeenteraad op respectievelijk 20 april 2009 en 18 september 2012. Ter plaatse van het plangebied geldt de verbeelding van bestemmingsplan “Buitengebied 2009” en gelden de regels van bestemmingsplan “Buitengebied 2009 herziening regels 2-2012”.

In afbeelding 1.2 is een uitsnede van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan opgenomen. Het plangebied wordt indicatief aangegeven middels de rode omlijning. Aansluitend wordt beknopt ingegaan op de ter plaatse geldende bestemmingen en aanduidingen. Voor de exacte planbegrenzing wordt verwezen naar de verbeelding bij dit bestemmingsplan.



Afbeelding 1.2 Uitsnede geldend bestemmingsplan “Buitengebied 2009” (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.4.2 Beschrijving bestemmingen en aanduidingen

Enkelbestemming ‘Agrarisch’

Gronden met de bestemming ‘Agrarisch’ zijn met name bestemd voor agrarische bedrijvigheid, met dien verstande dat intensieve veehouderij uitsluitend is toegestaan binnen bouwvlakken ter plaatse van de aanduiding ‘reconstructiewetzone – landsbouwontwikkelingsgebied’. Tevens zijn de gronden bestemd voor de instandhouding van landschapselementen en niet-agrarische nevenactiviteiten. In de bouwregels is bepaald dat de bebouwing in beginsel binnen het bouwvlak moet worden gebouwd, met uitzondering van andere bouwwerken.

Enkelbestemming ‘Verkeer – Wegverkeer’

Gronden met de bestemming ‘Verkeer - Wegverkeer’ zijn met name bestemd voor verkeersvoorzieningen. Hier zijn uitsluitend andere bouwwerken toegestaan zoals viaducten, verkeerstekens, lichtmasten, portalen, afrasteringen en nutsbebouwing.

Ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – categorie 1’ zijn de volgende verkeersvoorzieningen toegestaan: doorgaande gebiedsontsluitingswegen met bijbehorende parkeerstroken, opstelstroken, fiets- en voetpaden, bermen en bermsloten.

Ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – categorie 2’ zijn de volgende verkeersvoorzieningen toegestaan lokale stroomwegen, met bijbehorende fiets- en voetpaden, bermen en bermsloten

Gebiedsaanduiding ‘Veiligheidszone - Lpg’

Op en in de gronden ter plaatse van de aanduiding ‘Veiligheidszone - Lpg’ zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan, behoudens bestaande objecten.

Gebiedsaanduiding ‘Reconstructiewetzone - Landbouwontwikkelingsgebied’

Op en in de gronden ter plaatse van de aanduiding ‘Reconstructiewetzone – Landbouwontwikkelingsgebied’ zijn regels opgenomen omtrent agrarische bedrijven en activiteiten. De Reconstructiewet concentratiegebieden is echter per 1 juli 2014 ingetrokken en inmiddels juridisch gezien niet meer relevant.

1.4.3 Strijdigheid

Het voornemen betreft het realiseren van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Almeloseweg in de vorm van een overgang/viaduct. De overgang betreft de N35 ter hoogte van Haarle. Dit is op basis van het geldende bestemmingsplan niet mogelijk, aangezien de benodigde bouw- en gebruiksmogelijkheden hiervoor ontbreken. Daarnaast moet voor de gebruiksmogelijkheden, de bestemming van de agrarische gronden omgezet worden naar een meer passende verkeersbestemming, met een aanduiding om de realisatie van een viaduct mogelijk te maken.

Om het gewenste plan mogelijk te maken, dient het bestemmingsplan herzien te worden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het gewenste juridische planologisch kader om de voorgenomen ontwikkeling te kunnen realiseren.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige situatie in het plangebied en het omliggend gebied gegeven.

Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van het gewenste plan.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Hellendoorn beschreven.

In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieu- en omgevingsaspecten de revue. Hoofdstuk 6 gaat in op de wateraspecten.

In de hoofdstukken 7 en 8 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 9 gaat in op de vooroverleg en inspraak.

HOOFDSTUK 2 DE HUIDIGE SITUATIE

2.1 Kruising N35 en Stationsweg

2.1.1 Algemeen

Het plangebied ligt ten noorden van de kern Haarle, ter plaatse van de kruising N35 en de Stationsweg. De Rijksweg N35 is de verbindingsweg van Zwolle (westen) naar Almelo (oosten). De N35 heeft tussen Wijthmen en Nijverdal het karakter van gebiedsontsluitingsweg (zonder fysieke rijbaanscheiding, 1 x 2 rijbanen, 80 km/uur, gelijkvloerse kruisingen, vele oversteken en een beperkte obstakelvrije ruimte). Op de N35 zijn zodoende de nodige problemen waaronder veel ongevallen en congestie, mede door de hoge verkeersintensiteit. De verkeersveiligheid op het traject Wijthmen-Nijverdal dient daarom te worden aangepakt. De kruising met de Stationsweg (hoogte van Haarle) ligt in dit traject.

De Stationsweg is een verbindingsweg tussen de kernen Luttenberg (noorden) en Haarle (zuiden). De maximum snelheid betreft 60 km/uur. Voor de kruising N35/Stationsweg hebben Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de desbetreffende gemeenten samen de doelstelling de verkeersveiligheid en doorstroming van de N35 te verbeteren.

2.1.2 Geschiedenis project N35 en onderzoek

In 2014 gaven de bestuurders van Provincie Overijssel, Rijkswaterstaat, en de gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen de opdracht om een plan te ontwerpen de N35 veiliger te maken.

Er zijn sindsdien meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de verkeerseffecten van verschillende varianten voor de kruispunten in de gemeente Hellendoorn en met name het kruispunt N35 en de Stationsweg. Voorliggende variant met een ongelijkvloers kruispunt is hier als beste uit gekomen (zie paragraaf 3.1).

2.1.3 Omgeving kruising N35 en Stationsweg

De omgeving van het kruispunt wordt gekenmerkt door agrarische gronden met verspreid liggende woonpercelen en (agrarische) bedrijven. Aan de noordzijde van het kruispunt is een tankstation en een kleine horecagelegen gesitueerd.

In afbeelding 2.1 is een luchtfoto van het plangebied opgenomen, de begrenzing van het plangebied is indicatief met rode lijn aangeduid.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto Kruispunt N35 en Stationsweg (Bron: PDOK.nl)

HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

3.1 Gewenste situatie

Het voornemen om de verkeersveiligheid en doorstroming nabij het plangebied te verbeteren, bevat meerdere maatregelen. De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit het realiseren van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Stationsweg in de vorm van een viaduct. Verkeer vanuit Haarle kan in de nieuwe situatie via het viaduct aan de overkant/noordkant van de N35 komen en desgewenst van daaruit de N35 opgaan richting Zwolle. Verkeer vanuit Luttenberg kan in de nieuwe situatie via het viaduct aan de overkant/zuidkant van de N35 komen en daar de N35 opgaan richting Almelo. Ook het verkeer van de noordzijde naar de zuidzijde van de N35 (en vice versa) gebruikt het viaduct in de toekomstige gebruiksfase.

Midden op de N35 wordt vervolgens een middengeleider aangebracht die zorgt dat het onmogelijk wordt om direct via de rijbaan van de N35 vanuit het zuiden (vanuit Haarle) richting Zwolle te rijden, vanuit het noorden (vanuit Luttenberg) richting Almelo te rijden of recht over te steken zowel voor autoverkeer, als alle overige verkeer.

Voor deze realisatie wordt de Stationsweg verlegd, zodat deze via een helling, ofwel talud, naar het viaduct wordt geleid. De nieuwe loop van de Stationsweg gaat door twee agrarische percelen. Verder worden de parallelwegen van de N35 verlegd. Er is zodoende sprake van de aanleg van een nieuwe weg, sprake van een gedeeltelijk reconstructie en sprake van een reconstructie ter plaatse van de infrastructurele aanpassingen van de N35/Stationsweg. In Bijlage 1 is de nieuwe situatie van de kruising weergegeven.

In afbeelding 3.1 is de toekomstige situatie ter plaatse van het kruispunt te zien. Op afbeelding 3.2, 3.3 en 3.4 is, middels straatbeeldfoto's, de huidige situatie zichtbaar vanuit verschillende richtingen.



Afbeelding 3.1 Uitsnede toekomstige situatie Kruispunt (Bron: Gemeente Hellendoorn)



Afbeelding 3.2 Straatbeeldfoto vanaf de Stationsweg genomen (vanuit noorden richting N35, ter hoogte nieuwe weg) (Bron: Google.Streetview.nl)



Afbeelding 3.3 Straatbeeldfoto vanaf Stationsweg genomen (vanuit zuiden richting N35, ter hoogte nieuwe weg) (Bron: Google.Streetview.nl)



Afbeelding 3.4 Straatbeeldfoto vanaf de N35 genomen (richting westen) (ter hoogte van het toekomstige viaduct) (Bron: Google.Streetview.nl)

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Algemeen

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet rekening worden gehouden met de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte die ontstaat door een nieuwe ontwikkeling. Hiertoe kunnen berekeningen worden uitgevoerd op basis van verkeers- en parkeerkencijfers van het CROW. Het CROW ontwikkelt en publiceert kennis onder andere op het gebied van verkeer en parkeren. Deze kencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeersgeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen. Deze voorgenomde CROW-kencijfers zijn doorvertaald in de gemeentelijke Nota parkeernormen, herziene uitgave 2021, vastgesteld door de gemeenteraad van Hellendoorn op 12 oktober 2021. De nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Hellendoorn.

1. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort).
2. De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en bouw- en verbouwprojecten in de gemeente Hellendoorn en niet voor bestaande parkeersituaties.

3.2.2 Verkeerssituatie plangebied

Bij nieuwe ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de effecten op de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie die ontstaat als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Het plan voorziet niet in een extra parkeerbehoefte of extra verkeersgeneratie maar enkel in de realisatie van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Almloseweg in de vorm van een overgang/viaduct. Zodoende hoeft doorgaand verkeer niet meer de N35 te doorkruisen. Dit zal een positief effect hebben op de doorstroming en afwikkeling van het verkeer en verkeerveiligheid ter plaatse. Voorliggende verandering zorgt echter wel voor een gedeeltelijke reconstructie en reconstructie van de Rijksweg N35 en omliggende weg. Nadere toetsing aan de aspecten verkeer en parkeren is dan ook niet van belang.

3.2.3 Conclusie

Vorenstaande houdt in dat de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling geen parkeerdruk en onevenredige verkeersdruk met zich meebrengt en het plan vanuit verkeerskundig oogpunt geen bezwaren oplevert.

HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft - voor zover van belang - het rijks, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

4.1.2.1 Algemeen

Nederland staat voor grote uitdagingen die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven. Dat vraagt om een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zorgt voor een gezamenlijke aanpak die leidt tot een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Dit is nodig om onze doelen te halen en is een zaak van overheid en samenleving.

4.1.2.2 Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. In 2050 is Nederland klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt om maatregelen in de leefomgeving, waarmee tegelijkertijd de leefomgevingskwaliteit verbeterd kan worden én kansen voor natuur geboden kunnen worden. In 2050 heeft Nederland daarnaast een duurzame energievoorziening. Dit vraagt echter om ruimte. Door deze ruimte zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen en wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk benut. Het Rijk zet zich hiervoor in door het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.

2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Er wordt ingezet op een innovatief en sterk vestigingsklimaat met een goede ‘quality of life’. Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair.

3. *Sterke en gezonde steden en regio's*

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Dit betekent dat, voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties, helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd.

4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. In alle gevallen zet het Rijk in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

4.1.2.3 Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is om combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies. In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal. Het verschilt tussen gebieden om te kunnen bepalen wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling en tussen concurrentiekracht en leefbaarheid. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van toekomstige generaties.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de AMvB die het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid vormt voor bestemmingsplannen. Dat betekent dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot een gemeente. Daarnaast kan het Barro aan een gemeente opdragen om in de toelichting van een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

Deze algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau.

Op 30 december 2011 is de eerste tranche van het Barro in werking getreden. Deze eerste tranche van het Barro bevat een vertaling van het geldende planologische beleid dat bedoeld is om op lokaal niveau in bestemmingsplannen, te worden verwerkt. De vastgestelde onderdelen van het Barro Ruimte hebben betrekking op onder meer het kustfundament, de grote rivieren en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Op 1 oktober 2012 is de tweede tranche van het Barro in werking getreden. Deze tranche vormt een vertaling van nieuw ruimtelijk beleid van het Rijk, dat eerder is vastgelegd in o.a. de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de MIRT-agenda's.

Dit deel van het Barro bevat regels voor onder meer het Natuur Netwerk Nederland (de opvolger van de ecologische hoofdstructuur), radarverstoringgebieden, militaire terreinen, gebieden van uitzonderlijke universele waarde en reserveringsgebieden voor (nieuwe en uitbreiding van bestaande) hoofdwegen en landelijke spoorwegen.

4.1.3 Toetsing aan het rijksbeleid

De NOVI laat zich niet specifiek uit over dergelijke lokale ontwikkelingen. De voorgenomen ontwikkeling raakt geen rijksbelangen als opgenomen in de NOVI.

De N35 betreft een hoofdweg als bedoeld onder het Barro. Voor deze wegen kunnen bij ministeriële regeling, zijnde de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), reserveringsgebieden aan een of beide zijden van de hoofdweg worden aangewezen ten behoeve van mogelijke uitbreiding van de weg. Vanuit het Barro zijn voor de N35 geen reserveringsgebieden aangewezen. De functie van de N35 als hoofdweg blijft met voorgenomen ontwikkeling gewaarborgd. Er is met het voornemen sprake van de aanleg van een nieuwe weg, sprake van een gedeeltelijke reconstructie en sprake van een reconstructie. Daarnaast is er sprake van een reconstructie nabij de Rijksweg N35.

Gelet op vorenstaande wordt geconcludeerd dat onderhavige planontwikkeling niet in strijd is met het voorgestane Rijksbeleid.

4.1.3 Toetsing van het initiatief aan het Rijksbeleid

Het initiatief is in overeenstemming met het rijksbeleid.

4.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijkste plan betreft de Omgevingsvisie Overijssel, welke juridisch is verankerd in de Omgevingsverordening.

4.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel is het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden.

Leidende thema's voor de Omgevingsvisie zijn:

- Duurzaamheid;
- Ruimtelijke kwaliteit.

Enkele belangrijke beleidskeuzes waarmee de provincie haar ambities wil realiseren zijn:

- door meer aandacht voor herstructurering, wordt ingezet op een breed spectrum aan woon-, werk- en mixmilieu's; dorpen en steden worden gestimuleerd hun eigen kleur te ontwikkelen;
- investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein, fiets en waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan;
- zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik; deze methode gaat ervan uit dat eerst het gebruik van de ruimte wordt geoptimaliseerd, dan de mogelijkheid van meervoudig ruimtegebruik wordt onderzocht en dan pas de mogelijkheid om het ruimtegebruik uit te breiden, wordt bekeken;
- ruimtelijke plannen ontwikkelen aan de hand van gebiedskenmerken en keuzes voor duurzaamheid.

4.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de meest optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie. De keuze voor inzet van deze instrumenten is bepaald aan de hand van een aantal criteria. In de Omgevingsvisie is bij elke beleidsambitie een realisatieschema opgenomen. Daarin is aangegeven welke instrumenten de provincie zal inzetten om de verschillende onderwerpen van provinciaal belang te realiseren.

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

4.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving.

Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, te weten:

1. Of – generieke beleidskeuzes;
2. Waar – ontwikkelingsperspectieven;
3. Hoe – gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

Of – generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. In deze fase wordt beoordeeld of er sprake is van een maatschappelijke opgave. Of een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidskeuzes van EU, Rijk of provincie. Denk aan

beleidskeuzes om basiskwaliteiten als schoon drinkwater en droge voeten te garanderen. Andere generieke beleidskeuzes betreffen het voorkomen van overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantoorlocaties.

Ook wordt in deze fase de zogenaamde Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd. Deze Overijsselse ladder geeft een nadere invulling aan de vraag hoe de behoefte moet worden bepaald, zowel in de stedelijke als in de groene omgeving, en op welke wijze de regionale afstemming vorm gegeven moet worden. Integraliteit, toekomstbestendigheid, concentratiebeleid, (boven)regionale afstemming en zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik zijn beleidskeuzes die invulling geven aan de Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor specifieke gebieden in Overijssel geldt dat niet alle initiatieven mogelijk zijn. Dit heeft te maken met zwaarwegende publieke belangen, gebiedsspecifieke beleidskeuzes om de zwaarwegende publieke belangen te borgen, zijn: reservering voor waterveiligheid en beperking wateroverlast, drinkwater/grondwaterbeschermingsgebieden, het Natuurnetwerk Nederland, de Nationale Landschappen en het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen.

Waar – ontwikkelingsperspectieven

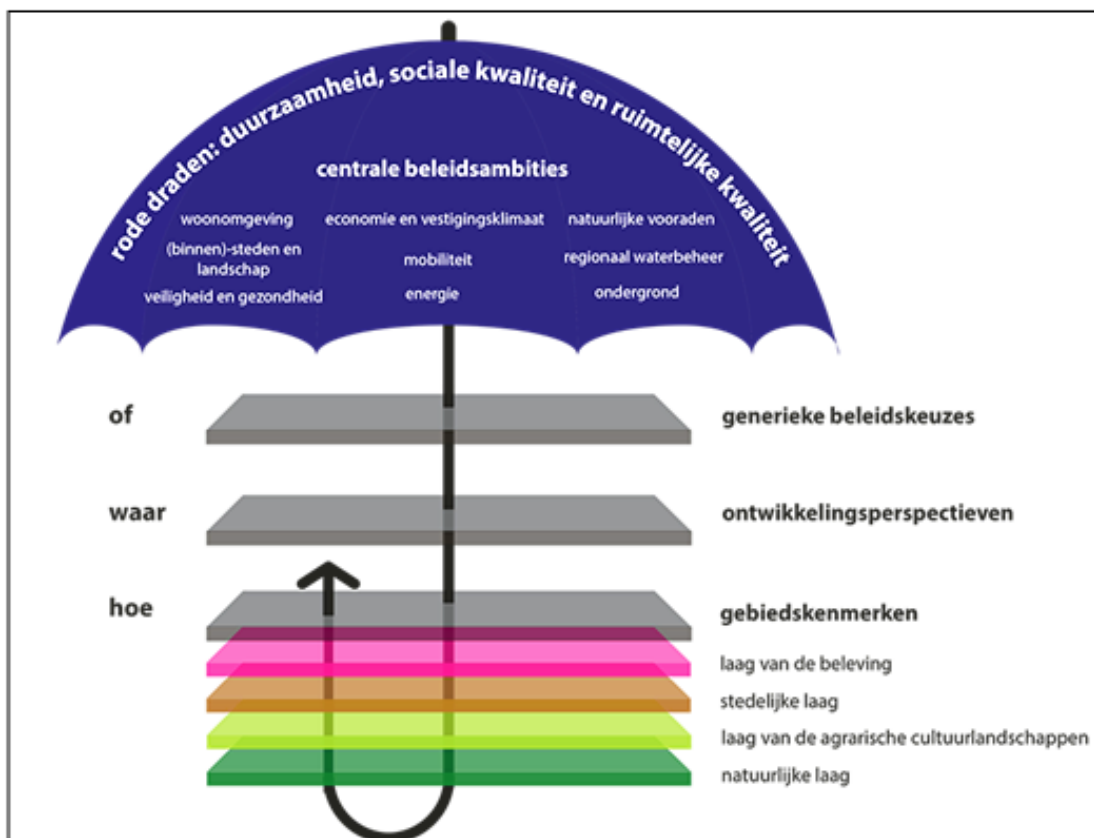
Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke omgeving. Met dit spectrum geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids- en kwaliteitsambities.

De ontwikkelperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven. De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend en bieden de nodige flexibiliteit voor de toekomst.

Hoe - gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag 'hoe' een ontwikkeling invulling krijgt.

Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden. Afbeelding 4.1 geeft dit schematisch weer.



Afbeelding 4.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

4.2.4 Toetsing van het initiatief aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Indien het concrete initiatief wordt getoetst aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

4.2.4.1 Generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase “generieke beleidskeuzes” zijn met name de artikelen 2.17 ‘Fiets- en wandelroutestructuren’ en 2.19 ‘Mobiliteit’ van belang. Op de betreffende artikelen wordt hierna nader ingegaan.

Artikel 2.17 Fiets- en wandelroutes

De bovenlokale toeristisch-recreatieve infrastructuur voor fietsen en wandelen is van belang voor de beleving van de omgeving en de toeristische aantrekkingskracht van de provincie. Niet alleen hebben de routes een hoge recreatieve belevingswaarde, maar ook hebben zij een gunstig effect op de economische omzet van bedrijven langs deze routes.

Naast de landelijke routes zoals de Lange Afstand Wandelpaden (LAW's) en de Landelijke Fietsroutes (LF's) die door Overijssel lopen, gaat het om provinciale fiets- en wandelstructuren.

Voor de aantrekkelijkheid van de bovenlokale routes is het van belang dat zij goed worden ingepast bij eventuele nieuwe (stedelijke) ontwikkelingen. Het ontstaan van nieuwe belemmeringen, barrières en knelpunten moet zoveel mogelijk worden tegengegaan en in ieder geval gecompenseerd worden door bijvoorbeeld het aanleggen van alternatieve tracés waarbij de belevingswaarde van de route gewaarborgd blijft. De regeling voorziet in een bijzondere motiveringsplicht, om te verzekeren dat hieraan in een vroegtijdig stadium van de planontwikkeling aandacht wordt geschonken. Overigens blijven daarnaast de generieke bepalingen in titel 2.1 (principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, ontwikkelingsperspectieven en gebiedskkenmerken) van toepassing.

Toetsing van het initiatief aan ‘Fiets- en wandelstructuren’

Opgemerkt wordt dat de Stationsweg onderdeel is van het Landelijke fietsroute (LF-route). De weg behoort zodoende tot een belangrijke provinciaal fietsnetwerk. Het voornemen maakt de realisatie van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Almeloseweg in de vorm van een overgang/viaduct mogelijk. Door het doorgaande fietsverkeer gebruik kan maken van deze overgang hoeven ze niet meer de drukke N35 over te steken. De verkeersveiligheid van het voorliggend knooppunt zal zodoende aanzienlijk verbeteren.

Artikel 2.19 Mobiliteit

Goede verbindingen zijn essentieel voor de economische groei en stedelijke ontwikkeling van de economische kerngebieden. Aan de andere kant kan mobiliteit ook de kwaliteit van de leefomgeving aantasten. Daarom wordt ingezet op bundeling van verkeersstromen op de hoofdinfrastructuur waar het belang van een goede en veilige doorstroming vervolgens voorop wordt gezet. Voor de overige wegen geldt dat het mobiliteitsbelang ondergeschikt wordt gesteld aan de kwaliteit van de leefomgeving, zoals de woonomgeving, landschap, natuur, toerisme en recreatie.

Wegencategorisering

Met het systeem van wegcategorisering wordt aan de diverse wegen een functie toegekend, waarop vervolgens de inrichting van de weg wordt aangepast. Hiermee is niet alleen doorstroming gediend, maar wordt ook bijgedragen aan de verkeersveiligheid. Met gemeenten worden afspraken gemaakt over het toepassen van het systeem van wegcategorisering op gemeentelijke wegen.

Concentratie

De provincie zet - vanuit het belang voor de economische ontwikkeling - in op een goede bereikbaarheid van en naar stedelijke centra en streekcentra zowel per auto, met het openbaar vervoer, met de fiets als over water. Omgekeerd dient bij het projecteren van ruimtelijk-economische activiteiten rekening gehouden te worden met de effecten op de (hoofd)infrastructuur. Ontwikkelingen die mobiliteit oproepen dienen bij voorkeur geprojecteerd te worden nabij aansluitingen op de hoofdinfrastructuur en multimodale knooppunten.

Aansluitingen

Om de doorstroming op de hoofdinfrastructuur te verzekeren, dient het aantal aansluitingen op deze wegen beperkt te blijven. Voor zover het gaat om provinciale wegen, zal de provincie als wegbeheerder terughoudend omgaan met het toestaan van nieuwe aansluitingen. De provincie gaat er vanuit, dat voor rijkswegen het bestaande terughoudende beleid ten aanzien van het toestaan van nieuwe aansluitingen wordt gehandhaafd.

Fietsverbindingen

De provincie wil de rol, positie en het gebruik van de fiets vergroten. Daarvoor is het van belang dat fietsverbindingen voldoende kwaliteit hebben en snelle en aantrekkelijke routes volgen. Bij het projecteren van stedelijke ontwikkelingen dient aandacht te zijn voor een goede aansluiting op hoofdfietsverbindingen.

Toetsing van het initiatief aan ‘Mobiliteit’, artikelen 2.17 en 2.19

Mede vanwege de verwachte toename van de verkeersintensiteit van de N35 is gekozen voor de variant met een ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de kruising N35 en de Stationsweg (Haarle). Met deze oplossing kan het lokale verkeer vlot en veilig de N35 oversteken, zonder de doorstroom van de N35 te belemmeren.

Met het voornemen worden geen nieuwe aansluitingen gemaakt op de N35. Gesteld kan worden dat na realisering van dit viaduct, een aansluiting minder op dit kruispunt zal zijn, aangezien verkeer dan niet meer kan ‘oversteken’ en gebruik moeten maken van het viaduct.

Ook het fietsverkeer kan van het viaduct gebruik maken om zo de N35 over te steken.

Met voorgaande inpassing zal de verkeersveiligheid en doorstroming van de N35 ter plaatse van Haarle verbeteren.

4.2.4.2 Ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke omgeving

Met Stedelijke Omgeving wordt bedoeld de stedelijke netwerken, steden, dorpen en hoofdinfrastructuur. De Stedelijke Omgeving en de Groene Omgeving versterken elkaar: door de verscheidenheid in aanbod dragen stad en land samen bij aan het creëren van een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat voor mensen en bedrijven. In de Omgevingsvisie wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende ontwikkelingsperspectieven, ieder met een eigen accent. In voorliggend geval zijn twee perspectieven van belang.

- Ontwikkelperspectief Groene omgeving, ‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’.
- Ontwikkelperspectief Hoofdinfrastructuur. ‘Vlot en veilig’

Het ontwikkelingsperspectief ‘Hoofdinfrastructuur Vlot en veilig’ wordt in paragraaf 4.2.4.4 Thematische beleidskeuzes verder uitgewerkt.

Het plangebied behoort tevens tot het ontwikkelingsperspectief ‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’ In afbeelding 4.2 is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen.



Afbeelding 4.2 Uitsnede Ontwikkelperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’

Het ontwikkelingsperspectief Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap richt zich op het - in harmonie met elkaar - ontwikkelen van de diverse functies in het buitengebied. Aan de ene kant melkveehouderij, akkerbouw en opwekking van hernieuwbare energie als belangrijke vormen van landgebruik. Aan de andere kant gebruik voor natuur, recreatie, wonen en andere bedrijvigheid.

De ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw, maar ook die voor de andere sectoren, wil de provincie Overijssel in dit ontwikkelingsperspectief nadrukkelijk verbinden met behoud en versterking van cultuurhistorische, natuurlijke en landschapselementen. Het waterbeheer richt zich op optimale condities voor de lokaal aanwezige functies, rekening houdend met de klimaatopgave en de kenmerken van het watersysteem.

Toetsing van het initiatief aan het 'Ontwikkelingsperspectief'

Het plangebied ligt in een gebied met een mix van meerdere functies. Tevens ligt een 'autoweg' de N35 in het plangebied. Het voornemen maakt de realisatie van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Almelseweg in de vorm van een overgang/viaduct mogelijk. Dit zal ten goede komen aan de doorstroming en verkeersveiligheid van het gebied. Bovendien is er in dit geval geen sprake van aantasting van de gebruiksmogelijkheden van omliggende bedrijven. In paragraaf 5.5 en 5.6 wordt hier nader op ingegaan. Geconcludeerd wordt dat het voornemen in overeenstemming is met de ter plekke geldende ontwikkelingsperspectieven.

4.2.4.3 Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en de laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen.

1. De 'Natuurlijke laag'

Overijssel bestaat uit een rijk en gevarieerd spectrum aan natuurlijke landschappen. Deze vormen de basis voor het gehele grondgebied van Overijssel. Het beter afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen op de natuurlijke laag kan ervoor zorgen dat de natuurlijke kwaliteiten van de provincie weer mede beeldbepalend worden. Ook in steden en dorpen bijvoorbeeld in nieuwe waterrijke woonmilieus en nieuwe natuur in stad en dorp. Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart de 'Natuurlijke laag' aangeduid met het gebiedstype 'Dekzandvlakte en ruggen' en 'Beekdalen en natte laagtes'. In afbeelding 4.3 is dat weergegeven.



Afbeelding 4.3 Natuurlijke laag (Bron: Provincie Overijssel)

'Beekdalen en natte laagtes'

Het Overijsselse zandlandschap is van oorsprong kletsnat. In de laagtes van het zandgebied verzamelde zich het water. Hier ontwikkelden zich moerassen en broekbossen, waar het water in de loop van het seizoen

geleidelijk uit weg sijpelde naar de lager gelegen delen, naar de beken en rivieren. Als ontwikkelingen plaats vinden in of in de directe nabijheid van beekdalen en natte laagtes, dan dragen deze bij aan extra ruimte voor de dynamiek van het stromende water en het vasthouden van water, aan versterking van de samenhang in het beeksysteem en aan vergroting van de zichtbaarheid, bereikbaarheid en beleefbaarheid van het water. Dit zijn uitgangspunten bij (her)inrichting.

‘Dekzandvlakte en ruggen’

De dekzandgronden beslaan een groot gedeelte van de oppervlakte van de provincie. Na de ijstijden bleef er in grote delen een reliëfrijk – door de wind gevormd – zandlandschap achter, dat gekenmerkt wordt door relatief grote verschillen tussen hoog/droog en laag/nat gebied.

Als ontwikkelingen plaats vinden, dan dragen deze bij aan het beter zichtbaar en beleefbaar maken van de hoogteverschillen en het watersysteem. Beiden zijn tevens uitgangspunt bij (her)inrichting. Bij ontwikkelingen is de (strekkings)richting van het landschap, gevormd door de afwisseling van beekdalen en ruggen, het uitgangspunt.

Toetsing van het initiatief aan de ‘Natuurlijke laag’

De gronden in het plangebied zijn grotendeels in cultuur gebracht ten behoeve van de inrichting van de N35, woonpercelen en landbouwgronden. De van oorsprong voorkomende ‘natuurlijke laag’ is daarom niet of nauwelijks meer aanwezig. Wel worden landschapsmaatregelen getroffen met ‘natuurlijke’ soorten, waarmee wordt verwezen naar de oorspronkelijke ‘Natuurlijke laag’. Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met het gestelde in de “Natuurlijke laag”.

2. De ‘Laag van het agrarische cultuurlandschap’

In het agrarisch cultuurlandschap gaat het er altijd om dat de mens inspeelt op de natuurlijke omstandigheden en die ten nutte maakt. Hierbij hebben nooit ideeën over schoonheid een rol gespeeld. Wel zijn we ze in de loop van de tijd gaan waarderen om hun ruimtelijke kwaliteiten. Vooral herkenbaarheid, contrast en afwisseling worden gewaardeerd. De ambitie is gericht op het voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen door óf versterking óf behoud óf ontwikkeling of een combinatie hiervan.

Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart de ‘Laag van het agrarisch cultuurlandschap’ aangeduid met de gebiedstypen ‘Maten en Flierlandschap’. In afbeelding 4.4 is dat aangegeven, het plangebied is met een rode cirkel indicatief aangeduid.



Afbeelding 4.4 Laag van het agrarisch cultuurlandschap (Bron: Provincie Overijssel)

‘Maten en flierlandschap’

Het maten en flierenlandschap is een laaggelegen kleinschalig landschap dat zich langs de beken, in de natuurlijke laagten heeft ontwikkeld. Langs de ontwateringssloten haaks op de beek werd vaak hakhout aangeplant. Dit diende tevens als perceelsafscherming – daar, waar de ontwateringssloot niet altijd watervoerend – was in geval van beweiding. Het Maten en Flierenlandschap is veelal de contramal van het essenlandschap en het oude hoevenlandschap en was daar functioneel aan verbonden. Als ontwikkelingen plaats vinden in of nabij het ‘Maten en Flierenlandschap’, dan dragen deze bij aan versterking van het historische lineaire landschap met open ‘kamers’ en coulissen, aan accentuering van de overgang naar hogere gronden, de toegankelijkheid, de beleefbaarheid en het vasthouden van water.

Toetsing van het initiatief aan de ‘Laag van het agrarisch cultuurlandschap’

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Almelseweg in de vorm van een overgang/viaduct planologisch mogelijk. Er wordt tevens gekeken hoe het landschappelijk goed ingepast kan worden. De ontwikkeling is in overeenstemming met de gebiedskenmerken van de ‘Laag van het agrarisch cultuurlandschap’.

3. De “Laag van beleving”

De stedelijke laag is de laag van de steden, dorpen, verspreide bebouwing, wegen, spoorwegen en waterwegen. Het gaat in deze laag om de dynamiek van de steden en de grote infrastructurele verbindingen, maar ook om de rust van de dorpen en de landelijke wegen en paden.

De ligging van een stad of dorp in het landschap, op een kruispunt van infrastructuur of in de nabijheid van grondstoffen speelt een belangrijke rol in het functioneren ervan. Efficiëntie en bereikbaarheid zijn belangrijke vestigingsfactoren, maar daarbij wordt de kwaliteit, eigenheid en het onderscheidend vermogen van de regio steeds belangrijker.

De ontstaansgeschiedenis is medebepalend voor de huidige identiteit en terug te vinden in de ruimtelijke opbouw van de kernen, maar ook in de economische en sociale dynamiek. Daarnaast hebben door de tijd heen

veranderende ideeën over de ideale vormgeving van de stad invloed gehad op de ruimtelijke opbouw. Cultuurhistorisch of architectonisch waardevolle gebouwen en structuren zijn hierbij vaak bepalend voor de stedelijke identiteit en de belevingswaarde voor bewoners en bezoekers. Zo is in Overijssel een rijk palet ontstaan aan onderscheidende steden en dorpen. Elk met een eigen karakteristieke ruimtelijke, sociale en functionele opbouw en kwaliteit.

Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart de ‘stedelijke laag’ aangeduid met de gebiedstypen ‘gebiedsontsluitingswegen- en erftoegangswegen’ en ‘Autoweg’. In afbeelding 4.4 is dat aangegeven.



Afbeelding 4.5 Uitsnede Laag van beleving (Bron: Provincie Overijssel)

‘Gebiedsontsluitingswegen- en erftoegangswegen’

Het regionale en lokale netwerk van 80 en 60 km/uur wegen volgt de patronen in het landschap. Vaak met bomenrijen ‘gestoffeerd’ tot lanen. Overijssel kent een schat aan typische laanprofielen, van de Sallandse, de Twentse tot de lange rechte veenkoloniale lanen. De weg vertelt waar je bent, doordat hij de kleur aanneemt van de omgeving. De regionale gebiedsontsluitingswegen ontsluiten gebieden en verbinden dorpen en kernen met de hoofdinfrastructuur. De lokale erftoegangsweg, ontsluiten de erven. Dit is de weg van de mix: alle gebruikers verblijven in één profiel. De overgang publiek (weg)-privaat (erf) is informeel.

Het regionale en lokale wegenpatroon blijft zich voegen in de structuur van stad, dorp en landschap. Het blijft de weg van de mix van gebruikers. Heldere keuzen maken is geboden: of een weg schaal op en wordt een autoweg, of hij blijft regionaal of lokaal en voegt zich naar het landschap. Dit kan bijvoorbeeld door het opnieuw uitvinden van de Overijsselse lanen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen aan of nabij de Twentse, Sallandse of veenkoloniale lanen worden deze waar nodig hersteld. Nieuwe schakels in of verbeteringen van bestaande lokale wegen worden in deze gebieden als laan uitgevoerd. Bij aanpassingen van de wegen staat de goede relatie tussen weg, landschap, kernen en erven centraal. Er zijn duidelijke in- en uitgangen van kernen.

‘Autoweg’

De autowegen zijn onderdeel van de hoofdinfrastructuur. Ze vormen het verbindende regionale autoverkeersnetwerk. De autowegen zijn vaak ontstaan door opwaardering, verbreding en stroomlijning van

de oude infrastructuur lijnen. De wegen hebben een heldere oriëntatie: van stad naar stad. Langzaam verkeer (indien al aanwezig) en snelverkeer zijn op autowegen gescheiden, bijvoorbeeld met parallelwegen.

De bereikbaarheidskwaliteit is leidend en vraagt aanpassingen aan de infrastructuur (waar mogelijk opwaardering naar 100 km/uur). De autoweg loopt in een ‘soepel’ tracé over en door het landschap. De doorkruiste landschappen krijgen een duidelijk gezicht naar de weg. De ‘parkway’ is een goede referentie. Aanpassingen zijn altijd een gebiedsopgave. In plaats van oplossingen met rotondes, zorgvuldige inpassing van ongelijkvloerse aansluitingen. Herkennen van de ruimtelijke kwaliteitsopgave van weg en omgeving bij nieuwe tracering gaat vooraf aan planontwikkeling.

Toetsing van het initiatief aan de ‘Stedelijke laag’

Het voornemen maakt de realisatie van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Almloseweg in de vorm van een overgang/viaduct mogelijk. Met het voornemen wordt het verkeer ter plaatse van de huidige drukke kruising verder gescheiden. Het voornemen voorziet zodoende in de verbetering van de doorstroom en verkeersveiligheid ter plaatse. Verschillende plannen en studies zijn uitgevoerd tot voorliggende oplossing te komen. Tevens wordt het plan landschappelijk ingepast.

4. De ‘Laag van beleving’

In deze laag kan ruimtelijke kwaliteit, belevenis, betekenis en identiteit worden toegevoegd door de kwaliteiten van de andere drie lagen te gebruiken. De verblijfsrecreatiecomplexen, de attracties, de routes voor wandelen, fietsen en varen zijn een belangrijke economische factor geworden met een vergelijkbaar aandeel in de economie als de agrarische sector. Dit alles verandert het aanzien, de gewenste gebruiksmogelijkheden en betekenis van het buitengebied. Aan het ‘belevingslandschap’ ontleent Overijssel zijn tijdsdiepte, maar ook zijn aantrekkingskracht. Steeds vaker worden de kwaliteiten uit het verleden ingezet in plannen door daar met nieuwe kwaliteiten, gebruiks- en verschijningsvormen op voort te bouwen. Belangrijk in deze laag is het oude en nieuwe ‘erfgoed’ van de provincie.

De ambitie is om de beleving, betekenis en kwaliteit van de leefomgeving te versterken. Het plangebied is op gebiedskenmerkenkaart in de ‘Laag van beleving’ aangeduid met de gebiedstype ‘Donkerte’. In afbeelding 4.6 is dit weergegeven.



Afbeelding 4.6 Uitsnede Laag van beleving (Bron: Provincie Overijssel)

‘Donkerte’

De donkere gebieden geven een indicatie van de ‘buitengebieden’ van Overijssel. De donkere gebieden zijn de gebieden waar het ‘s nachts nog echt donker is, waar je de sterrenhemel kunt waarnemen. Het zijn de relatief ‘luwe’ dun bewoonde gebieden met een lage gebruiksdruk. De ambitie is de huidige ‘donkere’ gebieden, ten minste zo donker te houden, maar bij ontwikkelingen ze liever nog wat donkerder te maken. Dit betekent op praktisch niveau terughoudend zijn met verlichting van bijvoorbeeld wegen of bedrijventerreinen en verkennen waar deze ‘s nachts uit kan of anders lichtbronnen selectiever richten.

Toetsing van het initiatief aan de ‘Laag van beleving’

In voorliggend geval is er sprake van de aanleg van een nieuwe weg, een gedeeltelijke reconstructie en een reconstructie. Ter plaatse van de nieuwe weg zullen, ten behoeve van de verkeersveiligheid, nieuwe lichtbronnen gerealiseerd worden. Op dezelfde locatie zijn tevens al verschillende lichtbronnen aanwezig ter plaatse van de reconstructies. Hierdoor wordt verwacht dat er ter plaatse geen sprake is van een significante toename van kunstlicht. Er zal gekeken worden hoeveel lichtbronnen er nodig zijn om de wegen ter plaatse van de ongelijkvloerse overgang N35 en de Stationsweg, ter hoogte van Haarle, verkeersveilig te houden en tevens in de nacht zo donker mogelijk. Daarmee is het initiatief passend.

4.2.4.4 Thematische beleidskeuzes

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe per thema invulling wordt gegeven en wat de instrumenten zijn waaraan getoetst moet worden. één van de thema’s is ‘Mobiliteit’. Het voornemen wordt hieraan getoetst.

Mobiliteit

De overkoepelende ambitie van het thema mobiliteit betreft: ‘een veilige, betrouwbare (tijdsduur) en vlotte (keten)reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel’. In afbeelding 4.7 is een uitsnede van de thematische kaart ‘mobiliteit’ weergegeven.



Afbeelding 4.7 Uitsnede thematische kaart Mobiliteit (Bron: Provincie Overijssel)

1. Fiets

De ambitie van het thema fiets betreft: ‘Een veilige, betrouwbare (tijdsduur) en vlotte (keten)reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel’.

De provincie kijkt samen met gemeenten, het Rijk en betrokken stakeholders (onder andere de ANWB, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Fietsersbond) én (potentiële) gebruikers hoe ze de wegen en het fietsnetwerk veilig en gebruiksvriendelijk kan houden. In overleg wordt zodoende ‘regionale meerjarige uitvoeringsprogramma’s’ opgesteld. De regionale programma’s gaan in op wat de provincie kan doen om mensen te bewegen vaker op de fiets te stappen en op wat er nodig is om het netwerk van bovenregionale fietsverbindingen op orde te houden of krijgen. Hiermee wordt een relatie gelegd met het recreatieve fietsnetwerk (zie afbeelding 4.7 landelijke fietsroute (LF-Route)). Om maximaal ruimte te bieden voor lokaal maatwerk houden we de regionale meerjarige uitvoeringsprogramma’s jaarlijks tegen het licht en stellen die waar nodig bij. In het Koersdocument Fiets in Overijssel zijn de uitgangspunten genoemd voor het opstellen van de regionale programma’s.

2. Auto

De ambitie van het thema fiets betreft: ‘een goede (auto)bereikbaarheid van de stedelijke netwerken’.

De provincie zet in Overijssel in op het regionaal hoofdwegennet. Dit kunnen naast provinciale wegen ook rijks- en gemeentelijke wegen zijn. Voor de provinciale wegen van en naar stedelijke netwerken en streekcentra wordt daarbij een ambitie van 100 km/uur gehanteerd.

Bij geconstateerde capaciteitsknelpunten in dit regionale hoofdwegennet worden de stappen van de Mobiliteitsladder doorlopen om tot een oplossing te komen. Hieronder in het kader de stappen in de mobiliteitsladder.

De mobiliteitsladder

De mobiliteitsladder is een systematiek om verschillende oplossingen voor een verkeersprobleem te onderzoeken. De ladder kent zeven treden die staan voor zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeers- en vervoerssysteem:

1. Ruimtelijke ordening (denk aan compact bouwen zodat reisafstanden kort zijn, dicht bij openbaar vervoer (ov)-knooppunten bouwen zodat autogebruik niet nodig is, bij voorkeur daar ontwikkelen waar de multimodale bereikbaarheid op orde is)
2. Prijsbeleid (betaald parkeren, tolheffing of directer betalen voor gebruik in plaats van bezit beïnvloedt mede de keuze van de automobilist)
3. Optimalisatie van het openbaar vervoer (faciliteren van overstappen en vergroten van het comfort, reistijden (doorstroming, frequenties etcetera)
4. Mobiliteitsmanagement (anders, niet of later verplaatsen door gebruik te maken van bijvoorbeeld de fiets, telewerken, carpoolen, telefonisch vergaderen)
5. Beter benutten van bestaande infrastructuur (informer en sturen van verkeer over alternatieve routes met voldoende restcapaciteit)
6. Aanpassing van bestaande infrastructuur (onder meer verruimen van opstelstroken bij kruispunten of verlengen van in- en uitvoegstroken)
7. Nieuwe infrastructuur (bijvoorbeeld realisatie van ontbrekende schakels, ongelijkvloerse kruispunten of extra rijstroken)

Om de bereikbaarheid te optimaliseren, staan er de komende jaren enkele verbeteringen aan het regionaal hoofdwegenet op de agenda waarvan enkele inmiddels reeds uitgevoerd zijn (N340, N35, A1). Voor de opgaven op de lange(re) termijn worden Koersdocumenten en Meerjarenprogramma's gerealiseerd, zoals een koersdocument auto en een (samen met andere overheden opgestelde) wegenvisie Overijssel. Deze vormen input voor de integrale netwerkvisie. Als uitwerking van het koersdocument Auto en de wegenvisie Overijssel komt er een meerjarenprogramma Auto. Dit meerjarenprogramma wordt jaarlijks tegen het licht gehouden en geactualiseerd. Dit alle in nauwe samenwerking met andere overheden, markt en samenleving.

Toetsing van het initiatief aan de 'thematische beleidskeuzes'

Het voornemen heeft betrekking op het realiseren van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Stationsweg in de vorm van een viaduct. Zodoende kan het afslaan de N35 oversteken zonder daarbij de N35 te behoeven doorkruisen. Ook het lokale verkeer maakt gebruik van de toekomstige overgang. Zoals te zien, is de Stationsweg onderdeel van een Landelijke Fietsroute. Door de realisering van dit viaduct wordt op deze belangrijke fietsverkeersroute een veilige overgang gerealiseerd waar het fietsverkeer gebruik van kan maken.

Gezien de mobiliteitsladder, valt het voornemen niet in de aspecten 1 tot en met 5, aangezien deze aspecten in voorliggend geval niet van toepassing zijn en/of haalbaar zijn op het traject N35. Het voornemen valt wel in aspecten 6 en 7. Dit betreffen 'aanpassingen van bestaande structuren' en 'nieuwe infrastructuur'. Met het voornemen wordt namelijk een nieuwe overgang gerealiseerd wat de verkeersveiligheid en doorstroming van het traject aanzienlijk zal verbeteren.

Voorliggend initiatief heeft een positief effect op de doorstroming en verkeersveiligheid van de N35. Tevens wordt een veilige overgang voor de fiets gerealiseerd op een landelijke fietsroute.

4.2.6 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de uitgangspunten van het provinciaal beleid zoals genoemd in de Omgevingsvisie Overijssel, die is verankerd in de Omgevingsverordening Overijssel.

4.3 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is verwoord in tal van plannen. Met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan zijn de hieronder genoemde beleidsstukken van toepassing.

4.3.1 ‘Omgevingsvisie Hellendoorn, Natuurlijk Avontuurlijk’

4.3.1.1 Algemeen

De ‘Omgevingsvisie Hellendoorn, Natuurlijk Avontuurlijk’ (vastgesteld d.d. 12 februari 2014) bevat een brede visie op de toekomst en vormt het kader van alle ruimtelijke ontwikkelingen. De visie is opgebouwd in 3 lagen, namelijk identiteit, context en kernvisie:

- **Identiteit:** gericht op versterken en kwaliteit van een gebied: deze geeft niet aan welke ontwikkelingen waar mogelijk zijn maar meer binnen welke identiteit een bepaalde ontwikkeling moet worden uitgewerkt/vormgegeven.
- **Context:** gericht op de functionele opgave: Dit vanuit het huidige programma; wonen, werken natuur en verkeer.
- **Kernvisie:** In de kernvisie zijn de prioriteiten vanuit de workshops gedestilleerd en wordt aangegeven op welke ontwikkeling/wisselwerking de focus ligt.

4.3.1.2 Identiteit, Context en Kernvisie

4.3.1.2.1 Identiteit: ‘Beleef de Regge’

De gemeente Hellendoorn is ingedeeld op basis van zes identiteitsgebieden. Onderhavig plangebied bevindt zich in het nabij het identiteitsgebied ‘Beleef de Regge’. De rivier de Regge scheidt twee werelden: het gebied ten westen van de rivier waar de natuur domineert tegenover het gebied ten oosten van de rivier waar de agrarische functie domineert. Het gebied langs de Regge is een overgangsgebied, waar ontwikkelingen worden gestimuleerd als daarbij de identiteit van dit gebied ‘de Regge’ wordt geïntegreerd. De rivier vormt de identiteitsdrager van dit gebied. De Regge is in de loop der jaren voor een groot deel genormaliseerd (rechtgetrokken) en gekanaliseerd (rechthoekig profiel).

4.3.1.2.2 Context: ‘Bereikbaarheid’

Bereikbaarheid

De ontwikkeling van een gebied heeft sterk te maken met de aanleg of verbetering van de infrastructuur. Als gekeken wordt naar het verleden van de gemeente, is vooral de verharding van de straatweg tussen Zwolle en Hengelo in 1830 bepalend geweest. Op de kruising van de weg en het water (de Regge) ontstond namelijk Nijverdal. Ook de aanleg van het spoor in 1881 tussen Zwolle en Almelo gaf de regionale economie een sterke impuls. Deze verbindingen vormen nog steeds de grootste verkeersaders van de gemeente.

De bestaande verkeersstructuur

De N35 tussen Zwolle en Wierden bestaat voor het grootste gedeelte nog uit twee rijbanen, waarbij tussen Wijthmen en Nijverdal de weg bestaat van één rijbaan met twee rijstroken en een maximale snelheid van 80 km/u. Er is een studie gaande om het deel tussen Nijverdal en Wierden op te schalen naar een stroomweg van 2x2 rijbanen met een maximale snelheid van 100 km/u en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Door het inmiddels gerealiseerde Combiplan Rijksweg 35 is het spoor door Nijverdal - samen met een deel van de N35 - in een tunnel aangelegd. Daarmee is de Grotestraat, de straat dwars door Nijverdal, ontlast van het doorgaande verkeer. Met het Combiplan is het aantal files afgenomen, is het stationsgebied veiliger geworden en is de ontsluiting daarvan verbeterd. Daardoor zijn er geen gelijkvloerse spoorkruisingen meer en is er een betere leefbaarheid in Nijverdal.

Opwaardering N35

Door de realisering en ingebruikname van het Combiplan is een grote stap gezet voor verbetering van de bereikbaarheid van de gemeente en doorstroom door Nijverdal. De relatie met de A1 en de A35 (snelwegen die van belang zijn voor een goede regionale bereikbaarheid van de gemeente Hellendoorn) is niet optimaal. In dit verband ziet de gemeente de opwaardering van rijksweg N35 (tussen Nijverdal en Raalte) tot stroomweg - met 2x2 rijbanen en een snelheidsregime van 100 km/uur - als een gewenste ontwikkeling. De gemeente gaat tot dit gerealiseerd is voor een optimalisering voor wat betreft verkeersveiligheid op het tracé Mariënheem en

Nijverdal. Voor het deel tussen Nijverdal en de A35 zijn reeds studies uitgevoerd om deze weg op te waarderen tot 2x2 rijbanen.

4.3.1.2.3 Kernvisie

Binnen de kernvisie liggen tien concrete opgaven, waarvan zes ruimtelijke en vier procesmatige. De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling maakt geen onderdeel uit van een concrete opgave.

4.3.1.3 Toetsing van het initiatief aan de ‘Omgevingsvisie Hellendoorn, Natuurlijk Avontuurlijk’

Zoals ook beschreven in de Omgevingsvisie is de N35 een belangrijke verbindingroute. De N35 staat zodoende ook op de nominatie in de toekomst uitgebreid te worden om de verkeersveiligheid en doorstroom te waarborgen. Het voornemen maakt de realisatie van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Almeloseweg in de vorm van een overgang/viaduct mogelijk. Dit zal ten goede komen aan de doorstroming en verkeersveiligheid van het gebied. Met het plan wordt tevens rekening gehouden met de mogelijke aanpassing van de N35 in de toekomst. Dit gebeurt onder meer door een modulaire overgang te realiseren die later hergebruikt kan worden.

4.3.2 Conclusie toetsing aan het gemeentelijk beleid

De in het voorliggende bestemmingsplan besloten ruimtelijke ontwikkeling is in overeenstemming met de gemeentelijke beleidsuitgangspunten zoals verwoord in de voorgenoemde beleidsstukken.

HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, geur, ecologie, archeologie & cultuurhistorie en het Besluit milieueffectrapportage.

5.1 Geluid

5.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. 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 omgevingsvergunning 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 voorkeurswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeurswaarde te voldoen.

5.1.2 Situatie plangebied

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit het realiseren van een ongelijkvloerse kruising van de N35 en Stationsweg in de vorm van een viaduct. Verkeer vanuit Haarle kan in de nieuwe situatie via het viaduct aan de overkant/noordkant van de N35 komen en daar de N35 opgaan richting Zwolle. Verkeer vanuit Luttenberg kan in de nieuwe situatie via het viaduct aan de overkant/zuidkant van de N35 komen en daar de N35 opgaan richting Almelo. Ook het verkeer van de noordzijde naar de zuidzijde van de N35 (en vice versa) gebruikt het viaduct in de toekomstige gebruiksfase.

Midden op de N35 wordt vervolgens een middengeleider aangebracht die zorgt dat het onmogelijk wordt om direct via de rijbaan van de N35 vanuit het zuiden (vanuit Haarle) richting Zwolle te rijden of vanuit het noorden (vanuit Luttenberg) richting Almelo te rijden.

Voor deze realisatie wordt de Stationsweg verlegd, zodat deze via een helling naar het viaduct wordt geleid. De verlegde Stationsweg loopt door twee agrarische percelen. Verder worden de parallelwegen van de N35 verlegd en wordt ook de aansluiting van de Stationsweg op de N35 verlegd. Er is zodoende sprake van een nieuwe aanleg van een weg, sprake van een gedeeltelijk reconstructie en sprake van een reconstructie ter plaatse van de infrastructurele aanpassingen van de N35/Stationsweg.

Door Alecedo B.V. is een uitgangspuntennotitie en vervolgens een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd. De volledige uitgangspuntennotitie en het akoestisch onderzoek zijn toegevoegd als Bijlage 2 en 3 van deze toelichting. In paragraaf 5.1.2.4 wordt ingegaan op het akoestisch onderzoek.

5.1.2.1 Railverkeerslawaaï

Railverkeerslawaaï wordt in dit geval buiten beschouwing gelaten omdat de dichtstbijzijnde spoorlijn op ruime afstand van het plangebied ligt en er geen geluidsgevoelig object wordt gerealiseerd.

5.1.2.2 Industrielawaai

In de nabijheid van het plangebied zijn geen industriële inrichtingen of gezoneerde industrieterreinen aanwezig. In paragraaf 5.5 wordt nader ingegaan op individuele milieubelastende functies in de omgeving van het plangebied. Op deze plaats wordt geconcludeerd dat het aspect industrielawaai geen belemmering vormt.

5.1.2.3 Wegverkeerslawaaï

Een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is noodzakelijk als een nieuwe weg gerealiseerd wordt.

In artikel 74 van de Wgh is aangegeven dat wegen aan weerszijden van de weg een wettelijke geluidszone hebben waarvan de grootte is opgenomen in onderstaande tabel. Wettelijke geluidszones van wegen:

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 m	250 m
3 of 4 rijstroken	350 m	400 m
5 of meer rijstroken	350 m	600 m

De hiervoor genoemde zones gelden niet voor:

- wegen die zijn aangeduid als woonerf (art 74.2);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art 74.2).

5.1.2.4 Samenvatting en conclusie akoestisch onderzoek

De wijziging leidt ertoe dat de geluidssituatie bij de woningen in de omgeving verandert. Daarom is een geluidonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de wijziging.

Uit het onderzoek blijkt dat de wijziging niet leidt tot een wezenlijke verandering van de totale geluidssituatie bij de omliggende woningen. De grenswaarden volgens de Wet geluidhinder worden niet overschreden.

De geluidbelasting van de te wijzigen wegvakken neemt niet wezenlijk toe bij omliggende woningen.

De beleids-ambitiewaarde van 43 dB vanwege de nieuw aan te leggen weg wordt bij enkele woningen wel overschreden. Dit is aanleiding om na te gaan of er een stiller wegdek kan worden toegepast om de geluidbelasting van de nieuwe weg te verlagen. Van belang daarbij is dat de geluidbelasting van de nieuwe weg lager blijft dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Bovendien is de geluidbelasting van de N35 bepalend voor de totale cumulatieve geluidbelasting. De bijdrage van de nieuwe weg is wezenlijk lager. Een stiller wegdek op de nieuwe weg leidt niet tot een wezenlijke verlaging van de totale geluidbelasting. Daarom kan worden overwogen dat een stiller wegdek op de nieuw aan te leggen weg redelijkerwijs geen doel dient.

5.1.3 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet geluidhinder.

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd.

5.2.2 Situatie plangebied

Met het voornemen worden agrarische gronden gewijzigd in een verkeersbestemming om zodoende de realisatie van een nieuwe weg mogelijk te maken. Gezien de wijziging wordt gesteld dat de bestemming 'Verkeer' een minder schone categorie valt dan de bestemming 'Agrarisch'. Het uitvoeren van onderzoek naar de bodemkwaliteit doet zich voor in situaties waarin personen langdurig verblijven of aanwezig zijn. In voorliggend geval betreft het dus de aanleg van een infrastructurele voorziening en kleine aanpassingen aan het huidige verkeersnetwerk. In voorliggend geval is er van langdurig verblijf daarmee geen sprake. Daarnaast betreft de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling geen risicovolle activiteit voor de bodem.

5.2.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Beoordelingskader

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);

5.3.1.1 *Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen*

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtverontreiniging van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

5.3.1.2 *Besluit gevoelige bestemmingen*

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze ‘gevoelige bestemmingen’ zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van ‘gevoelige bestemmingen’ binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

5.3.2 Situatie plangebied

In voorliggend geval wordt een nieuwe infrastructurele verbinding gerealiseerd. Dit zorgt niet voor een verkeersaantrekkende werking, maar uitsluitend voor een betere verkeersveiligheid en doorstroom. De ontwikkeling wordt daarnaast niet aangemerkt als een gevoelige bestemming als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen.

5.3.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de 'Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

- de Regeling basisnet;
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

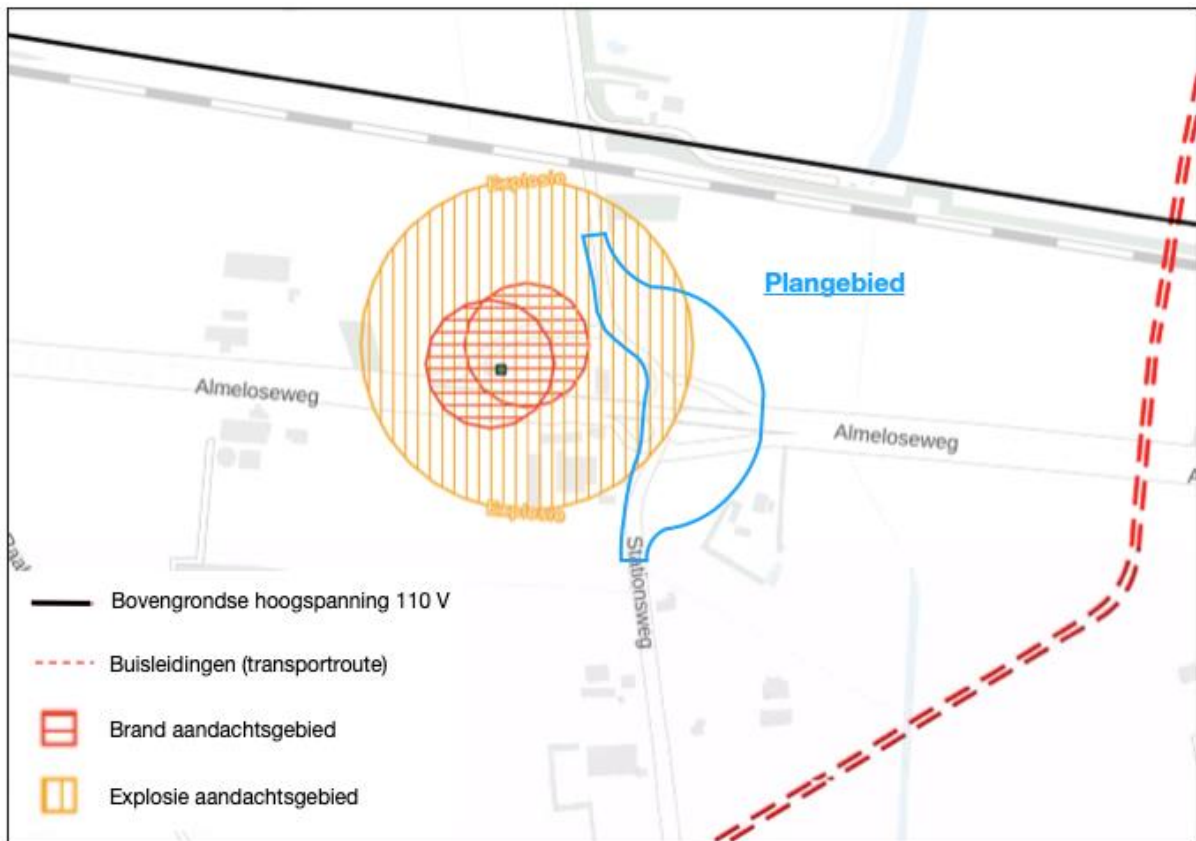
Regelgeving ten aanzien van transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

5.4.2 Situatie in het plangebied

5.4.2.1 Algemeen

Aan de hand van de Risicokaart Overijssel is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart Overijssel staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In afbeelding 5.1 is een uitsnede van de risicokaart te zien waar het plangebied met een blauwe omlijning indicatief is weergegeven.



Afbeelding 5.1 Uitsnede risicokaart (Bron: Atlasleefomgeving.nl)

Uit de inventarisatie van rondom het plangebied blijkt dat er zich daar een aantal risicobronnen bevinden. Namelijk een LPG tankstation (brand en explosiegevaar), twee buisleidingen en een bovengrondse hoogspanning. Hieronder wordt nader ingegaan op deze risicobronnen.

LPG tankstation

Het tankstation bevindt zich op circa 90 meter ten westen van het plangebied. Dergelijke inrichtingen vallen onder de werkingssfeer van het Bevi en kennen zowel een plaatsgebonden risico als een groepsrisico. Het plangebied valt deels in de explosieaandachtsgebied van het tankstation. Binnen deze zone zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan. Met het voornemen wordt geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object gerealiseerd.

Buisleidingen

De buisleidingen A-529 en A-523 liggen op het dichtstbijzijnde punt op circa 265 en 275 meter ten zuidoosten van het plangebied. Er geldt geen plaatsgebonden risicocontour voor dit deel van de buisleiding. Het betreft een buisleiding met een maximale werkdruk van 60 bar en een uitwendige diameter van 1219 mm. Bij dergelijke gasleidingen ligt de 1% letaliteitsgrens op 540 meter en de 100% letaliteitsgrens op 210 meter. Het plangebied bevindt zich binnen de risicoafstand van de 1% letaliteitsgrens.

Het groepsrisico (GR) moet altijd verantwoord worden wanneer binnen een invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen. Er kan echter worden volstaan met een beperkte verantwoording wanneer:

- 1) het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde, of
- 2) de toename minder is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde, of
- 3) personen zich buiten de 100% letaliteitsgrens bevinden.

In voorliggend geval is er sprake van een nieuwe weg, deels van een reconstructie en van een reconstructie. Met deze infrastructurele aanpassing zal het aantal personen in het plangebied niet toenemen. Het plan voorziet in een betere doorstroom van het verkeer ter plaatse wat de veiligheid ten goede komt. In het geval van calamiteiten is er tevens voldoende mogelijkheid het plangebied te verlaten.

Bovengrondse hoogspanning 110 volt (magneetvelden)

Ten noorden van het plangebied op circa 110 meter is een bovengrondse hoogspanningslijn met indicatieve magneetveldzone aanwezig. De indicatieve zone betreft 45 meter. Het plangebied bevindt zich niet in deze zone. Tevens wordt opgemerkt dat het voornemen geen toenames van personen mogelijk maakt.

5.4.3 Conclusie

Eén en ander brengt met zich mee dat het plan in overeenstemming is met de wet- en regelgeving inzake externe veiligheid.

5.5 Milieuzonering

5.5.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” editie 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is. Hoewel deze richtafstanden indicatief zijn, volgt uit jurisprudentie dat deze afstanden als harde eis gezien worden door de Raad van State bij de beoordeling of woningen op een passende afstand van bedrijven worden gesitueerd.

5.5.2 Gebiedstypen

In de VNG-uitgave ‘Bedrijven en Milieuzonering’ wordt een tweetal gebiedstypen onderscheiden; ‘rustige woonwijk’ en ‘gemengd gebied’.

Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer.

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor bijvoorbeeld geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

In dit geval zijn in de directe omgeving van het plangebied meerdere functies en infrastructurele hoofdnetwerken gelegen. Dit betekent dat uitgegaan wordt van het omgevingstype ‘gemengd gebied’.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

5.5.3 Situatie plangebied

5.5.3.1 Algemeen

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. De VNG-uitgave ‘Bedrijven en Milieuzonering’ geeft een eerste inzicht in de milieuhinder van inrichtingen. Er wordt bij het realiseren van nieuwe bestemmingen gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen en rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

5.5.3.2 Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast.

De infrastructurele aanpassing binnen het plangebied brengen in het kader van milieuzonering geen milieubelastende activiteiten met zich mee. Op circa 20 meter afstand is de dichtstbijzijnde woning aan de Almelseweg 11 en 11a gelegen. Hierbij wordt opgemerkt dat het aspect wegverkeerslawaaï in paragraaf 5.1 ‘Geluid’ behandeld wordt. Voor het overige is op deze plaats geen verdere toetsing noodzakelijk.

5.5.3.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functie binnen het plangebied hinder ondervindt van bestaande functies in de omgeving. De bestemming ‘Verkeer - Wegverkeer’ betreft in het kader van milieuzonering, geen milieugevoelige functies. Er is dan ook geen sprake van hinder van omliggende functies.

5.5.4 Conclusie

Vanuit het oogpunt van milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

5.6 Geur

5.6.1 Wet geurhinder en veehouderij & Activiteitenbesluit

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het toetsingskader voor vergunningsplichtige veehouderijen, als het gaat om geurhinder. Voor meldingsplichtige veehouderijbedrijven is het beoordelingskader voor geurhinder opgenomen in het Activiteitenbesluit.

De Wgv stelt één landsdekkend beoordelingskader met een indeling in twee categorieën. Voor diercategorieën waarvan de geuremissie per dier is vastgesteld, wordt deze waarde uitgedrukt in een ten hoogste toegestane geurbelasting op een geurgevoelig object. Voor de andere diercategorieën is die waarde een wettelijke vastgestelde afstand die ten minste moet worden aangehouden.

Voor diercategorieën waarvoor in de Wgv een geuremissie per dier is vastgesteld geldt dat, binnen een concentratiegebied, de geurbelasting op geurgevoelige objecten binnen de bebouwde kom niet meer dan 3 odour units per kubieke meter lucht mag bedragen. Voor geurgevoelige objecten buiten de bebouwde kom mag deze niet meer bedragen dan 14 odour units per kubieke meter lucht.

Op grond van de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) dient voor diercategorieën waarvoor per dier geen geuremissie is vastgesteld (bijvoorbeeld melkkoeien en paarden) en een geurgevoelig object de volgende afstanden aangehouden te worden:

- ten minste 100 meter indien het geurgevoelige object binnen de bebouwde kom is gelegen, en
- ten minste 50 meter indien het geurgevoelige object buiten de bebouwde kom is gelegen.

Voor meldingsplichtige veehouderijbedrijven gelden tevens vaste afstandseisen. Deze eisen zijn gebaseerd op en komen overeen met de vaste afstanden zoals opgenomen in de Wgv.

5.6.2 Situatie plangebied

Met het voornemen wordt er geen geurgevoelig object gerealiseerd waardoor omliggende bedrijven gehinderd worden. Ook voorziet het plan niet in de realisatie van een geurbelastende functie.

5.6.3 Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.7 Ecologie

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Wet natuurbescherming en het Natuurnetwerk Nederland. Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten.



Afbeelding 5.2 Uitsnede Natura 2000-gebieden en NNN (Bron: Atlasleefomgeving.nl)

5.7.1 Gebiedsbescherming

5.7.1.1 Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermd.

Ten westen ligt het Natura 2000-gebied ‘Boetelerveld’ op circa 2.5 kilometer afstand en ten zuidoosten het Natura 2000-gebied Sallandse Heuvelrug op circa 1.5 kilometer afstand (zie afbeelding 5.2).

In het voorliggend geval is door Eco Groen een Quicksan natuurtoets met stikstofberekening uitgevoerd. Hieronder wordt ingegaan op de conclusies en aanbevelingen uit dit onderzoek. Het volledige stikstofonderzoek is opgenomen in bijlage 5 van deze toelichting.

Stikstofdepositie

In het Natura 2000-gebied Sallandse Heuvelrug en Boetelerveld en andere omliggende Natura 2000-gebieden zijn stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten aanwezig. De gevolgen van stikstofdepositie door de aanleg en het gebruik van het nieuwe viaduct mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan zijn daarom in beeld gebracht aan de hand van een modelberekening met AERIUS Calculator (release 6 november 2023) en getoetst aan de huidige kaders van de Wnb.

Uit de berekeningen blijkt dat geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten binnen Natura 2000-gebieden. Zodoende is geen sprake van negatieve gevolgen door stikstofdepositie op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden.

5.6.1.2 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij' - principe. In

principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het plangebied ligt op circa 1.3 kilometer van het meest nabijgelegen gebied dat is aangewezen als NNN. Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling kunnen negatieve effecten op wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN worden uitgesloten.

5.6.2 Soortenbescherming

5.6.2.1 Algemeen

Wat betreft de soortbescherming is de Wet Natuurbescherming van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

5.6.2.2 Onderzoekresultaten

Gebiedsbescherming

- Gezien de aard en omvang van het voorgenomen plan en de afstand tot omliggende Natura 2000-gebieden zijn, negatieve gevolgen op instandhoudings-doelen van Natura 2000-gebieden op voorhand uitgesloten.
- Vanwege de aard en omvang van de voorgenomen plannen, de afstand en tussenliggende elementen tot het Natuurnetwerk Nederland worden negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden op voorhand uitgesloten.
- Er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten binnen Natura 2000-gebieden.

Soortbescherming

- Binnen het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Aantasting of verstoring van verblijfplaatsen is niet aan de orde. Er is ook geen sprake van aantasting of verstoring van onmisbaar foerageergebied of vliegroutes.
- Binnen de invloedsfeer van het plan zijn geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen of te verwachten.
- Broedbiotoop van algemene vogelsoorten is aanwezig en/of te verwachten in de vorm van opgaand groen zoals bomen en struiken. Tijdens de uitvoering van het project voortvloeiend uit het bestemmingsplan dient hier rekening mee gehouden te worden.
- In het plangebied ontbreken groeiplaatsen van beschermde flora en verblijfplaatsen en onmisbaar foerageergebied van beschermde amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden.

Houtopstanden

- De te kappen bomen maken onderdeel uit van een houtopstand zoals beschermd onder de Wet natuurbescherming en gemeentelijke kapverordening.

Advies en vervolgstappen

- Werkzaamheden die broedbiotopen van aanwezige vogels beschadigen moeten altijd voorkomen worden. Dit is voor de te verwachten soorten mogelijk door de werkzaamheden in elk geval op te starten na half juli en voor begin maart. Indien werkzaamheden in de periode half februari tot half november worden opgestart wordt geadviseerd om voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelcontrole door een ter zake deskundige uit te voeren. Vervolgstappen voor vogels zijn niet aan de orde, mits rekening gehouden wordt met het broedseizoen. Zodoende vormt het onderdeel broedvogels geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.
- Vervolgstappen ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland zijn niet aan de orde. Het NNN vormt geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.
- Een meld- en herplantplicht (Wnb/Omgevingsverordening Overijssel) en aanvragen van een omgevingsvergunning (Kapverordening Hellendoorn) zijn van toepassing op de houtopstanden binnen het

plangebied. Bescherming van houtopstanden vormt geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

5.6.3 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.7 Archeologie & Cultuurhistorie

5.7.1 Archeologie

5.7.1.1 Algemeen

Initiatiefnemers hebben op basis van de Erfgoedwet een archeologische zorgplicht bij projecten waarbij de bodem wordt verstoord. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

5.7.1.2 Situatie plangebied

De gemeente heeft de archeologische verwachtingswaarde doorvertaald in de dubbelbestemmingen ‘Waarde – Archeologie’ en ‘Waarde – Archeologische verwachtingswaarde’. Het plangebied bevindt zich op gronden die niet zijn voorzien van een archeologische waarde.

Gelet op het vorenstaande is archeologisch onderzoek dan ook niet nodig.

5.7.2 Cultuurhistorie

5.7.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” dient te bevatten.

5.7.2.2 Onderzoeksresultaten cultuurhistorie

Er bevinden zich in het plangebied geen rijks- en/of gemeentelijke monumenten. Daarom wordt geconcludeerd dat het plan geen negatieve invloed heeft op de cultuurhistorische waarden.

5.7.3 Conclusie

De aspecten ‘archeologie’ en ‘cultuurhistorie’ vormen geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

5.8 Besluit milieueffectrapportage

5.8.1 Algemeen

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in deze integrale afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan); Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3); Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4); Er ontstaat een m.e.r.- (beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

5.8.2 Situatie plangebied

5.8.2.1 Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming

De dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden betreffen het 'Boetelerveld' en de 'Sallandse heuvelrug' op circa 1.5 en 2.5 kilometer afstand van het plangebied.

Gelet op de onderlinge afstand is directe hinder (bijvoorbeeld geluid, verstrooiing van licht etc.) niet aan de orde. Naast directe hinder dient tevens te worden gekeken naar de mogelijke toename van stikstofdepositie op kwetsbare habitattypen binnen Natura 2000-gebieden. In voorliggend geval de realisatie van een ongelijkvloerse kruising over de N35 en Almeloseweg in de vorm van een overgang/viaduct mogelijk gemaakt.

5.8.2.2 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

In het voorliggende geval is geen sprake van activiteiten die op grond van onderdeel C van het Besluit milieueffectrapportage m.e.r.-plichtig zijn. In onderdeel D 1.1 van het besluit wordt de *“aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”* genoemd. Indien geoordeeld wordt dat sprake is van een 'stedelijk ontwikkelingsproject' is mogelijk een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

Aangezien hier in dit geval sprake van is dient te worden getoetst of sprake is van m.e.r.-beoordelingsplicht. Hier is sprake van indien de activiteiten de volgende drempelwaarden uit onderdeel D overschrijden:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, of
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Gezien de drempelwaarden wordt geconcludeerd dat voor dit bestemmingsplan geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Echter, zoals ook in het voorgaande aangegeven, dient ook wanneer ontwikkelingen onder drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er van te vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben.

Indien de mogelijkheden van dit plan worden vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er dat sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Zo wordt in voorliggend geval een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd over de N35 in de vorm van een overgang/viaduct, en kent het plangebied een beperkte oppervlakte. Daarnaast blijkt uit dit hoofdstuk en het volgende hoofdstuk dat dit bestemmingsplan geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

5.8.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Tevens zijn geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten als gevolg van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 6 WATERASPECTEN

6.1 Algemeen

Op grond van een afspraak uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, dienen decentrale overheden in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf op te nemen. In die paragraaf dient te worden uiteengezet wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

6.1.1 Beleidskader

Het kader voor de watertoets is het vigerend beleid (Vierde Nota waterhuishouding, Waterbeleid 21e eeuw, Europese Kaderrichtlijn water en de beleidslijn Ruimte voor de Rivier). De watertoets wordt uitgevoerd binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water, op basis van het commitment van de betrokken partijen blijkend uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw.

Een aantal relevante beleidsdocumenten wordt in het navolgende kort besproken.

Rijksbeleid

Vierde Nota Waterhuishouding

De Vierde Nota Waterhuishouding van december 1998 verwoordt de regeringsbeslissing. Een van de speerpunten is een duurzaam stedelijk waterbeheer, met als belangrijke elementen:

- waterbesparende maatregelen in de woning;
- het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering;
- het vasthouden van regenwater in vijvers en in de bodem;
- herwaardering van watersystemen bij de ruimtelijke inrichting van (nieuwe) woongebieden.

Waterbeleid 21e eeuw

Met het Waterbeleid 21e eeuw wordt ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen die hogere eisen stellen aan het waterbeheer. Het gaat hierbij om onder andere de klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelrijzing. Het Waterbeleid 21e eeuw heeft twee principes voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd. Dit zijn de tritsen:

- vasthouden, bergen en afvoeren;
- schoonhouden, scheiden en zuiveren.

De trits "vasthouden, bergen en afvoeren" houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en daarna wordt het water afgevoerd.

Bij de trits "schoonhouden, scheiden en zuiveren" gaat het er om dat het water zoveel mogelijk wordt schoongehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste wanneer schoonhouden en scheiden niet mogelijk is, komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Provinciaal beleid

In de Omgevingsvisie wordt ruim aandacht besteed aan de wateraspecten. De ambities zijn, naast de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water, gericht op de verbetering van de kwaliteit van de kleinere wateren, de veiligheid, de grondwaterbescherming, bestrijding van de wateroverlast, de kwantiteit en kwaliteit van grond- en oppervlaktewater en waterbeleving zowel in de groene ruimte als stedelijk gebied.

Beleid waterschap Drents Overijsselse Delta

Door de invoering van de Kaderrichtlijn Water is Nederland verdeeld in vijf deelstroomgebieden. Het deelstroomgebied Rijn-Oost wordt beheerd door de waterschappen Rijn en IJssel, Vechtstromen, Vallei en

Veluwe, Drents Overijsselse Delta, en Zuiderzeeland. Om te voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water hebben deze waterschappen een Waterbeheerplan opgesteld.

Het algemeen bestuur van het waterschap Drents Overijsselse Delta heeft het 'Waterbeheerplan 2022-2027' vastgesteld. In het Waterbeheerplan is aangegeven hoe het waterschap zijn taken de komende jaren (2022 tot 2027) wil uitvoeren.

Het waterschap zorgt voor veilig wonen met water, voor voldoende en schoon water voor boeren en bedrijven in de stad en de natuur. Samen met zijn partners doet het waterschap dat op een sobere en doelmatige wijze, zodat de mensen in het gebied gezond en veilig kunnen leven, wonen en werken.

Gemeentelijk beleid

Op 15 december 2020 is de beleidsnota “Samen leven met water 2021-2025 gemeente Hellendoorn vastgesteld. Het waterbeheer in Hellendoorn is verdeeld over vier waterpartners: de gemeente Hellendoorn, het waterschap Vechtstromen en waterschap Drents Overijsselse Delta en de provincie Overijssel. Bij het operationele waterbeheer worden ook particulieren en ondernemers betrokken.

De activiteiten van de vier waterpartners kennen een grote onderlinge afhankelijkheid. Een goede samenwerking is dus essentieel. De gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, grondwater en hemelwater hebben zowel betrekking op de (afval)waterketen als op het watersysteem.

In de samenwerking met waterbeheerders en omliggende gemeenten speelt Twents Waternet een belangrijke rol. Twents Waternet is een netwerkorganisatie waarin (beleids)medewerkers van de Twentse gemeenten en waterschap Drents Overijsselse Delta kennis en ervaring delen op het gebied van riolering, waterbeheer en klimaatadaptatie. Het Twents Waternet heeft een aantal bouwstenen opgesteld voor regelgeving op watergebied. De bouwstenen bieden mogelijkheden om onderwerpen op verschillende wijze te regelen. De bouwstenen gaan over:

- aansluiten op de riolering met regels over de aansluitingen op de riolering;
- lozen van afvalwater met regels over de lozingsroute, zuiveringsvoorzieningen en bij dit laatste regels voor aan te leveren gegevens en bescheiden;
- bedrijfsafvalwater in het buitengebied met regels om zorg te dragen dat alleen huishoudelijk wordt geloosd en aanvullende regels in geval van lozing van bedrijfsafvalwater;
- vloerpeilen en maximaal percentage verharding met regels om zorg te dragen dat zo weinig mogelijk hemelwater via het riool wordt afgevoerd;
- waterberging inclusief afkoopregeling met regels om hemelwater langer op het eigen terrein kunnen vasthouden en indien nodig vertraagd afvoeren. Ook bevat deze regels voor particulieren over het aanleggen van een waterberging met voorwaarden. Via een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de waterbergingseis;
- afkoppelen en infiltreren in aangewezen afkoppelgebieden om daarmee het hemelwater vast te houden in de gebieden;
- bodemenergiesystemen in intrekgebieden dienen zorg te dragen dat de drinkwaterwinning wordt veiliggesteld.

Afvalwaterzorgplicht

Met het voornemen wordt geen afvalwater geproduceerd.

Hemelwaterzorgplicht

De gemeente Hellendoorn streeft naar een zo duurzaam mogelijke en doelmatige inzameling en afvoer van hemelwater waarbij hemelwater op een zo natuurlijk mogelijke manier wordt verwerkt. Gestreefd wordt dit te doen tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Bij infrastructuurprojecten in bestaand stedelijk gebied en bij nieuwe in- en uitbreidingen van woongebied is in de afgelopen 20 jaar veel aandacht gegeven aan het scheiden van hemel- en afvalwater. De gemeente tracht, conform de opzet van de wetgeving, het initiatief voor de verwerking van hemelwater dat afkomstig is van particuliere terreinen zoveel mogelijk bij de burgers neer te leggen binnen de grenzen van redelijkheid en doelmatigheid.

Grondwaterzorgplicht

De gemeente draagt zorg voor het in het openbaar gebied treffen van maatregelen teneinde structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te

voorkomen of te beperken. Dit voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van de particulier, het waterschap of de provincie behoren.

6.2 Waterparagraaf

6.2.1 Algemeen

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Watertoets

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

Waterparagraaf

De waterparagraaf beschrijft de waterhuishoudkundige situatie (oppervlaktewater, grondwater, hemelwater en afvalwater) in de huidige en toekomstige situatie en de wijzigingen die optreden en hoe hiermee wordt omgegaan. De toetsing van de waterparagraaf ligt bij het Waterschap. Het wateradvies van het waterschap moet daarin zijn meegenomen.

Bij het opstellen van de waterparagraaf zijn ruimtelijk relevante criteria te onderscheiden in:

- Veiligheid, waarborgen veiligheidsniveau;
- Wateroverlast, voorkomen en/of reduceren van wateroverlast. Vergroten veerkracht watersysteem;
- Verwerking hemelwater, vasthouden, bergen, afvoeren en schoon houden;
- Riolering, voorkomen van het ontstaan van afvalwater. Afvalwater afvoeren naar de rioolwaterzuivering;
- Watervoorziening, afstemmen op de toegekende functie;
- Volksgezondheid, minimaliseren risico op water gerelateerde ziekten en plagen;
- Bodemdaling (veengebieden), tegengaan bodemdaling en reductie functiegeschiktheid;
- Grondwateroverlast, voorkomen en tegengaan van grondwateroverlast;
- Oppervlaktewaterkwaliteit, behoud/realisatie goede waterkwaliteit voor mens en natuur en afstemming KRW;
- Grondwaterkwaliteit, behoud/realisatie goede waterkwaliteit voor mens en natuur;
- Verdroging, bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden;
- Natte natuur, ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.

De huidige situatie wordt daarbij vergeleken met de nieuwe situatie aan de hand van de volgende punten:

- Verdeling verhard oppervlak;
- Bodemopbouw: mate van doorlatendheid/infiltratie gebied;
- Grondwatersituatie: kwel/infiltratiegebied. Bepalen specifieke gebiedsafvoer (l/sec/ ha) door het waterschap;
- Oppervlaktewatersituatie;
- Inzameling en afvoer van afvalwater;
- Inzameling en afvoer van hemelwater
- Beheersing grondwaterstanden in relatie tot de functie van het gebied;

- Uitgangspunten stedelijk water vastleggen. In de concept-waterparagraaf worden principiële keuzes gemaakt voor de duurzame omgang met water, ophoging terrein versus ontwatering, type rioolsysteem, omvang van aan te leggen oppervlaktewater, etc.

6.2.2 Watertoetsproces

Het waterschap Drents Overijsselse Delta is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de normale procedure van de watertoets is toegepast. Het waterschap heeft verder geen inhoudelijke opmerkingen op het plan. De uitgangspuntennotitie ‘normale procedure’ is als bijlage 6 bij deze toelichting gevoegd. In volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten van het plangebied en het voornemen.

6.2.3 Waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied

6.2.3.1 Huidige en nieuwe situatie

Het plan ligt in het (deel)stroomgebied Sallandse Weteringen. Ten zuiden en oosten van het plangebied liggen A WATERGANGEN en B WATERGANGEN die WDO Delta beheert. Het plangebied bevat meerdere peilvak(ken) en heeft een maximumpeil van NAP 7.3 of 8.3 m. Dit peil is de instelhoogte bij een peilscheidend kunstwerk. Lokaal kunnen er verschillen optreden in het peil, afhankelijk van de afstand tot de instelhoogte.

De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding in ruimtelijke zin. Tevens zal advies worden uitgebracht voor ‘verharding’ en ‘watergangen (schouwsloten)’

In overleg met het waterschap wordt de beoogde ontwikkeling verder uitgewerkt. Dit zal te zijner tijd met de noodzakelijke (water)vergunningen worden aangevraagd. Het voornemen is uitvoerbaar gezien het thema water.

6.2.3.2 Advies verharding

Met het voorliggende plan wordt voor meer dan 1.500 m² aan verharding toegevoegd. Dit kan effect hebben op de werking van het watersysteem in de omgeving van het plangebied. Initiatiefnemers gaan in overleg met het Waterschap in overleg over de wijze waarop in het plangebied wordt omgegaan met hemelwater dat afstroomt van dit verharde oppervlak. Zo wordt wateroverlast nu en in de toekomst voorkomen.

Opgemerkt wordt dat er geen sprake is van vervuild afvalwater of hemelwater. Daarbij geldt dat het plangebied van voldoende omvang is om in de bergingscapaciteit van een extreme neerslagsituatie te voldoen. Dit betreft een bui van 111 mm in 48 uur. De toegestane afvoer in deze neerslagsituatie is 1,6 L/s/ha.

Tevens is met het ontwerp rekening gehouden met de stroomrichting van het talud.

6.2.3.3 Advies watergang (schouwsloot)

Het plangebied grenst ten zuiden aan een Watergang (B Schouwsloot). Deze sloten hebben een belangrijke functie voor de waterafvoer- en berging. Deze watergangen staan op de legger van het waterschap en de Keur is van toepassing. Volgens de Keur zijn alle activiteiten die plaatsvinden in, op of langs watergangen van het waterschap vergunningsplichtig. Voor minder ingrijpende activiteiten hebben zijn algemene regels vastgesteld. Hierdoor kan er sprake zijn van vrijstelling of hoeven deze activiteiten alleen te worden gemeld. Er is in het plan rekening gehouden met de Keur van het waterschap. Er wordt tijdig melding gemaakt of een vergunning aangevraagd.

HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

7.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

7.2 Opzet van de regels

7.2.1 Algemeen

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels (begripsbepalingen en wijze van meten);
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels (o.a. afwijkingsregels);
4. Overgangs- en slotregels.

7.2.2 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

- *Begrippen (Artikel 1)*
In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.
- *Wijze van meten (Artikel 2)*
Dit artikel geeft onder meer bepalingen waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden. De op de verbeelding of in de regels aangegeven bouwhoogte wordt gemeten vanaf peil tot het hoogste punt (exclusief elementen zoals een schoorsteen, liftopbouw en dergelijke).

7.2.3 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de in het plangebied voorkomende bestemmingen. De regels zijn onderverdeeld in o.a.:

- Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan;

- Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bebouwingshoogte, bebouwingspercentage, etc.);
- Specifieke gebruiksregels: omschrijving van gebruiksactiviteiten die niet zijn toegestaan.

7.2.4 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

- *Anti-dubbeltelregel (Artikel 4)*
Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.
- *Algemene bouwregels (Artikel 5)*
Dit artikel is opgenomen teneinde bestaande maatvoeringen en afstanden als planologisch toegestaan te beschouwen. Dit vanwege het feit dat er in dit geval sprake is van bestaande (te verbouwen) bebouwing in het plangebied.
- *Algemene gebruiksregels (Artikel 6)*
Dit artikel is opgenomen teneinde verboden gebruik te reguleren. Verder wordt er geregeld onder welke voorwaarden er beroeps- en bedrijfsactiviteiten mogen plaatsvinden in en aan huis.
- *Algemene aanduidingsregels (Artikel 7)*
In dit artikel worden de algemene aanduidingsregels beschreven. In voorliggend geval regels voor de aanduiding 'Veiligheidszone - Lpg'.
- *Algemene afwijkingsregels (Artikel 8)*
In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.
- *Algemene wijzigingsregels (Artikel 9)*
In dit artikel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen teneinde de bestemmingsgrenzen van de bestemmingen te verschuiven.
- *Overige regels (Artikel 10)*
In dit artikel zijn afstemmingsregels ten aanzien van het hemelwaterafhandeling opgenomen.

7.2.5 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In de overgangsregels is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregels wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan wordt genoemd.

7.3 Verantwoording van de regels

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing mag worden opgericht. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar worden mogelijk gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is.

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd. Hierbij zullen de bestemmingen in dezelfde volgorde als in de regels worden behandeld.

Verkeer - Wegverkeer (Artikel 3)

De voor 'Verkeer - Wegverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor verkeersvoorzieningen, groenvoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op de gronden zijn uitsluitend andere

bouwwerken toegestaan, zoals viaducten, verkeerstekens, lichtmasten, portalen, afrasteringen en nutsbebouwing.

Ter plaatse van de aanduiding ‘speciale vorm van verkeer – categorie 1’ is het type weg aangeduid. De weg is hier bestemd voor overgenomen doorgaande gebiedsontsluitingswegen met bijbehorende parkeerstroken, opstelstroken, groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden, bermen en bermsloten en taluds.

Ter plaatse van de aanduiding ‘speciale vorm van verkeer – categorie 2’ is het type weg aangeduid. De weg is bestemd voor lokale stroomwegen, met bijbehorende fiets- en voetpaden, bermen en bermsloten en taluds.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overgang/viaduct' is een overgang/viaduct toegestaan.

Ten noorden van het plangebied is de gebiedsaanduiding ‘Veiligheidszone – Lpg’ overgenomen uit het moederplan.

HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk bestemmingsplan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

In voorliggend geval is de gemeente Hellendoorn zelf de initiatiefnemer. Voor dit project is een beschikbaar toereikend budget door het Rijk, provincie Overijssel en gemeente Hellendoorn vastgesteld. Hierin is de verantwoording van de kosten en opbrengsten opgenomen. De exploitatie is sluitend. Het plan is dan ook economisch uitvoerbaar. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd en is op grond van artikel 6.12 Wro geen exploitatieplan nodig. Dit brengt met zich mee dat vaststelling van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

HOOFDSTUK 9 VOOROVERLEG, INSPRAAK EN ZIENSWIJZEN

9.1 Vooroverleg

9.1.1 Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Geoordeeld wordt dat dit bestemmingsplan geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

9.1.2 Provincie Overijssel

In het kader van het vooroverleg is het plan naar de provincie toegezonden.

9.1.3 Waterschap Drents Overijsselse Delta

Het plan is in het kader van vooroverleg naar het waterschap toegezonden.

9.2 Inspraak

Conform de gemeentelijke inspraakverordening kan het bestuursorgaan zelf besluiten of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. De gemeente heeft het plan reeds besproken met de direct belanghebbenden en omwonenden. Tevens is jaren geleden tijdens de start van het proces de inwoners van Haarle al gehoord. De plannen zijn overwegend positief ontvangen.

9.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er drie zienswijzen ingediend. Dit zorgt ervoor dat voorliggend ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vastgesteld wordt. Daarnaast is een geüpdatete versie van een stikstofonderzoek toegevoegd. Voor de samenvatting van de zienswijze de gemeentelijke beantwoording daarvan en de gewijzigde aanpassingen van het bestemmingsplan wordt verwezen naar Bijlage 7 van deze toelichting.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1 Inrichtingsplan

Bijlage 2 Uitgangspuntennotitie wegverkeerslawaaï

Bijlage 3 Akoestisch onderzoek

Bijlage 4 Quickscan natuurtoets

Bijlage 5 Stikstofonderzoek

Bijlage 6 Uitgangspuntennotitie water

Bijlage 7 **Nota van zienswijze en beantwoording**