

RAADSVOORSTEL

Datum: 8 september 2015

Nummer: 11

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplan "Buitengebied, Spoorviaduct Vliegveldstraat"

Voorgesteld raadsbesluit:

1. De ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan over te nemen, zoals aangegeven in de reactienota;
2. Op grond van artikel 2.7.4. van de provinciale Omgevingsverordening af te wijken van het beschermingsregime voor de EHS.
3. Op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto artikel 1.2.3 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de papieren en de digitale versie van het bestemmingsplan "Buitengebied, Spoorviaduct Vliegveldstraat" met de identificatiecode NL.IMRO.1774.BUIBPSPoorwegKR-0401 met de bijbehorende bijlagen en bestanden gewijzigd vast te stellen conform de voorgestelde wijzigingen in de reactienota;
4. Op grond van artikel 1.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening de digitale ondergrond met identificatiecode NL.IMRO.1774.BUIBPSPoorwegKR-0401 vast te stellen;
5. In afwijking van artikel 6.12, eerste lid, van de Wro geen exploitatieplan vast te stellen, omdat er geen verhaalbare kosten zijn.

Samenvatting van het voorstel

De raad wordt voorgesteld om het bestemmingsplan "Buitengebied, spoorwegviaduct Vliegveldstraat" gewijzigd vast te stellen. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om een spoorwegviaduct aan te leggen op de Vliegveldstraat ter vervanging van de bestaande ongelijkvloerse kruising. Het gaat om de kruising ten zuiden van Deurningen, net onder de A1.

Aanleiding voor dit voorstel

Prorail heeft op 23 december 2014 verzocht om het bestemmingsplan voor de spoorwegkruising op de Vliegveldstraat bij Deurningen te wijzigen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft budget beschikbaar gesteld om de overweg op de Vliegveldstraat aan te passen.

Beoogd resultaat van het te nemen besluit

Door de aanleg van het spoorwegviaduct neemt de verkeersveiligheid toe. De doorstroming van autoverkeer op de Vliegveldstraat wordt verbeterd.

Argumentatie

Als onderdeel van de Betuweroute stond een nieuwe aftakking gepland voor goederenvervoer naar Noord-Duitsland. In 2001 is besloten om dit geplande goederenspoor niet aan te leggen en het goederenvervoer naar Noord-Duitsland over de bestaande spoorlijnen Arnhem - Elst - Deventer en Deventer - Hengelo - Oldenzaal te leiden. Om de effecten van toenemend goederenvervoer op de bestaande lijn te compenseren c.q. te mitigeren is het NaNOV-programma (Na de Noord Oostelijke Verbinding) vastgesteld. ProRail voert dit programma uit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het NaNOV-programma behelst onder meer het opheffen van een aantal veiligheidsknelpunten. Eén van deze knelpunten is de overweg Vliegveldstraat bij Deurningen. Om het knelpunt op te lossen wordt de overweg vervangen door een viaduct waarmee de provinciale weg N737 over het spoor wordt geleid. Concreet betekent dit dat het viaduct over de A1 wordt verlengd tot over het spoor. In overleg met de provincie Overijssel, wegbeheerder van de N737, is besloten daarbij het huidige wegprofiel te handhaven. Het viaduct wordt daarmee geschikt voor een tweebaans rijbaan voor gemotoriseerd verkeer (2 x 1) en vrijliggende fietspaden aan weerszijden van deze rijbaan.

Voorafgaand aan de ruimtelijke procedure heeft de gemeente Dinkelland het standpunt ingenomen dat ProRail zorg moet dragen voor een goede afstemming met de grondeigenaren in de directe omgeving van het plangebied. Namelijk door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising moesten de twee woningen aan de westzijde van de Vliegveldstraat (nr. 22 en 24) worden geamoveerd. Daarnaast moesten enkele percelen worden aangekocht en vraagt het nieuwe wegtracé om de aanpassing van enkele ontsluitingswegen van aanliggende percelen. Ten einde deze problemen te overwinnen heeft Prorail het eigendomsrecht verworven van de betreffende gronden en alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voorgesteld.

Vanuit planologisch oogpunt is het plan van geringe betekenis. De primaire functie (verkeer) blijft gehandhaafd. Er is uitsluitend sprake van inpassing van het viaduct. Aangezien de contouren van het viaduct buiten de grenzen van de bestemming 'verkeer' vallen moet het bestemmingsplan worden aangepast. Met betrekking tot een goede ruimtelijke ordening is extra aandacht besteed aan de aspecten EHS (1), Casco (2) en Natura 2000 (3).

- 1) Doordat direct aangrenzend (ten westen) van de Vliegveldstraat het Natura 2000 gebied Lonnekermeer gelegen is, heeft Prorail het ontwerp van het tracé in oostelijke richting verlegd. Prorail wilde voorkomen dat het talud van het tracé moest worden aangelegd in het Natura 2000 gebied. Deze ontwerpkeuze brengt als consequentie met zich mee dat aan de oostzijde gebouwd zal worden in de EHS. Met de provincie en Landgoed 't Assink is afgesproken dat de EHS elders op het landgoed gecompenseerd zal worden. Dit is in het bestemmingsplan verankerd.
- 2) Eveneens komen een bomenrij en twee houtsingels te vervallen. Deze elementen behoren tot de casco van het landschap en mogen niet worden verwijderd, tenzij sprake is van een sterk economisch belang met betrekking tot de bedrijfsvoering van een volwaardig agrarisch bedrijf (cf. het casco-beleid). In de voorliggende situatie is hiervan geen sprake, waardoor op grond van artikel 4:84 van de Awb afgeweken wordt van het casco-beleid. Het verwijderen en compenseren van landschapselementen ten behoeve van de aanleg van het spoorviaduct dient een maatschappelijk belang (verbeterde doorstroming, verbeterde verkeersveiligheid). Bovendien worden de doelstellingen van het cascodebeleid, het behoud en de ontwikkeling van het landschap, geborgd in dit voornemen, waardoor een afwijking van het beleid te rechtvaardigen is. De inhoudelijke uitgangspunten van het casco-beleid worden eveneens opgevolgd. Het college heeft bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan reeds medewerking verleend aan dit voorstel door op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht te besluiten af te wijken van het gemeentelijke cascodebeleid.
- 3) Aangezien direct aangrenzend aan het tracé het Natura 2000 gebied Lonnekermeer ligt, moet aangetoond worden dat het plan geen significant negatief effect op dit gebied tot stand brengt. Met betrekking tot de voorgestelde verkeerskundige ingreep is voornamelijk de gewijzigde situatie ten aanzien van de uitstoot van stikstof (uitlaatgassen voertuigen) van belang. Door middel van een stikstofdepositieberekening is aangetoond dat de aanpassing van de kruising geen negatieve effecten met zich meebrengt. Na de aanleg van het viaduct zal de uitstoot van stikstof ter plaatse van de kruising lager zijn, aangezien geen sprake meer is van wachtende voertuigen voor de overgang. Eveneens zal door de verhoging van het traject de verspreiding van stikstof minder 'dicht' zijn, wat resulteert in een positief effect. Het plan zelf leidt niet tot toename van verkeer. De wegcapaciteit blijft gelijk. Ook tijdens de bouwfase is geen significant negatief effect waarneembaar, vanwege de tijdelijke afname van verkeer. Dit heft de stikstofuitstoot van bouwverkeer gedurende de aanleg volledig op.

Zienswijzen

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn 2 zienswijzen ingediend. Beide zienswijzen zijn ingediend door de respectievelijke leidingbeheerders van de water- en gasleidingen in het plangebied. In de zienswijzen wordt hoofdzakelijk geconstateerd dat de op de verbeelding ingetekende ligging van de leidingen niet overeenkomt met de feitelijke situatie. In overleg met de leidingbeheerders is in het vast te stellen bestemmingsplan de correcte ligging weergegeven, waardoor tegemoet kan worden gekomen aan de zienswijzen. In de reactienota wordt ingegaan op de volledige strekking van de zienswijzen.

Gerelateerde projecten

In de omgeving van het plangebied zijn een aantal andere verkeerskundige projecten aan de orde:

- 1) Aanpak kruispunten Oldenzaalsestraat N342 (Provincie Overijssel)
- 2) Groot onderhoud Vliegveldstraat N737 (Provincie Overijssel)
- 3) Aanleg rotonde ontsluiting vliegveldgebied (ADT)

Deze projecten hebben als overeenkomst dat op enig moment de Vliegveldstraat tijdelijk (niet of) beperkt toegankelijk is voor verkeer. De Provincie Overijssel houdt toezicht op de planning en probeert de werkzaamheden zoveel mogelijk te bundelen.

Externe communicatie

In het spoor van de ruimtelijke ordening is op ambtelijk niveau afstemming gezocht met alle betrokken partijen. Er heeft overleg plaatsgevonden met de provincie, het waterschap, Landschap Overijssel, de leidingbeheerders in het plangebied en grondeigenaren van aangrenzende percelen.

Financiële paragraaf

Er is financiële dekking voor dit voornemen. De kosten die de gemeente heeft moeten maken voor het bestemmingsplan en benodigde onderzoeken worden vergoed door de Provincie Overijssel. De kosten voor aanleg en exploitatie, als mede de bijhorende risico's worden door ProRail gedragen. Er is een planschadeverhaalovereenkomst gesloten.

Uitvoering

Nadat het bestemmingsplan in werking treedt kan de gemeente vergunning verlenen voor de aanleg van de spoorwegkruising. De planning met betrekking tot de uitvoering ligt in handen van ProRail.

Bijlagen

Bestemmingsplan en reactienota. (i15.042258)

Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten conform het bijgevoegde ontwerpraadsbesluit.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DINKELLAND,
de loco-secretaris, de burgemeester,

E.M. Grobben

mr. R.S. Cazemier

Vergadering presidium op

Besluit presidium:	☐	om advies naar Commissie
	☐	rechtstreeks naar raad ter besluitvorming
	☐	naar raad ter kennisname
	☐	anders, namelijk:

Vergadering Commissie op

Advies aan de raad	☐	advies hamerstuk
	☐	advies bespreekstuk
	☐	anders, namelijk:

Opmerkingen:

RAADSBSLUIT

Datum: 6 oktober 2015
Nummer: 11

De raad van de gemeente Dinkelland,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 8 september 2015;

gelet op het advies van de commissie van 22 september 2015 ;

gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening

B E S L U I T:

- De ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan over te nemen, zoals aangegeven in de reactienota;
- Op grond van artikel 2.7.4. van de provinciale Omgevingsverordening af te wijken van het beschermingsregime voor de EHS.
- Op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto artikel 1.2.3 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de papieren en de digitale versie van het bestemmingsplan "Buitengebied, Spoorviaduct Vliegveldstraat" met de identificatiecode NL.IMRO.1774.BUIBPSPoorwegKR-0401 met de bijbehorende bijlagen en bestanden gewijzigd vast te stellen conform de voorgestelde wijzigingen in de reactienota;
- Op grond van artikel 1.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening de digitale ondergrond met identificatiecode NL.IMRO.1774.BUIBPSPoorwegKR-0401 vast te stellen;
- In afwijking van artikel 6.12, eerste lid, van de Wro geen exploitatieplan vast te stellen, omdat er geen verhaalbare kosten zijn.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van 6 oktober 2015

de griffier,

mr. O.J.R.J. Huitema

de voorzitter,

mr. R.S. Cazemier