Buitengebied Raalte, part. herz. 28, N35 deeltraject Heino-Raalte

Planstatus: Ontwerp
Datum: 22 februari 2022
Referentie/IMRO: NL.IMRO.0177.BP20180011-ON01
Versie: D.02
Opgesteld door: J. Osinga (Aveco de Bondt)
Gecontroleerd door: R. Arendsen (Aveco de Bondt)

Inhoudsopgave

Toelichting **4**

Hoofdstuk 1 Inleiding **5**
1.1 Aanleiding 5
1.2 Vigerende bestemmingsplannen 7
1.3 Leeswijzer 7

Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plangebied **8**
2.1 Huidige situatie 8
2.2 Toekomstige situatie 8
2.3 Ruimtelijke inpasbaarheid 10

Hoofdstuk 3 Planologisch kader **13**
3.1 Regelgeving en beleid 13
3.2 Provinciaal beleid 15
3.3 Gemeentelijk beleid 16

Hoofdstuk 4 Onderzoeken **17**
4.1 Archeologie 17
4.2 Verkeer 19
4.3 Bodem 20
4.4 Externe veiligheid 21
4.5 Geluid 22
4.6 Lucht 23
4.7 Natuur 24
4.8 Projectgebonden risicoanalyse 26
4.9 Kabels en leidingen 27
4.10 Waterparagraaf 27
4.11 Overstromingsrisicoparagraaf 29
4.12 M.e.r. beoordelingsplicht 30

Hoofdstuk 5 Juridische aspecten **32**
5.1 Inleiding 32
5.2 Opzet regels en verbeelding 32
5.3 Toelichting op de bestemmingsregeling 32

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid **35**
6.1 Inleiding 35
6.2 Financiële uitvoerbaarheid 35
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 36

Bijlagen bij toelichting **40**

Bijlage 1	**Rapportage bomen, Arcadis**	**41**
Bijlage 2	**Bureauonderzoek Archeologie, Hamaland Advies**	**42**
Bijlage 3	**Verkennend booronderzoek, RAAP**	**43**
Bijlage 4	**Notitie effecten omliggend wegennet, Arcadis**	**44**
Bijlage 5	**Verkennend (water)bodemonderzoek reconstructiegebied N35**	**45**
Bijlage 6	**Memo Externe veiligheid N35, Arcadis**	**46**
Bijlage 7	**Rapportage akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, Arcadis**	**47**
Bijlage 8	**Rapportage Luchtkwaliteitsonderzoek N35, Arcadis**	**48**
Bijlage 9	**Rapport Onderzoek Wet Natuurbescherming N35, Arcadis**	**49**
Bijlage 10	**Rapportage actualisatie verkennend natuuronderzoek, Aveco de Bondt**	**50**
Bijlage 11	**AERIUS-calculatie, Aveco de Bondt**	**51**
Bijlage 12	**Rapportage Projectgebonden Risico Analyse, Ortageo**	**52**
Bijlage 13	**Memo beschrijving kabels en leidingen, Arcadis**	**53**
Bijlage 14	**Uitgangspuntennotitie Watertoets**	**54**
Bijlage 15	**MER-aanmeldnotitie, Rijkswaterstaat**	**55**

Regels **56**

Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**57**
Artikel 1	Begrippen	57
Artikel 2	Wijze van meten	59
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**60**
Artikel 3	Verkeer	60
Artikel 4	Waarde - Archeologie 1	61
Artikel 5	Waarde - Landschap 1	63
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**64**
Artikel 6	Antidubbeltelregel	64
Artikel 7	Algemene bouwregels	64
Artikel 8	Algemene gebruiksregels	64
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en slotregels**	**65**
Artikel 9	Overgangsrecht	65
Artikel 10	Slotregel	65

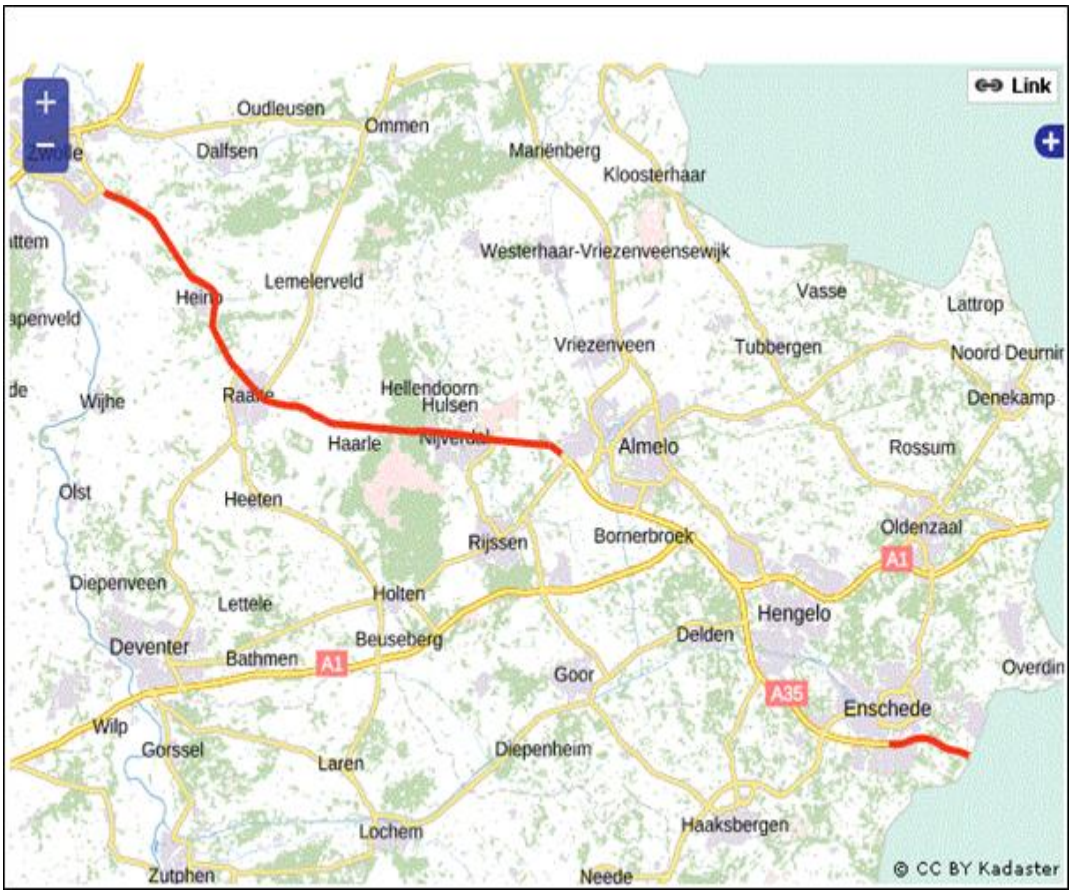
Verbeelding **66**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Rijksweg N35 is een belangrijke verbindingsroute tussen de economische centra Zwolle – Kampen en Twente in de provincie Overijssel. De N35 loopt van Zwolle naar Wierden. Daarna wordt de weg onderbroken door de autosnelweg A35. Bij Enschede-Zuid loopt de N35 door naar de grens met Duitsland (zie volgende figuur).



Overzicht tracé N35. Bron: Kadaster

De N35 is door de regio gecategoriseerd als regionale stroomweg. Deze is echter tussen Wijthmen en Nijverdal niet als zodanig ingericht maar heeft daar 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 de nodige problemen waaronder veel ongevallen en congestie, mede door de hoge verkeersintensiteiten. De verkeersveiligheid op het traject Wijthmen-Nijverdal dient te worden aangepakt. Daartoe zijn vier partiële bestemmingsplanherzieningen nodig voor wegaanpassingen aan de N35 in de gemeente Raalte. Dit plangebied ligt in de gemeente Raalte en heeft betrekking op het deeltraject Heino-Raalte.

MIRT-onderzoek

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (nu I&W) in december 2011 toegezegd om samen met de Regio (de Regio bestaat uit Provincie Overijssel, de Regio Twente en de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Raalte, Hellendoorn en Wierden) een MIRT-onderzoek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) uit te voeren om de problemen op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal in kaart te brengen.

Het MIRT-onderzoek heeft betrekking op de huidige N35 (als gebiedsontsluitingsweg) in relatie tot de autonome ontwikkelingen die naar verwachting plaats zullen vinden. Het MIRT-onderzoek gaat specifiek in op de knelpunten die bestaan ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (inclusief barrièrewerking) in de huidige situatie, op de middellange termijn (2020) en op de lange termijn (2030).

Op basis van het MIRT-onderzoek is geconcludeerd dat er voor de verkeersveiligheid belangrijke knelpunten zijn. Voor deze knelpunten geldt dat met de verwachte toename van verkeer de ernst hiervan verder zal toenemen. De knelpunten zijn:

- De kans op ernstige ongevallen in vergelijking met vergelijkbare rijkswegen is hoger dan het gemiddelde in Nederland en het gemiddelde in de regio.
- Vier locaties op het tracé scoren op basis van de Eurorap methode een onvoldoende (2 sterren) voor het wegontwerp en voldoen niet aan de rijksdoelstelling van 3 sterren in 2020.
- Meer in brede zin voldoet het wegontwerp niet aan de meest actuele adviezen over een veilig wegontwerp voor een gebiedsontsluitingsweg in 'Duurzaam Veilig 1'. Meer specifiek wordt hiermee bedoeld:
    1. de aanwezigheid van erfaansluitingen;
    2. landbouwverkeer op de rijbaan;
    3. bomen op korte afstand van de weg;
    4. een makkelijk overrijdbare rijrichtingscheiding.
- Een aandachtspunt is de oversteekbaarheid. Op plaatsen waar een gelijkvloerse oversteek is zonder aanvullende voorzieningen (zoals een middenberm of verkeerslichten), is het erg moeilijk om tijdens de spits de weg over te steken of op te rijden. Dit kan leiden tot onveilige situaties bij oversteken of tot een keuze de weg niet meer over te steken of om te rijden (barrièrewerking).

Bestuursovereenkomst

In 2014 is een bestuursovereenkomst door het Rijk en de Regio ondertekend. Het doel van de bestuursovereenkomst is om de belangrijkste knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid uit het MIRT-onderzoek aan te pakken. Het Rijk financiert het project vanuit 'MeerVeilig 3' met € 5 miljoen; de Provincie Overijssel heeft € 10 miljoen beschikbaar gesteld.

Onderdeel van de bestuursovereenkomst is een prioriteitenlijst van de maatregelen. De maatregelen zijn gebaseerd op oplossingsrichtingen die per knelpunt zijn uitgewerkt. De oplossingsrichtingen zijn op meerdere criteria (waaronder kosten en effecten op verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid) beoordeeld.

Algemene maatregelen

Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeente Raalte willen ondermeer met een aantal algemene maatregelen de verkeersveiligheid op de N35 vergroten. Voorwaarde is dat de maatregelen een vlotte doorstroming van het verkeer niet belemmeren. Op en langs de N35 wordt een aantal maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te vergroten:

- het aanbrengen van reflectoren in het midden van de weg;
- het verwijderen van obstakels (m.n. bomen) dicht bij de weg;
- het blokkeren van het doorsteken via de berm van de N35 van en naar de parallelweg;
- het verplaatsen van oversteekplaatsen van recreatieve routes naar veiligere plekken.

Deze algemene maatregelen vallen binnen de huidige bestemming 'Verkeer' en de daar in opgenomen maatvoeringsregels.

Deeltraject specifieke maatregelen Heino-Raalte
Naast de genoemde algemene maatregelen voor het gehele traject, voorziet het project in het oplossen van een aantal lokale knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid ter plaatse van het traject Heino-Raalte, te weten:

- de aanleg van een nieuwe bajonetkruising ter hoogte van landgoed 't Reelaer;
- en de aanleg van een nieuwe oostelijk parallelweg;
- opheffen bestaande perceelontsluitingen en aansluitingen.

Het realiseren van een nieuwe bajonetkruising en de aanleg van een nieuwe oostelijke parallelweg past niet volledig binnen de regels van de vigerende bestemmingsplannen, waardoor onderhavige wijziging van de vigerende bestemmingsplannen noodzakelijk is.

Het opheffen van bestaande perceeluitsluitingen en aansluitingen past wél binnen de regels van de vigerende bestemmingsplannen, hiervoor is echter een zogenaamde Wbr-vergunning vereist waarin het hebben, behouden, gebruiken en onderhouden van een overstreek c.q. in- en uitrit wordt vastgelegd. Deze Wbr-vergunning wordt gecoordineerd voorbereid met het bestemmingsplan (zie paragraaf 6.3.2).

Voor eventuele wijzigingen buiten de grenzen van dit bestemmingsplan, zoals het aanleggen van een interne wegenstructuur voor aangrenzende landgoederen, geldt dat deze aangelegd worden op basis van de daar vigerende bestemmingsplannen.

1.2 Vigerende bestemmingsplannen

Plangebied Heino-Raalte maakt deel uit van de volgende vigerende bestemmingsplannen:

- Buitengebied Raalte, verzamelplan 2020 [NL.IMRO.0177.BP20190008-VG01], welke is vastgesteld op 10 september 2020;
- Buitengebied Raalte, 2e correctieve herziening [NL.IMRO.0177.BP20140001-0002], welke is vastgesteld op 19 februari 2015;
- Buitengebied Raalte, correctieve herziening [NL.IMRO.0177.BP20130004-000], welke is vastgesteld op 30 mei 2013;
- Buitengebied [NL.IMRO.0177.BP20090046-0003], welke is vastgesteld op 08 juni 2012;
- Buitengebied Raalte, 10e wijziging, waterbergingen Raalterwetering fase 2 [NL.IMRO.0177.BPW20130010-0002], welke is vastgesteld op 26 augustus 2014.
- Paraplubestemmingsplan Parkeren [NL.IMRO.0177.BP20180004-VG01], welke is vastgesteld op 27 september 2018.

De gronden waarop de nieuwe parallelweg en bajonetkruising zijn voorzien, hebben een enkelbestemming, te weten:

- Agrarisch met waarden - Landschapswaarden
- Natuur
- Water

De gronden waarop de nieuwe parallelweg en de bajonetkruising zijn voorzien hebben tevens een dubbelbestemming, te weten:

- Waarde - Landschap 1

Om de bajonetkruising en de nieuwe parallelweg ruimtelijk inpasbaar te maken wordt een nieuwe enkelbestemming gelegd, te weten: 'Verkeer'.

1.3 Leeswijzer

Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied gegeven. Hier wordt ingegaan op de huidige en de toekomstige situatie. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van het huidige Rijksbeleid, provinciaal beleid, waterschaps- en (inter)gemeentelijk beleid waaraan het plan is getoetst. De uitkomsten van de onderzoeken die voor dit plan zijn uitgevoerd, worden in hoofdstuk 4 beschreven. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische aspecten. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan beschreven.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plangebied

2.1 Huidige situatie

De Rijksweg N35 is een belangrijke verbindingsroute tussen de economische centra Zwolle – Kampen en Twente in de provincie Overijssel. In de huidige situatie heeft de N35 een functie als regionale stroomweg, maar deverschijningsvorm van een gebiedsontsluitingsweg (zonder fysieke rijbaanscheiding, 1 x 2 rijbanen, 80 km/uur, ongelijkvloerse kruisingen, vele oversteken en een beperkte obstakelvrije ruimte). Aan de zuid/westkant van de N35 is een parallelweg aangelegd om te voorkomen dat langzaam verkeer - zoals landbouwvoertuigen - gebruik maakt van de N35. Deze en de andere parallelwegen langs de N35 zijn in de loop van de jaren aangelegd. Op de N35 zijn de nodige problemen waaronder veel ongevallen, mede door de hoge verkeersintensiteiten.

De parallelrijbaan van een gebiedsontsluitingsweg valt in de categorie erftoegangsweg (ETW) met een snelheidsregime van 60 km/u buiten de bebouwde kom. De breedte die hiervoor wordt aangegeven in de landelijke richtlijn is 4,5m. Dit komt overeen met het ETW-type 1 (zie handboek wegontwerp - Landelijk richtlijn van het CROW). De berm bestaat uit 0,5m grasbetontegels waar op uitgeweken kan worden bij het passeren van bijvoorbeeld een landbouwvoertuig. Hiernaast is een buitenberm van 1,5m aangehouden waarna het talud wordt ingezet.

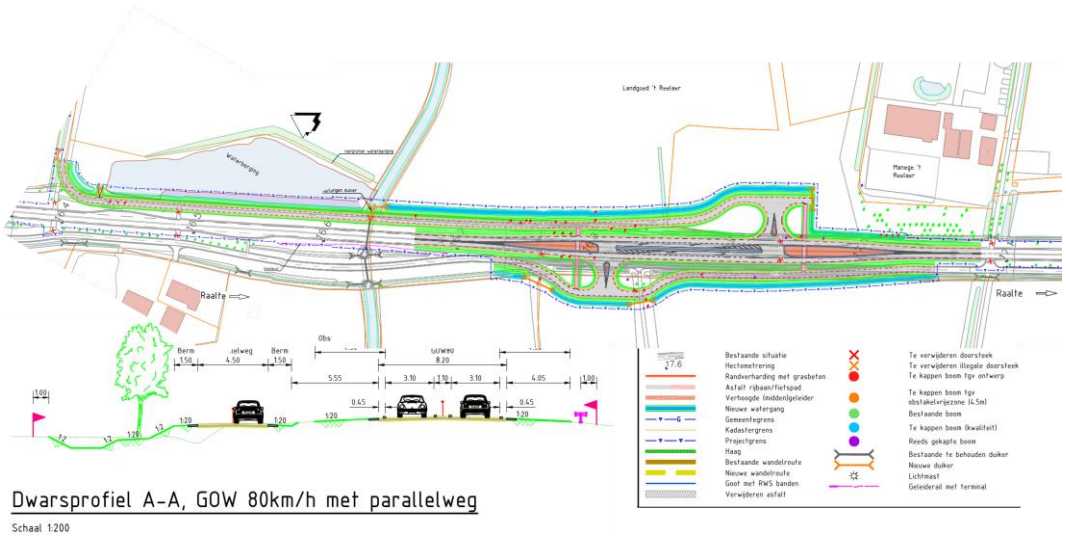
Bij Heino-Raalte tussen km 15,5 en km 18.5 heeft de N35 aan de westzijde een parallelweg welke woningen, bedrijven en percelen aan de westzijde van de N35 ontsluit. De parallelweg geeft echter ook via doorsteekjes door de berm en over de N35 toegang tot woningen, bedrijven en percelen aan de oostzijde van de N35. Restaurant 'het Buitenhuys' heeft een rechtstreekse oprit op de N35. Deze diverse ontsluitingen over en rechtstreeks op de N35 passen niet in het wegbeeld van een regionale stroomweg en zijn onveilig.

De N35 gaat hier door een landschap met bossen en weilanden. Er staan verspreid laanbomen langs de N35. De buitenberm van de N35 en bijbehorende parallelweg zijn voorzien van bermsloten.

2.2 Toekomstige situatie

Binnen deeltraject Heino-Raalte zijn verschillende maatregelen benoemd om de knelpunten op te lossen. Naast de algemene maatregelen voor het gehele traject, voorziet het project in het oplossen van een aantal lokale knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid. De uit te werken deeltrajectspecifieke maatregelen zijn:

- de aanleg van een nieuwe bajonetkruising ter hoogte van landgoed 't Reelaer (zie onderstaande figuur);
- en de aanleg van een nieuwe oostelijke parallelweg die landgoed 't Reelaer ontsluit (zie onderstaande figuur);



Figuur: Ontwerp aanleg bajonetkruising en nieuwe oostelijke parallelweg

2.2.1 Aanleg bajonetkruising

Een bajonetkruispunt is een verlengd kruispunt waarbij er opstelvakken zijn voor afslaand verkeer. Ook is er extra ruimte voor fietsers om de weg gefaseerd over te steken. Om het aantal aansluitingen te verminderen en de oversteek veiliger te maken wordt een parallelweg aangelegd en een aansluiting gecreëerd. Deze bajonetkruising voldoet aan de eisen van het Handboek wegontwerp (Landelijk richtlijn van het CROW) om uniformiteit te waarborgen. Door de brede middengeleider buigt de N35 naar buiten ter hoogte van het kruispunt. Het is hierdoor duidelijk dat er een kruispunt wordt genaderd wat de attentie van het autoverkeer verhoogt.

Verbetering oversteekbaarheid fietsers en voetgangers
De kruising is voorzien van een breed middeneiland waar ongeveer 6 fietsers tegelijk gebruik van kunnen maken. Met het middeneiland kan er gefaseerd worden overgestoken.

Afslaand autoverkeer
Het autoverkeer staat los van het langzaam verkeer opgesteld. Er is voldoende ruimte voor een auto (met aanhanger) om via de middenberm de N35 linksaf op te draaien of gefaseerd over te steken. De middenberm is breed genoeg om twee voertuigen (in twee richtingen) naast elkaar te kunnen opstellen.

Toename verkeersveiligheid vracht- en landbouwverkeer
Het landbouwverkeer maakt gebruik van de opstelvakken in de middenberm. Zo kan ook het landbouw verkeer de N35 gefaseerd oversteken.

Behoud doorstroming verkeer
Het bajonetkruispunt voorziet in een gefaseerde oversteek waardoor het doorgaande verkeer op de N35 minimale hinder ondervindt van het overstekende verkeer. Daarmee is dit een zeer geschikte maatregel om de verkeersveiligheid te vergroten.

Omdat de oversteekbaarheid wordt verbeterd treedt er een minder grote barrièrewerking op. De oversteekbaarheid is een groot issue voor de omgeving door de toenemende drukte op de N35. Met deze oplossing wordt hierin voorzien.

2.2.2 Nieuwe oostelijke parallelweg

Ten oosten van de N35 wordt een nieuwe parallelweg aangelegd. Een nieuwe parallelweg moet gevaarlijke situaties voorkomen: auto's van percelen rijden dan niet meer direct de weg op en landbouwverkeer en fietsers kunnen gefaseerd oversteken. Deze parallelweg sluit aan op het nieuw aan te leggen bajonetkruispunt.

De nieuwe parallelweg kan wegens de verwachte verkeersintensiteit ingericht worden als een reguliere erftoegangsweg. Verkeer van en naar deze percelen rijdt dan via de nieuwe parallelweg en de nieuwe bajonetkruising van en naar de N35. Voor een analyse van de verwachte verkeersintensiteiten wordt verwezen naar par. 4.2 Verkeer.

2.2.3 Opheffen perceelontsluitingen en aansluitingen

Vanuit het noorden gezien worden aan de oostzijde de aansluitingen op de N35 afgesloten. Hieronder valt onder andere ook de aansluiting van het restaurant 'het Buitenhuys'. Het autoverkeer kan gebruik maken van de reeds aanwezige parallelweg/Raaltersdtraat. Met het afsluiten van de aansluiting worden de links- en rechtsaffer opgeheven, het normaal profiel van de N35 wordt weer hersteld. De verharding wordt afgezaagd en verwijderd, de berm wordt hersteld. De bestaande markering wordt verwijderd en de deelstreep wordt hersteld.

2.3 Ruimtelijke inpasbaarheid

Het traject van de N35 Wijthmen – Nijverdal ligt in het zandlandschap. Binnen het zandlandschap worden verschillende landschapstypen onderscheiden, met ieder een eigen landschappelijke karakteristiek: de dekzandruggen, het weteringenlandschap, de dekzandvlaktes en dekzandlaagtes. Op de dekzandruggen zijn de wegen beplant en de essen zoveel mogelijk onbeplant. De laagtes in het weteringenlandschap dienen zoveel mogelijk open te blijven. Hier zijn de wegen zijn doorgaans onbeplant of van een transparante laanbeplanting voorzien. Het ruimtelijk beeld van de dekzandvlaktes wordt voornamelijk bepaald door de karakteristieke lanen langs de wegen. Het landschapstype dekzandlaagte lijkt sterk op de dekzandvlaktes, maar heeft een natter karakter. Het verschil zit in de lagere ligging van de gronden langs de weteringen. Bij de uitgangspunten voor het toekomstig landschappelijk beeld langs de N35 wordt aangesloten bij het Landschapsontwikkelingsplan Salland (2008).

Over het gehele traject Wijthmen-Nijverdal wordt op en langs de weg een aantal maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te vergroten, waaronder het verwijderen van obstakels, met name bomen dichtbij de weg. Als gevolg van het obstakelvrij maken van een 4,5 meter brede zone aan weerszijde van de weg, de aanleg van nieuwe parallelwegen en nieuwe bajonetkruisingen zal een deel van de bomen langs het traject N35 Wijthmen-Nijverdal worden gekapt.

Het is vanuit landschappelijk oogpunt, niet wenselijk een rij bomen of bomenlaan te onderbreken. Door de toepassing van maatwerkafwegingen kan een deel van de landschappelijk waardevolle laanstructuren worden behouden. Bij herplant van bomen worden een aantal uitgangspunten gehanteerd voor het toekomstig landschappelijk beeld deze worden in deze paragraaf beschreven.

Heino – Raalte

Het deeltraject Heino – Raalte ligt op de overgang van de dekzandruggen en het weteringenlandschap naar de dekzandvlaktes bij Raalte. Open gebieden worden hier afgewisseld met besloten bosstructuren. Op de dekzandvlaktes wordt de weg gekenmerkt door karakteristieke lanen. De open gebieden dienen hun open karakter te behouden om eenduidigheid in het agrarische landschap te creëren. Bij bosstructuren die aansluiten op de weg, dient deze beplanting zo dicht mogelijk tegen de weg te worden aangeplant. Het gesloten karakter draagt daarmee bij aan de beleving van de landschapskarakteristiek. Het deelgebied Raalte ligt in het landschap van de dekzandlaagtes en -vlaktes. Kenmerkend voor de dekzandvlaktes zijn halfopen ruimtes en de karakteristieke bomenlanen langs de wegen, waaronder de N35.

Uitgangspunten voor toekomstig landschappelijk beeld:

- De wegen op de dekzandruggen zijn beplant en ook in de toekomst dient dit zo te blijven. Bij uitval of kap bomen in laanstructuren aanvullen met nieuwe bomen
- De wegen in de laagtes van het weteringenlandschap zijn grotendeels onbeplant en blijven onbeplant, met uitzondering van historische lanen langs wegen en bossen van landgoederen langs de weteringen;
- Bestaande laanbeplanting langs de N35 blijft behouden, bij kap gaten aanvullen met nieuwe bomen.



Analyse deelgebied Heino-Raalte

Afweging Heino-Raalte

In het deelgebied Heino-Raalte worden in totaal 44 bomen gekapt. Alle bomen binnen de obstakelvrije zone (OVZ) van 4.5 m gekapt. De meeste bomen verdwijnen in het kader van de aanleg van de nieuwe bajonetkruising en parallelwegen. Eén boom moet vanwege kwaliteit worden gekapt. Op basis van de Rapportage Bomen is een nadere afweging en advies opgesteld. Een deel van de te kappen bomen staat op minder dan 4.00m en kan niet door middel van een maatwerkoplossing worden behouden (zie Bijlage 1).

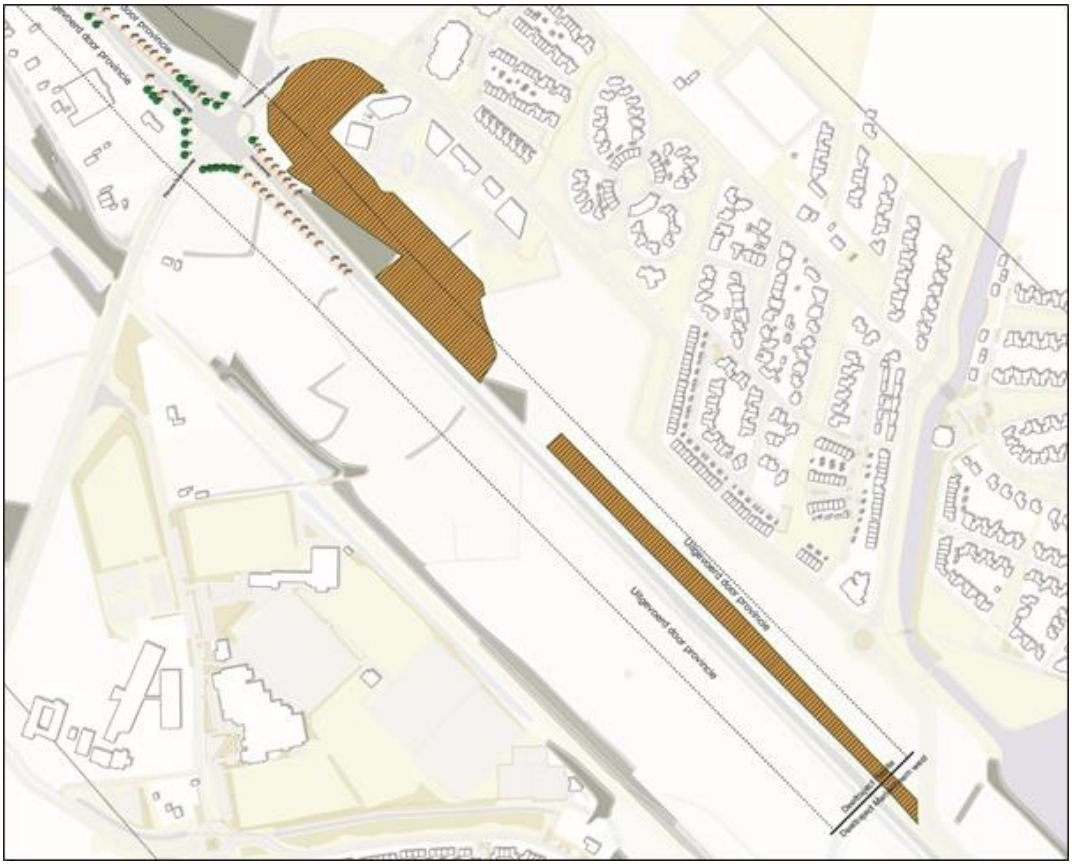
Voor 6 van de te kappen bomen binnen dit deelgebied wordt de omgevingsvergunning kappen gecoordineerd aangevraagd met onderhavig bestemmingsplan (zie ook par. 6.3.3.). Het gaat om die bomen die gekapt moeten worden vanwege het ontwerp van de nieuwe bajonetkruising en de nieuwe noord-oostelijke parallelweg, en die op gronden staan die reeds in eigendom zijn van 'De Staat'. De overige bomen worden pas in een later stadium gekapt, waarbij ook dan pas de benodigde procedures worden doorgelopen.

Herplant bomen

Ter hoogte 't Reelaer wordt langs de kadastrale grens een nieuwe bomenrij herplant. De bomenrij komt dichtbij een datakabel en een laagspanningskabel te liggen. Hiervoor worden afschermende maatregelen opgenomen.

Omdat niet alle bomen binnen de projectgrens N35 Wijthmen-Nijverdal kunnen worden herplant heeft de gemeente Raalte compensatiegebieden geinventariseerd. Het betreft de percelen beschreven in onderstaande tabel en weergegeven in onderstaande figuur. De herplant en inrichting van de compensatielocaties wordt door gemeente Raalte uitgewerkt in samenwerking met Landschap Overijssel. Mogelijk kan een deel van de aanplant van de restopgave reeds (geheel of gedeeltelijk) plaats vinden vooruitlopend op de voorgenomen kap van de bomen langs de N35.

Compensatielocatie	**Oppervlakteperceel**
Compensatiegebied locatie 1 Bij Raalte tussen de Heinoseweg/N35 en de Burgemeester Zuidwijklaan nabij het kantorenpark	27.4 ha
Compensatiegebied locatie 2 Bij Raalte tussen de Heinoseweg/N35 en de Burgemeester Zuidwijklaan, parallel langs de Heinoseweg/N35	12.0 ha
Totaal	**39.4 ha**



In het bestemmingsplan Buitengebied is als algemene lijn aangehouden dat alle landschapselementen kleiner dan 1 ha. in de onderliggende bestemming worden opgenomen, hetgeen hier betekent in de agrarische bestemming. Hierdoor is voor de herplant geen bestemmingswijziging nodig.

Hoofdstuk 3 Planologisch kader

Het juridisch-planologisch kader voor de ruimtelijke inpassing van de nieuwe parallelweg en het nieuw aan te leggen bajonetkruispunt wordt gevormd door nationale, provinciale en gemeentelijke beleidskaders. Het Rijk bepaalt het grote raamwerk, de provincies een globale invulling van het raamwerk en binnen deze grote lijnen bepaalt elke gemeente zelf hoe dit wordt ingevuld. De gemeente legt haar invulling van het beleid vast in een bestemmingsplan en in dit bestemmingsplan worden bindende regels opgenomen.

Dit beleidskader stelt planologische en bestuurlijke randvoorwaarden aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor de inpassing van de parallelweg en het nieuwe bajonetkruispunt. De maatregelen omtrent de Rijksweg N35 hebben als doel de verkeersveiligheid van de weg te vergroten. Op het gebied van verkeersveiligheid is een aantal beleidsnota's beschikbaar op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

3.1 Regelgeving en beleid

3.1.1 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 - Veilig van deur tot deur (december 2018)

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV 2030) kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

Om risico's in kaart te brengen en te verkleinen dient verkeersveiligheidsbeleid een impuls te krijgen waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen. Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Het betreft thema's die kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig, zoals veilige infrastructuur.

Het Nederlandse wegennetwerk is meer dan 140.000km lang waarvan een klein deel wordt beheerd door het Rijk (4%). De verdeling van de verkeersintensiteit en van ongevallen laat echter een ander beeld zien. In 2016 viel 15% van de geregistreerde verkeersdoden op Rijkswegen, terwijl er ongeveer de helft van het totaal aantal voertuigkilometers wordt afgelegd.

De mate waarin de inrichting van infrastructuur van invloed is op het beperken van het aantal ongevallen en de ernst van de afloop verschilt per (type) ongeval. Bij het ontstaan van ongevallen spelen altijd meerdere factoren een rol. Maar een veilige en voor de weggebruiker geloofwaardige inrichting van wegen en fietspaden is een essentiële voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer.

De nulambitie betekent dat de overheden de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Het SPV 2030 is geen bundeling van maatregelen, het is een visie op een nieuwe aanpak. Een startpunt voor alle overheden en maatschappelijke partners om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen wordt de verkeersveiligheid vergroot. Hierbij wordt ingezet op vijf kernelementen:

- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
- Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties;
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's;
- Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid;
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

Voorliggend bestemmingsplan kan gezien worden als een uitwerking van onder andere dit Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

3.1.2 Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer (DV3) 2018-2030 (2018)

De visie Duurzaam Veilig is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Het beschrijft in het kort een herijking van de visie die in de jaren negentig werd ontwikkeld en vervolgens op grote schaal werd geïmplementeerd in Nederland. Het staat voor principes voor ontwerp en organisatie van een slachtoffervrij verkeerssysteem. De visie Duurzaam Veilig Wegverkeer (DV3) schetst hoe de route naar een mooie, veilige toekomst op de weg eruit kan zien.

DV3 werkt proactief en risicogestuurd door naast ongevallen ook risicofactoren als veiligheidsindicator in te zetten en te beïnvloeden. Daarnaast krijgt verantwoordelijkheid meer nadruk als het gaat om de rol en mogelijkheden van betrokken actoren bij het realiseren van een inherent veilig verkeer. Om verantwoordelijkheden effectief te beleggen is de nationale overheid in de eerste plaats systeemverantwoordelijke en daarmee ook eindverantwoordelijk. De Rijksoverheid heeft de natuurlijke taak om haar burgers te beschermen en ruimte te bieden om te kunnen leven in veiligheid en vrijheid. In een duurzaam veilig wegverkeer is de overheid eindverantwoordelijk voor een slachtoffervrij verkeerssysteem.

De visie kijkt ook naar hoe reeds ingezette, effectieve maar nog onvoltooide maatregelen verder kunnen worden afgemaakt. Zo kan op veel 80km/uur-wegen nog een verbeterslag plaatsvinden. Bijvoorbeeld door het vergoten van de obstakelvrije afstand, het aanbrengen van een fysieke rijrichtingsscheiding en het verminderen van het aantal erfaansluitingen.

Bij voorliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met de verkeersveiligheidsprincipes zoals deze zijn neergelegd in het DV3.

3.1.3 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het Rijk heeft het beleid inzake de ruimtelijke inrichting en het mobiliteitsbeleid van Nederland tot 2040 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze visie is vastgesteld op 13 maart 2012.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie vervangt een aantal rijksbeleidsnota's waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De hoofdlijnen van de Structuurvisie gaan over bereikbaarheid, concurrentiekracht, leefbaarheid en veiligheid.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In het kader van bereikbaarheid dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit gaat om wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur. De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, zijn de rijksopgaven in de SVIR per MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) regio beschreven.

Doorwerking deeltraject Heino Raalte

De Rijksoverheid richt zich meer op het voorzien in een goede bereikbaarheid en netwerk van infrastructuur. Daarbij is het uitgangspunt dat de mobiliteit richting 2040 blijft toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang daalt. Specifieke uitspraken over de N35 zijn niet in de structuurvisie opgenomen. Deze weg is een rijksweg en dient een provinciaal en lokaal belang. De aanpassing van de N35 leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid en past daarmee binnen de doelen van de structuurvisie. Het bepaalde in dit bestemmingsplan is in lijn met het gestelde in de structuurvisie.

3.1.4 AmvB Ruimte (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid zoals dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgelegd. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

Doorwerking deeltraject Heino-Raalte

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarbij nationale belangen gemoeid zijn. Het Barro heeft dan ook geen invloed op dit bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Meerjarenprogramma verkeersveiligheid Overijssel 2017-2020 (24 juli 2017)

De aanleiding voor het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid is het toenemend aantal slachtoffers. Nederland was op verkeersgebied jarenlang één van de veiligste EU-landen, maar dit is in de laatste decennia niet langer het geval. Zo is ook in de provincie Overijssel de afgelopen jaren sprake van een stijging van het aantal ernstige verkeersslachtoffers.

Provincie Overijssel stelt zich als doel om in 2020 53% minder verkeersdoden te hebben ten opzichte van 2002. Daarnaast dient de negatieve trend van het aantal ernstige verkeersslachtoffers doorbroken te worden.

In de ontwikkeling van de beleidsimpuls is eerder reeds een aantal aandachtsgebieden benoemd. Naast scholieren, fietsers, rijden zonder invloed en snelheid, betreft het de weginrichting. Deze aandachtspunten vormen de basis voor dit meerjarenprogramma.

De afgelopen decennia is veel geïnvesteerd in een veilige weginrichting. Dit heeft bijgedragen aan de verkeersveiligheidscijfers. Een aantal onderdelen van de infrastructuur heeft echter nog wel aandacht nodig, zoals het verder werken aan 'vergevingsgezinde' 80km/u-wegen.

De strategie van de beleidsimpuls focust zich onder andere op:

- proactieve aanpak risicolocaties, koppeling beheer en onderhoud, veiligheidstoets op projecten, traversenproblematiek, nieuwe samenwerkingsverbanden op gebied gedragsbeïnvloeding, integratie infrastructuur-educatie-gedrag, smaller en doelgerichter aanbod van educatie en voorlichtingsprojecten, focus op specifieke doelgroepen, gerichte handhaving en subjectieve onveiligheid.

Voorliggend bestemmingsplan geeft mede invulling aan dit beleid.

3.2.2 Omgevingsvisie Overijssel 2017, 'Beken kleur'

De Omgevingsvisie Overijssel schetst de visie van de provincie op de fysieke leefomgeving, hoe de provincie - samen met haar partners - vorm en kleur wil geven aan die ruimte en hoe de provincie zich daar komende jaren voor gaat inzetten. In de Omgevingsvisie zijn de onderwerpen benoemd die de provincie op dit moment tot haar belang rekent en is per thema nader uitgewerkt wat de provinciale ambities zijn.

De provincie Overijssel spreekt in haar omgevingsvisie 'Beken kleur' (2017) onder andere de volgende ambitie uit: 'een veilige, betrouwbare (tijdsduur) en vlotte (keten)reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel. Voor de provinciale hoofdinfrastructuur ligt de prioriteit bij onder andere veiligheid en doorstroming (zie par. 8.2.3. van de Omgevingsvisie). Gekozen is voor een aanpassing en verbetering van de bestaande infrastructuur. Dit sluit aan bij de Mobiliteitsladder van de provincie Overijssel (zie par. 10.5.1.3).

Het verkeersveiligheidsbeleid van de provincie Overijssel bestaat uit een integrale en gebiedsgerichte aanpak met inzet op andere verbetering van de infrastructuur. Duurzaam Veilig (Verkeer) is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten, waar de provincie een eigen uitwerking aan heeft gegeven. In de Omgevingsvisie benadrukt de provincie dat een brede - eigentijdse - aanpak en een extra impuls noodzakelijk is om de opwaartse trend in het aantal verkeersslachtoffers (ernstige verkeersgewonden en doden) te keren.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid sluit aan bij deze speerpunten en staat niet in de weg van de doelstellingen van de Omgevingsvisie.

3.2.3 Omgevingsverordening Overijssel 2017

De provincie zet de Omgevingsverordening in voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De Omgevingsverordening is de samenvoeging van de ruimtelijke verordening: milieuverordening, waterverordening en verkeersverordening.

In de Omgevingsverordening wordt niet meer geregeld dan nodig is voor het belang zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie dus niet in nieuw beleid. Ook regelt de Omgevingsverordening geen zaken die betrekking hebben op het voorliggende bestemmingsplan.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie 'Horizon Gemeente Raalte 2040'

De gemeentelijke Omgevingsvisie is een strategisch document dat richting geeft aan de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving in de gemeente Raalte. De context, ambities, kansen, dilemma's en ontwikkelrichtingen zijn voor de volgende drie kernopgaven beschreven:

1. De vorm en invulling van de ontwikkelingen in het buitengebied, zodat het een prettige plek blijft om te wonen, werken ondernemen en recreëren.
2. De aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de bestaande wijken en dorpen.
3. De optimale randvoorwaarden voor wonen, werken, ondernemen en recreëren in Raalte.

Met de derde kernopgave wordt onder meer een optimale bereikbaarheid van de gemeente Raalte beoogd door een robuuste hoofdinfrastructuur te realiseren. De N35, de belangrijkste schakel van de corridor Zwolle - Twente, speelt hierin een belangrijke rol. Momenteel kampt de N35 met filevorming en drukte waardoor onveilige situaties ontstaan. De N35 is van groot belang voor zowel bewoners als het bedrijfsleven en daarom wordt in de Omgevingsvisie beoogd een betere doorstroming en verbeterde verkeersveiligheid te realiseren.

Het bajonetkruispunt, dat middels dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorziet in in een gefaseerde oversteek. Daarmee is dit een zeer geschikte maatregel om de verkeersveiligheid te vergroten. Omdat de oversteekbaarheid wordt verbeterd treedt er een minder grote barrièrewerking op. De oversteekbaarheid is een groot issue voor de omgeving door de toenemende drukte op de N35. Met deze oplossing wordt hierin voorzien.

Ten oosten van de N35 wordt tevens een nieuwe parallelweg aangelegd. Een nieuwe parallelweg moet gevaarlijke situaties voorkomen: auto's van percelen rijden dan niet meer direct de weg op. Deze parallelweg sluit aan op het nieuw aan te leggen bajonetkruispunt. De nieuwe parallelweg kan wegens de verwachte verkeersintensiteit ingericht worden als een reguliere erftoegangsweg. Verkeer van en naar deze percelen rijdt dan via de nieuwe parallelweg en de nieuwe bajonetkruising van en naar de N35. Ook deze maatregel vergroot de verkeersveiligheid.

De aanleg van het bajonetkruispunt en de nieuwe parellelweg dragen bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid op de N35. De beoogde ontwikkeling sluit derhalve aan bij de ambitie uit de gemeentelijke Omgevingsvisie om een robuuste hoofdinfrastructuur te realiseren tussen Zwolle en Twente.

Hoofdstuk 4 Onderzoeken

Op grond van artikel 3.1.6 van Het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 van de Awb moet een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaren over de relevante feiten en de af te wegen belangen. In dit hoofdstuk komen de volgende omgevingsaspecten aanbod:

- Archeologie
- Verkeer
- Bodem
- Externe veiligheid
- Geluid
- Lucht
- Natuur
- Projectgebonden Risicoanalyse (PRA)
- Water
- Kabels en Leidingen

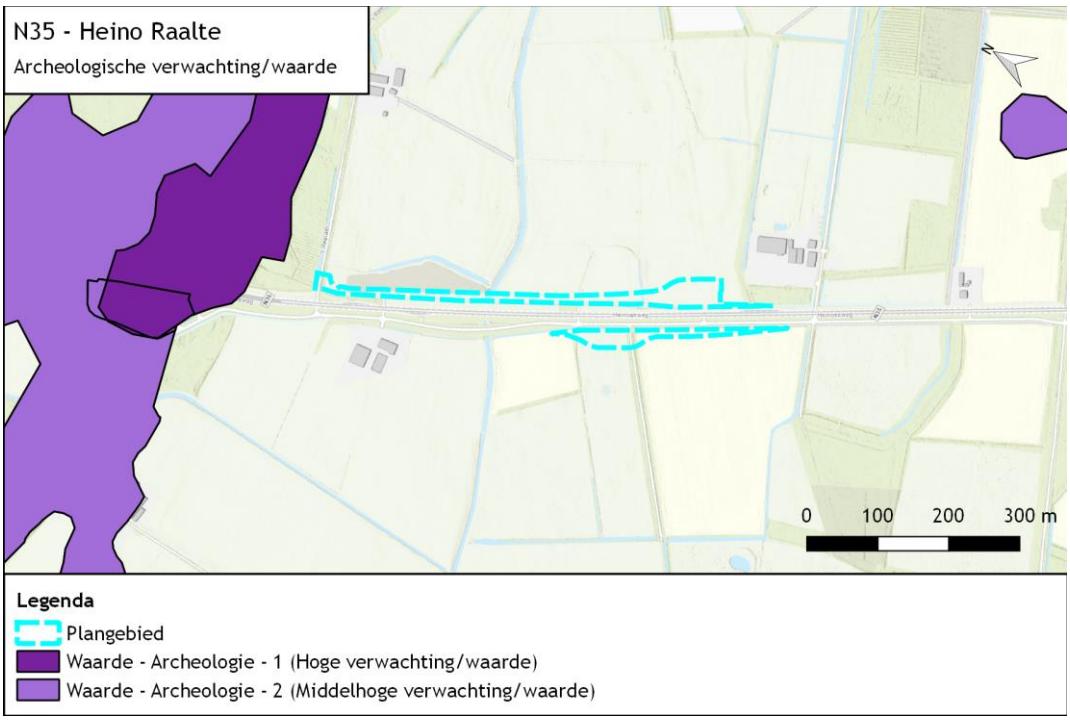
Per omgevingsaspect wordt steeds het kader en de belangrijkste conclusies opgesomd.

4.1 Archeologie

De gemeente Raalte heeft een lange en rijke geschiedenis. En kent daardoor ook een grote archeologische rijkdom. In het bestemmingsplan wordt het archeologisch beleid vastgelegd. De verbeelding en de regels geven aan wat de archeologische verwachting is en wanneer archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden. Basis daarvoor is de gemeentelijke archeologische verwachtings- en beleidskaart. Hierop is te zien in welke verwachtingszone het tracé van de N35 valt. Het archeologiebeleid van de gemeente Raalte is verwerkt in het bestemmingsplan 'Buitengebied' (vastgesteld op 08 juni 2012). De gemeente Raalte geeft voor een drietal categorieën aan (middelhoog, hoog en AMK-terrein) wanneer archeologisch onderzoek verplicht is te weten:

archeologische verwachting/waarde	**onderzoek/vergunningplicht indien**
middelhoog (WR-A-2)	verstoring van de bodem dieper dan 50 cm en plangebied groter dan 5.000 m²
hoog (WR-A-1)	verstoring van de bodem dieper dan 50 cm en plangebied groter dan 2.500 m²
AMK-terrein (WR-A-3)	voorafgaand aan ontwikkeling advies vragen aan archeoloog gemeente

Deeltraject Heino Raalte is niet gelegen binnen gebied dat een middelhoge of hoge archeologische verwachting/waarde kent. Er is ook geen sprake van overlap met een AMK-terrein. In de onderstaande figuur is de ligging van het plangebied ten opzichte van de gebieden met een archeologische verwachting/waarde weergegeven.



Voor het hele traject worden algemene maatregelen uitgevoerd, waarbij er binnen en aan het bestaande wegdek en berm wordt gewerkt. Deze werkzaamheden vallen niet onder de archeologische onderzoeksplicht. Daarnaast worden er locatiespecifieke maatregelen uitgevoerd bij specifieke knelpunten/ongevalscijfers en bij de aanleg van faunapassages. Hiervoor is wel archeologisch onderzoek noodzakelijk.

4.1.1 Onderzoeksresultaten

Hamaland Advies heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de herinrichting van N35 (zie Bijlage 2). Het bureauonderzoek is uitgevoerd conform de eisen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (protocol 4002; Bureauonderzoek, KNA, versie 4.0) en bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Afbakenen Plan- en onderzoeksgebied, vermelden overheidsbeleid, vaststellen consequenties toekomstig gebruik (KNA-LS01);
2. beschrijving van het huidig gebruik (KNA LSO2);
3. beschrijving van de historische situatie en de mogelijke verstoringen (KNA LSO3);
4. beschrijving van de bekende archeologische, ondergrondse bouwhistorische;
5. aardwetenschappelijk kenmerken (KNA LSO4);
6. het opstellen van een specifieke verwachting en formulering onderzoeksstrategie (KNA LSO5).

Het archeologisch bureauonderzoek heeft geleid tot een meer gespecificeerde verwachtingskaart met aangescherpte verwachtingswaarden. Ook wordt aangegeven of en zo ja in welke vorm en waar, vervolgonderzoek nodig is. Uit het onderzoek blijkt dat een 'inventariserend veldonderzoek, verkennende fase' noodzakelijk is op dit deeltraject.

Het inventariserend veldonderzoek is uitgevoerd door RAAP (zie Bijlage 3). Uit het onderzoek blijkt de verwachting op aanwezigheid van archeologische vindplaatsen over het algemeen laag is. Grote delen van de gebieden langs de N35 zijn al verstoord en/of is te nat geweest voor bewoning. Voor deeltraject Heino-Raalte geldt dat een groot deel van de lage archeologische verwachting volgens de gemeentelijke beleids-advieskaart behouden blijft, echter kan ook een deel worden bijgesteld naar een hoge archeologische verwachting. Indien verstoring van deze gebieden onvermijdelijk is dan wordt aanbevolen een proefsleuvenonderzoek uit te voeren. Deze onderzoeken worden uitgevoerd voorafgaand aan de realisatie van de maatregelen.

4.1.2 Conclusie

Een deel van de gronden binnen het plangebied zijn momenteel nog niet permanent vrij te geven op basis van het uitgevoerde onderzoek. Om de aanwezige archeologische waarden veilig te stellen is aan deze gronden een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' toegekend. Een proefsleuvenonderzoek dient onder bepaalde voorwaarden voorafgaand aan de (bouw)werkzaamheden worden uitgevoerd. Daaruit moet blijken dat er geen sprake is van verstoring van archeologische waarden. Indien wel sprake is van verstoring van archeologische waarden, dan regelt de dubbelbestemming tevens dat deze waarden moeten worden veiliggesteld.

4.2 Verkeer

De Notitie Effecten Omliggend Wegennet N35 (zie Bijlage 4) behandelt de verkeerskundige effecten op het omliggend wegennet van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal voor het deeltraject Heino-Raalte naar aanleiding van de te treffen maatregelen op de N35. Diverse 'directe' erfontsluitingen op de N35 worden opgeheven. Verkeer van en naar deze erven (woningen, bedrijven) rijdt dan via de nieuwe parallelweg en de nieuwe bajonetkruising van en naar de N35. Daarnaast zal over sommige bestaande parallelwegen meer verkeer gaan rijden, omdat verkeer moet omrijden van en naar de N35 via de nieuwe bajonetkruispunten.

Op het deeltraject Heino Raalte wordt een aantal directe erfontsluitingen met de N35 opgeheven. Aan de 'noordzijde' (verkeer richting Zwolle) wordt een nieuwe parallelstructuur gerealiseerd voor de ontsluiting. Aan de 'zuidzijde' (verkeer richting Almelo) ligt een bestaande parallelstructuur. Ontsluiting met N35 geschiedt via een nieuw aan te leggen bajonetkruispunt. Het ontwerp van de toekomstige situatie is in paragraaf 2.2. op tekening weergegeven.

4.2.1 Onderzoeksresultaten

Voor dit deeltraject is de nieuwe verkeerssituatie bepaald. De te verwachten nieuwe verkeersintensiteit is vergeleken met de geschatte capaciteit van die weg. Een inschatting is gemaakt of menging van gemotoriseerd verkeer en fietsers nog toelaatbaar is.

De meeste wegen bij Heino-Raalte zijn zogenaamde erftoegangswegen. Dit zijn wegen die bedoeld zijn om erven toegankelijk te maken. Op de wegvakken vinden manoeuvres plaats voor het in- en uitrijden van percelen. De capaciteit van de weg wordt hierdoor beperkt.

Gezien de wegbreedte, het aantal erftoegangen en de afstand tussen kruisingen en T-aansluitingen is de capaciteit van de erftoegangswegen binnen het studiegebied (rond de betrokken deeltrajecten) ingeschat op circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal).

Volgens de landelijke norm is het mengen van gemotoriseerd verkeer en fietsers toelaatbaar zolang de intensiteit lager is dan 2.500 mvt/etmaal. Bij hogere intensiteiten zijn maatregelen wenselijk zoals fietsstroken (<3.000 mvt/etmaal) of fietspaden (>3.000 mvt/etmaal).

4.2.2 Conclusie

Rondom deeltraject Heino-Raalte leiden de voorgestelde maatregelen op de N35 tot een toename van verkeersintensiteit tot maximaal bijna 200 motorvoertuigen per etmaal aan de 'zuidzijde' van de N35. Aan de 'noordzijde' van de N35 (sectie 2.1 en 2.2, nieuw aan te leggen parallelwegen) is de verwachte verkeersintensiteit respectievelijk 23 en 81 mvt/etmaal, dit is laag voor een erftoegangsweg. Dit leidt naar verwachting niet tot problemen in de verkeersafwikkeling.

Aan de zuidzijde van de N35 gaat het om een bestaande parallelweg. De intensiteitstoename naar maximaal 656 mvt/etmaal past ruim binnen de ingeschatte capaciteit van ongeveer 3.000 mvt/etmaal. Ook wat betreft de veilige menging van gemotoriseerd verkeer en fietsers is deze intensiteit nog toelaatbaar in relatie tot de landelijke norm. Daarnaast zijn er al verschillende snelheid beperkende maatregelen (drempels) aanwezig.

Op de Raalterdwarsweg geldt in de nieuwe situatie ook een intensiteit die nog toelaatbaar is met betrekking tot de landelijke norm. Wat betreft de veilige menging van gemotoriseerd verkeer en fietsers is hier al een vrij liggend fietspad aanwezig.

Op dit deeltraject zijn geen aanvullende maatregelen nodig.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect verkeer zich niet tegen de uitvoering van het bestemmingsplan verzet.

4.3 Bodem

Een verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd (zie Bijlage 5) ter plaatse van de onverharde (weg)bermen en op het terrein van derden. Doel van het vooronderzoek is het achterhalen van (potentieel) (water)bodemverontreinigende activiteiten die nu plaatsvinden of in het verleden hebben plaatsgevonden op of in de directe omgeving van de onderzoekslocatie.

Heino-Raalte ligt in zijn geheel binnen de grenzen van de gemeente Raalte. In het kader van regionaal bodembeheer heeft de gemeente Raalte samen met 11 aangrenzende gemeenten de Nota bodembeheer Regio IJsselland opgesteld (februari 2013). Uit de bodemkwaliteitskaarten blijkt dat de grond in de regio IJsselland in het algemeen schoon is. De gemeente Raalte hanteert een eigen bodemkwaliteitskaart (Oranjewoud, kenmerk 186259). Het gehele buitengebied binnen de gemeente Raalte wordt ingedeeld als kwaliteitsklasse landbouw/natuur. Dit betekent dat de verwachting is dat de grond ter plaatse van het deeltraject niet of hooguit licht verontreinigd is met parameters uit het standaardpakket grond.

4.3.1 Wettelijk kader

Voor de uitvoering van het landbodemonderzoek is een "standaard" vooronderzoek uitgevoerd conform de NEN 5725 en voor het waterbodemonderzoek conform de NEN 5717. Het onderzoek is opgezet conform de vigerende NEN-normen en de geldende wet- en regelgeving betreffende de kwaliteit van de uitvoering van milieuhygiënisch bodemonderzoek.

4.3.2 Onderzoeksresultaten

Op basis van de historische kaarten blijkt het deeltraject overwegend in gebruik te zijn geweest als openbare weg (wegbermen) en heeft het aangrenzend gebied een agrarische bestemming. Op het deeltraject hebben geen specifieke bodemverontreinigde activiteiten plaatsgevonden. In algemene zin kan gesteld worden dat de verwachte bodemkwaliteit binnen het deeltraject voldoet aan de kwaliteitsklasse landbouw/natuur. Dit betekent dat de grond niet of hooguit licht verontreinigd is met diffuse parameters als zware metalen en PAK.

Uitzondering hierop zijn de wegbermen. Deze zijn vanwege jarenlangeverkeersomissies verdacht op de aanwezigheid van (licht)verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en/of minerale olie. Daarnaast is bekend dat binnen de gemeente Raalte verhoogde gehalten aan arseen kunnen voorkomen. Om grond eventueel te kunnen hergebruiken dient het analysepakket uitgebreid te worden met de parameter arseen.

Op basis van de beoordeelde documenten is bekend dat binnen het deeltraject zogenaamde droogvallende kavel- en/of bermsloten (gegraven lintvormig water) aanwezig zijn. De sloten vallen onder provinciaal beheer. Bij de provincie Overijssel is, voor zover bekend, geen informatie beschikbaar over de bodemkwaliteit. De weteringen vallen onder het beheer van Waterschap Drents Overijssele Delta (voormalig Groot Salland).

4.3.3 Conclusie

Landbodem
In de humeuze bovengrond van deellocatie B (Heino – Raalte) zijn sterk verhoogde gehalten arseen (boven de interventiewaarde aangetoond. Ter plaatse van boring A19 (deellocatie A: Heino – Noord) is in de sterk roesthoudende bovengrond een licht verhoogd gehalte arseen aangetoond. In de grond van de overige deellocaties zijn geen verhoogde gehalten arseen aangetoond. De verhoogde gehalten arseen komen van nature verhoogd voor in de bodem van de gemeente Raalte.

De aangetoonde milieuhygiënische bodemkwaliteit levert geen belemmeringen op voor de voorgenomen reconstructiewerkzaamheden. Wel dient er bij graafwerkzaamheden en grondverzet rekening te worden gehouden met plaatselijk van nature verhoogde gehalten arseen in de bodem. Op basis van de onderzoeksresultaten bestaat er geen noodzaak voor nader onderzoek en/of sanering.

Waterbodem
In de sloten binnen dit deeltraject is geen sliblaag aangetroffen. De waterbodem blijkt overwegend vrij toepasbaar op landbodem en verspreidbaar op aangrenzend perceel. Indien toepassing op land plaatsvind, is plaatselijk sprake van klasse wonen of klasse industrie. De aangetoonde milieuhygiënische waterbodemkwaliteit levert geen belemmeringen op voor de voorgenomen reconstructiewerkzaamheden.

Terreindelen waar geen boringen zijn geplaatst
Ondanks het feit dat op een aantal terreindelen binnen de plangrens van Heino-Raalte geen boringen zijn uitgevoerd kan voor het betreffende deeltraject wel voldoende conclusies getrokken worden over de te verwachten bodemkwaliteit (landbouw / natuur). Zie voor een motivatie het hoofdstuk Strategie in het bodemonderzoek.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bodem zich niet tegen de uitvoering van het bestemmingsplan verzet.

4.4 Externe veiligheid

Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen dient externe veiligheid als afwegingskader te worden meegenomen. In de kader is een rapport externe veiligheid opgesteld (zie Bijlage 6).

4.4.1 Wettelijk kader

De volgende wet- en regelgeving is hierbij relevant:

- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Naast de relevante wet- en regelgeving is het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Raalte relevant.

4.4.2 Onderzoeksresultaten

De basisnetafstand voor de PR 10^{-6} contour is 0 meter en het GR ligt onder 10% van de OW. Bovendien geldt geen PAG. De te nemen grotere maatregelen voor de deeltrajecten Heino-Raalte vallen onder de werkingssfeer van de verantwoording van het GR ten behoeve van bestemmingsplan Buitengebied Raalte.

4.4.3 Conclusie

De te nemen grotere maatregelen voor dit deeltraject hebben geen invloed op de externe veiligheid. Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid zich niet tegen de uitvoering van het bestemmingsplan verzet.

Conform artikel 9 van het Bevt stelt, bij de voorbereiding van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 7, het bevoegd gezag het bestuur van de veiligheidsregio in wiens regio het gebied ligt waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft, in de gelegenheid advies uit te brengen over de in de artikel 7 en, voor zover van toepassing, artikel 8 genoemde onderwerpen. De gemeente Raalte moet het bestuur van de veiligheidsregio IJsselland in de gelegenheid stellen advies uit te brengen over de in de artikel 7 en, voor zover van toepassing, artikel 8 genoemde onderwerpen.

Advies Omgevingsdienst 9 oktober 2018
De herinrichting van de N35 leidt niet tot andere externe veiligheidsrisico's dan er nu al langs de N35 aanwezig is. Gezien het bestemmingsplan buitengebied herzien moet worden dient er ook weer getoetst te worden aan de externe veiligheid wet- en regelgeving.

De herinrichting leidt niet tot meer of andere vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen dan er nu al over de weg vervoerd worden. Dit betekent dat er geen plaatsgebonden risicocontour gaat ontstaan na herinrichting van de N35. Er is immers nu ook al geen plaatsgebonden risicocontour aanwezig.

Ook verandert er niets in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen het invloedgebied van deze weg. Dit blijft hetzelfde. Hiermee vindt geen toename plaats van de personendichtheid binnen het invloedgebied waardoor afgezien mag worden van de verdere verantwoording.

Tevens is in het kader van het bestemmingsplan buitengebied Raalte, welke in 2012 is vastgesteld, door AVIV een risicoanalyse uitgevoerd langs de N35. Hieruit is geconstateerd dat het groepsrisico zeer laag is en de oriënterende waarde niet overschrijdt. Gezien er geen wijzigingen plaatsvinden in de personendichtheid langs de N35 mag naar deze rapporten worden verwezen.

Tot slot dient er in het kader van bestemmingsplan herzieningen advies te worden ingewonnen bij de veiligheidsregio. Aangezien er geen wijzingen in personendichtheden gaat plaatsvinden mag worden verwezen naar het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan buitengebied Raalte. In dit bestemmingsplan heeft de veiligheidsregio hun advies gegeven over zelfredzaamheid, bereikbaarheid en bestrijdbaarheid. Dit leverde geen problemen op bij de vaststelling. Conclusie van de Omgevingsdienst IJsselland is dat het aspect externe veiligheid zich niet tegen de uitvoering van dit bestemmingsplan verzet.

4.5 Geluid

Een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai is uitgevoerd (zie Bijlage 7).

4.5.1 Wettelijk kader

De geluidwetgeving vanwege wegverkeerslawaai voor wegen die niet zijn opgenomen op de zogeheten geluidplafondkaart, is uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder. De geluidwetgeving is onder andere van toepassing op de aanleg van een nieuwe weg, de wijziging van een bestaande weg of de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in de zone van een weg. Het verrichte onderzoek heeft betrekking op de situatie 'aanleg van een nieuwe weg' en 'wijziging van een bestaande weg'.

4.5.2 Onderzoeksresultaten

De aanpassingen in Heino-Raalte resulteren nergens tot een reconstructie conform de Wet geluidhinder of een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde die geldt bij aanleg van een nieuwe weg.

4.5.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid zich niet tegen de uitvoering van dit bestemmingsplan verzet.

4.6 Lucht

In het kader van de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 8). Op basis van een goede ruimtelijke onderbouwing en het zorgvuldigheidsbeginsel is luchtkwaliteit een aspect dat in de plantoelichting aan de orde moet komen. Het onderzoek heeft als doel inzichtelijk te maken wat de bijdrage is aan de luchtkwaliteit en te toetsen aan de vigerende normen.

4.6.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor het luchtkwaliteitsonderzoek is de Wet milieubeheer. Voor een nadere toelichting op de luchtkwaliteitseisen wordt verwezen naar het Rapport Luchtkwaliteitsonderzoek.

4.6.2 Onderzoeksresultaten

In het kader van de Wet Milieubeheer Luchtkwaliteitseisen geldt een onderzoeksplicht. De Wet milieubeheer schrijft voor dat een project moet voldoen aan de in de Wm genoemde mogelijkheden. Het onderzoek heeft als doel inzichtelijk te maken wat de bijdrage is aan de luchtkwaliteit en te toetsen aan vigerende normen.

De uitkomsten van het onderzoek dienen als input voor het bestemmingsplan. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de maximaal berekende toename van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO2) in 2022, het jaar na realisatie, 0,4 µg/m3 bedraagt. Hiermee draagt het project N35 Wijthmen-Nijverdal niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.

Verdere toetsing aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie is derhalve niet vereist. In het jaar 2030, 10 jaar na realisatie, bedraagt de jaargemiddelde concentratie maximaal 15,4 µg/m3. Dit betekent dat ook in de situatie 2030 de grenswaarden niet worden overschreden.

De maximale toename voor fijn stof – PM10 – bedraagt in 2022 minder dan 0,1 µg/m3. Voor fijn stof draagt het project dus niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging en verdere toetsing aan grenswaarden is niet nodig. Zeer fijn stof – PM2.5 – is niet opgenomen in het besluit NIBM. Daarom is voor deze stof alleen getoetst aan de grenswaarden. In 2022 bedraagt de maximale jaargemiddelde concentratie 9,6 µg/m3 en in 2030 is dit 8,0 µg/m3. Daarmee wordt ook voor PM2.5 ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie.

Voor de luchtverontreinigende stoffen NO2 en PM10 wordt voldaan aan het Besluit NIBMen voor PM2.5 wordt ruimschoots voldaan aan de voorgeschreven grenswaarden.

Advies Omgevingsdienst IJsselland
Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de maximaal berekende toename van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO2) in 2022, het jaar na realisatie, 0,4 µg/m3 bedraagt. Hiermee draagt het project N35 Wijthmen-Nijverdal niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.

Verdere toetsing aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie is derhalve niet vereist. In het jaar 2030, 10 jaar na realisatie, bedraagt de jaargemiddelde concentratie maximaal 15,4 µg/m3 . Dit betekent dat ook in de situatie 2030 de grenswaarden niet worden overschreden.

De maximale toename voor fijn stof – PM10 – bedraagt in 2022 minder dan 0,1 µg/m3 . Voor fijn stof draagt het project dus niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging en verdere toetsing aan grenswaarden is niet nodig. Zeer fijn stof – PM2.5 – is niet opgenomen in het Besluit NIBM. Daarom is voor deze stof in eerste instantie getoetst aan de grenswaarden. In 2022 bedraagt de maximale jaargemiddelde concentratie 9,6 µg/m3 en in 2030 is dit 8,0 µg/m3 . Daarmee wordt ook voor PM2.5 ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie.

Voor de luchtverontreinigende stoffen NO2 en PM10 wordt voldaan aan het Besluit NIBM en voor PM2.5 wordt ruimschoots voldaan aan de voorgeschreven grenswaarden.

4.6.3 Conclusie

Uit het uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit langs de N35 blijkt dat de concentraties van fijn stof (PM2,5 en PM10) en stikstofdioxide (NO2) ter hoogte van de te wijzigen weg beneden de grenswaarden liggen en blijven liggen. Ook aan de advieswaarden van de WHO wordt voldaan.

Op grond van het uitgevoerde onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de wijziging van de N35 in de gemeente Raalte.

4.7 Natuur

In het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) is een onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 9). Voorafgaand aan het veldonderzoek is een bronnenstudie uitgevoerd, waarbij de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) is geraadpleegd. Binnen een straal van circa 200 meter van het plangebied is bekeken welke meldingen van de relevante soorten in de afgelopen 5 jaar zijn gedaan. Ook zijn de verspreidingsgegevens van kennisorganisatie gebruikt zoals RAVON, de Zoogdiervereniging, FLORON en de Vlinderstichting. De hieruit voortkomende informatie is gebruikt bij de uitvoering van het oriënterend veldbezoek.

Daarnaast zijn de inventariserende onderzoeken die in het kader van de herinrichting van de N35 zijn uitgevoerd opgenomen in dit rapport. Het gaat hierbij om de volgende rapporten:

- quickscan faunamaatregelen Rijksweg N35, Ecogroen, 16 september 2016;
- inventarisatie jaarrond beschermde vogelnesten, BTL-advies B.V., 31 augustus 2017;
- inventarisatie verblijfplaatsen eekhoorn, BTL-advies B.V., 31 augustus 2017;
- Vleermuisonderzoek N35 Wijthem - Nijverdal, Antea, 9 november 2017;
- Dassenondezoek N35 Wijthmen - Nijverdal, Das&Boom, Oktober 2018.

Aangezien bovengenoemde natuuronderzoeken dateren van 2017 en 2018 is eind 2020 en begin 2021 een actualisatie van de onderzoeken uitgevoerd in de vorm van een verkennend natuuronderzoek (zie Bijlage 10). Doel van het actualiserende verkennend natuuronderzoek is om vast te stellen of de in 2017 en 2018 uitgevoerde natuuronderzoeken ten behoeve van de wijziging van de bestemmingsplannen en de vergunningaanvragen voor het voorgenomen project nog een voldoende actueel en dekkend beeld geven van de aanwezigheid van zwaarder beschermde soorten in en rond het projectgebied.

Sinds de PAS-uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak in 2019 dienen de mogelijke effecten van stikstofdepositie die als gevolg van een project plaatsvinden zorgvuldig onderzocht te worden. Daarom is een AERIUS-berekening uitgevoerd om de stikstofdepositie als gevolg van het beoogde plan in beeld te brengen. De AERIUS-berekening is opgenomen in Bijlage 11.

4.7.1 Wettelijk kader

De Wet natuurbescherming (Wnb) is op 1 januari 2017 in werking getreden. De wet is in de plaats gekomen van de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De wet is ingedeeld in hoofdstukken en kent een algemeen deel (hoofdstuk 1), delen over Natura 2000-gebieden (hoofdstuk 2), soorten (hoofdstuk 3), houtopstanden, hout en houtproducten (hoofdstuk 4), verder delen die gaan over vrijstellingen, beschikkingen en verplichtingen (hoofdstuk 5), financiële bepalingen (hoofdstuk 6), handhaving (hoofdstuk 7), overige bepalingen (hoofdstuk 8) en tot slot een beschrijving van het overgangsrecht (hoofdstuk 9) en een beschrijving van de wijziging van overige wetten (hoofdstuk 10). In navolgende paragrafen is een samenvattende beschrijving van de voor dit rapport relevante delen van de wet gegeven.

4.7.2 Onderzoeksresultaten soortenbescherming

Uit het actualiserend verkennend natuuronderzoek (Aveco de Bondt, 2021) blijkt dat het in 2017 uitgevoerde gerichte veldonderzoek in combinatie met het actualiserend verkennend natuuronderzoek een voldoende actueel en dekkend beeld geeft van de onderzochte soorten.

Uit het Rapport Wet natuurbescherming (Arcadis Nederland B.V., 2017) blijkt dat als gevolg van de werkzaamheden langs de N35:

- Kunnen verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming ten aanzien van beschermde soorten worden overtreden. Het gaat hier met name om effecten op vleermuizen, eekhoorn en algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieën en vogels. Deze overtredingen kunnen worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen (zie paragraaf 5.3). In deze paragraaf zijn de mitigerende maatregelen beschreven. Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden worden deze uitgewerkt in een ecologisch werkprotocol, zodat een juiste uitvoering van de maatregelen gegarandeerd is.
- Kan overtreding van verbodsbepalingen wel worden voorkomen ten aanzien van das. In opdracht van RWS heeft Das&Boom een verdiepend onderzoek (2018) gedaan naar het leefgebied van de das in verband met de reconstructie van de N35. In het onderzoek is aangegeven welke mogelijke nadelige effecten de werkzaamheden hebben op de Das en welke maatregelen genomen kunnen worden om deze effecten te mitigeren en/of te compenseren. Ook is beschreven in hoeverre de al bestaande faunavoorzieningen, indien nodig, verbeterd kunnen worden. De uitkomsten van het verdiepende onderzoek zijn dat er geen ontheffing Wnb nodig is voor de das, indien door RWS invulling wordt gegeven aan de mitigerende maatregelen zoals gesteld in de rapportage van Das&Boom.
- Is er sprake van permanent ruimtebeslag op ZONW van de provincie Overijssel. De zone biedt ruimte voor groen ondernemerschap, maar heeft geen betrekking op het voorgenomen initiatief.

Hieronder worden voor Heino-Raalte de maatregelen beschreven, in aanvulling op de algemene zorgplicht, om overtredingen van de verbodsbepalingen te voorkomen (volgens N35 Rapport Wet natuurbescherming, Arcadis Nederland B.V. 2017). De volgende mitigerende maatregelen hebben betrekking op de maatregelen deeltraject Heino-Raalte.

Das

Uit nader onderzoek is niet gebleken dat de werkzaamheden leiden tot het verwijderen van essentiële wissels en dat het nemen van maatregelen noodzakelijk is. Wel worden de volgende mitigerende maatregelen getroffen:

- Werk buiten de kwetsbare periode van das. De kwetsbare periode van de voortplanting begint bij de zwangerschap in december en eindigt op het moment dat de jongen zelfstandig hun weg kunnen gaan begin juli.
- Voor zonsondergang, maar niet later dan 19.00 uur, moet de bijkomende menselijke invloed zo veel als mogelijk tenietgedaan zijn. Wissels zijn weer toegankelijk, afval is opgeruimd, gebruikte machines en voertuigen zijn uit het gebied verwijderd.

Uit het onderzoek van Das&Boom blijkt dat geen ontheffing Wnb nodig is voor de das indien invulling wordt gegeven aan de mitigerende maatregelen zoals gesteld in de rapportage van Das&Boom.

4.7.3 Onderzoeksresultaten gebiedsbescherming

NNN-gebieden

Effecten op NNN-gebieden als gevolg van de realisatie van de maatregelen op dit deeltraject zijn uitgesloten, er is immers geen sprake van ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura 2000
Nabijgelegen Natura 2000-gebieden betreffen:

- Boeteleverd op circa 5 km ten zuiden;
- Rijntakken op circa 7,5 km ten westen;
- Vecht- en Beneden-Reggegebied op circa 10 km ten oosten;
- Sallandse Heuvelrug op circa 10 km ten zuiden;
- Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht op circa 11 km ten noorden;

Gelet op de aard, omvang en duur van de voorgenomen plan en de afstand tussen het plangebied en omliggende Natura 2000-gebieden, zijn negatieve effecten ten gevolge van geluid, trillingen, (kunst)licht, visuele verstoring, areaalvelies en aantasting van de hydrologie op voorhand

uitgesloten. De effecten van de emissie van stikstof kunnen echter op een grotere afstand invloed hebben op stikstofgevoelige natuur. Middels een AERIUS-berekening zijn de effecten van de emissies die tijdens de aanlegfase plaatsvinden op depositie in nabij gelegen natura 2000 gebieden in beeld gebracht. Uit de uitgevoerde AERIUS berekening blijkt dat de werkzaamheden niet leiden tot stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden. Significante negatieve effecten vanwege stikstofdepositie tijdens de realisatiefase zijn op voorhand uitgesloten. Onderhavig plan leidt niet tot wijzigingen met betrekking tot de gebruiksfase. Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

4.7.4 Conclusie

Verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming ten aanzien van beschermde soorten kunnen worden overtreden. Het gaat hier met name om effecten op vleermuizen, eekhoorn en algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieën en vogels. Deze overtredingen kunnen worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen. In het rapport Wet natuurbescherming (Arcadis Nederland B.V., 2017) worden de mitigerende maatregelen nader toegelicht. Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden moeten deze worden uitgewerkt in een ecologisch werkprotocol, zodat een juiste uitvoering van de maatregelen gegarandeerd is.

Rekening houdend met de mitigerende maatregelen kan geconcludeerd worden dat het aspect natuur, onderdeel soortenbescherming, zich niet tegen de uitvoering van het bestemmingsplan verzet.

Uit de uitgevoerde AERIUS berekening blijkt dat de werkzaamheden niet leiden tot stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden.Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

4.8 Projectgebonden risicoanalyse

In opdracht van Arcadis Nederland is door Ortageo Noordoost B.V. een Projectgebonden Risico Analyse (PRA) opgesteld voor de uitvoering van diverse reconstructie werkzaamheden aan de N35 tussen Nijverdal en Wijthmen (zie Bijlage 12).

Door Envita is in november 2017 een vooronderzoek naar niet gesprongen Conventionele Explosieven (CE) uitgevoerd voor dit deel van de N35. De conclusie van het vooronderzoek is dat een aantal toekomstige werkgebieden verdacht zijn op CE uit de Tweede Wereldoorlog.

De mogelijke aanwezigheid van CE vormt een risico voor werknemers, personeel en/of omwonenden tijdens de realisatie van het project, doordat CE in de bodem door contact of grondtrillingen ongecontroleerd in werking kunnen treden. Voor de veilige en verantwoorde uitvoering van het project is het noodzakelijk om de specifieke risico's van CE voor de projectwerkzaamheden te inventariseren en te beoordelen, gevolgd door een advies over de te nemen maatregelen. Voor ORBIS is het van belang hoe de voorgenomen werkzaamheden met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid van CE op een veilige en verantwoorde wijze kunnen worden uitgevoerd.

Het doel van een PRA is om na te gaan of er op de locaties sprake is van actuele te verwachten risico's van eventueel aanwezige CE op basis van de verdenking en naoorlogse activiteiten. Hiermee is beoordeeld in hoeverre de voorgenomen grondroerende werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder specifieke maatregelen zoals vrijgavemetingen of waarbij deze zo veel mogelijk worden beperkt.

4.8.1 Wettelijk kader

De arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) stelt regels voor zowel werkgevers als werknemers ten aanzien van de gezondheid, de veiligheid en om het welzijn te bevorderen. De Arbowet is een kaderwet met algemene bepalingen en richtlijnen over het arbeidsomstandighedenbeleid. Het Arbobesluit geeft de meer concrete regelgeving.

De belangrijkste regelgeving voor het opsporen van CE volgt uit artikel 4.10 van het Arbobesluit (Staatsblad 2006, nummer 142). Het betreft de Beoordelingsrichtlijn Opsporen Conventionele Explosieven (BRL-OCE). In de BRLOCE werden proceseisen gesteld aan het opsporen van CE. In 2012 is de BRL-OCE vervangen door het Werkveld Specifieke Certificatie Schema OCE (WSCS-OCE). Deze PRA is opgesteld conform de vigerende regelgeving WSCS- OCE van juli 2016. Het opsporen van CE omvat het geheel van organisatie en uitvoering binnen het opsporingsgebied.

Meer algemeen is er vanuit de gemeentewet aandacht voor de openbare orde en veiligheid. De gemeente Raalte, in geval van deze PRA, is bevoegd gezag voor het opsporingsproces met betrekking tot CE.

Deze PRA is gebaseerd op informatie afkomstig uit rapporten, kaartmateriaal en overige informatie aangeleverd door de opdrachtgever en opgesteld conform het WSCS-OCE.

4.8.2 Onderzoeksresultaten

Uit de risico-analyse van de PRA blijkt dat voor het deeltraject Heino-Raalte, geen werkzaamheden zijn gepland binnen de vastgestelde gebieden.

4.8.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat uitkomsten uit de PRA zich niet tegen de uitvoering van het bestemmingsplan verzetten.

4.9 Kabels en leidingen

4.9.1 Onderzoeksresultaten

Rondom het deeltraject liggen diverse leidingentracés. Vanwege de omvang van het tracé zijn er veel verschillende K&L aanwezig. Een uitgebreidere inventarisatie en analyse is te vinden in het deelrapport Kabels en Leidingen (zie Bijlage 13).

4.9.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de uikomsten van de inventarisatie niet tegen de uitvoering van het bestemmingsplan verzetten.

4.10 Waterparagraaf

4.10.1 Wettelijk kader

Op grond van artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening moeten ruimtelijke plannen voorzien worden van een waterparagraaf. Hiervoor moet het proces van de watertoets worden doorlopen. Bij het watertoetsproces gaat het om het hele proces van vroegtijdig meedenken, informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Omdat het plangebied in overstroombaar gebied ligt is in paragraaf 4.11 een overstromingsrisico paragraaf opgenomen.

4.10.2 Watertoets

Waterschap Drents Overijsselse Delta is in 2019 geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. Daaruit is gebleken dat sprake is van een normale procedure met bijbehorende uitgangspuntennotitie. De uitgangspuntennotitie is toegevoegd Bijlage 13. In deze paragraaf is aangegeven hoe de daarmee om is gegaan.

Watersysteem

In de huidige situatie stroomt het hemelwater langs het wegtracé in de sloot die parallel aan de N35 loopt. Dit zal in de toekomstige situatie niet veranderen. Deze sloot wordt waar nodig bij bajonetkruisingen omgelegd zodat deze hun functie behouden en er geen afname of onderbreking van deze sloot is. De nieuwe bermsloten komen overigens niet op de legger van het waterschap, maar worden opgenomen in de bestemming 'Verkeer' van het bestemmingsplan. De wijzigingen bestaan uit het dempen van watergangen, het graven van nieuwe watergangen en het wijzigen (verwijderen, aanleggen) van duikers.

Voor die activiteiten, die raakvlak hebben met de primaire watergang en diens beschermingszone en de waterhuishouding in het algemeen, wordt een watervergunning aangevraagd bij het Waterschap Drents Overijsselse Delta. De aanvraag van de watervergunning vindt gecoordineerd plaats tegelijkertijd met de besluitvorming over onderhavig bestemmingsplan en daarover heeft reeds vooroverleg plaatsgevonden (zie paragraaf 6.3.2).

Wateroverlast

De berging en infiltratievoorziening moeten dusdanig gedimensioneerd worden dat er geen inundatie optreedt bij T=100-bui, waarbij een extra +10% wordt gerekend vanwege de toename door klimaatontwikkeling. Dit kan op verschillende manieren vormgegeven worden, bijvoorbeeld in de vorm van doorlatende verharding met waterberging in de fundering van de verharding of het toepassen van infiltratiekratten onder de verharding.

Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie in de bodem het uitgangspunt. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's geniet daarbij de voorkeur. Om deze reden is gekozen voor de aanleg van wadi's in de oksels van de bajonetkruisingen. De toename aan verhard oppervlak wordt gecompenseerd door de wadi's.

Waterkwaliteit

Het afvalwater uit het plangebied wordt afgevoerd via het bestaande gemengde rioolstelsel. Indien nodig wordt een voorziening getroffen (olieafscheiders e.d.) waarmee het geloosde water voldoet aan het Activiteitenbesluit Milieubeheer voor een inrichting type C. Schoon hemelwater wordt geïnfiltreerd, indien mogelijk, en anders gebufferd in een bovengrondse voorziening.

Externe werking ruimtelijk plan

Ten behoeve van de realisatie van het plan zijn hooguit tijdelijke grondwateronttrekkingen benodigd. Indien daar op grond van de Waterwet een melding of vergunning van het waterschap voor nodig is wordt dit in de uitvoering georganiseerd. Van structurle grondwateronttrekking is geen sprake. Het bestaande grond- en oppervlaktewaterregime is het uitgangspunt.

Beheer en onderhoud

Bij het opstellen van het ontwerp van de waterhuishouding is rekening gehouden met eisen en wensen ten behoeve van beheer en onderhoud van het watersysteem, zoals het voorzien in een onderhoudspad langs de watergangen.

Waterkeringen

Het plangebied ligt niet in de buurt van bestaande waterkeringen en/of waterstaatswerken.

4.10.3 Conclusie

Onderhavig plan is in het kader van het vooroverleg in 2021 nogmaals aan het Waterschap Drents Overijsselse Delta is voorgelegd (zie ook paragraaf 6.3.5). Het Waterschap Drents Overijsselse Delta heeft per mail aangegeven in te stemmen met het voorliggende ontwerp bestemmingsplan.

4.11 Overstromingsrisicoparagraaf

Bij nieuwe ontwikkelingen is het gewenst dat tijdig wordt nagedacht over voorzieningen dan wel maatregelen die kunnen worden getroffen, waarbij eventuele risico's en nadelige effecten van een overstroming kunnen worden beperkt. Het betreft ook een stuk bewustwording dat bouwen in risicovolle gebieden bepaalde risico's met zich meebrengt en dat hier adequaat mee omgesprongen dient te worden.

4.11.1 Wettelijk kader

Artikel 2.14.4 Overstroombaar gebied van de verordening bij de provinciale Omgevingsvisie Overijssel schrijft voor dat voor ruimtelijke ontwikkelingen in overstroombaar gebied een overstromingsrisicoparagraaf moet wordt opgenomen in de toelichting bij bestemmingsplannen. Onder overstroombaar gebied verstaan we gebieden die normaal gesproken niet onder water staan, maar kunnen overstromen (tijdelijk onder water staan) als gevolg van een extreme gebeurtenis. Het gaat zowel om buitendijkse gebieden die bij hoogwater overstromen (bijvoorbeeld uiterwaarden) als om de beschermde gebieden achter de dijk (binnendijkse gebieden) die alleen bij een calamiteit onder water komen te staan. De N35 ligt binnen dijkring 53.

4.11.2 Onderzoeksresultaten

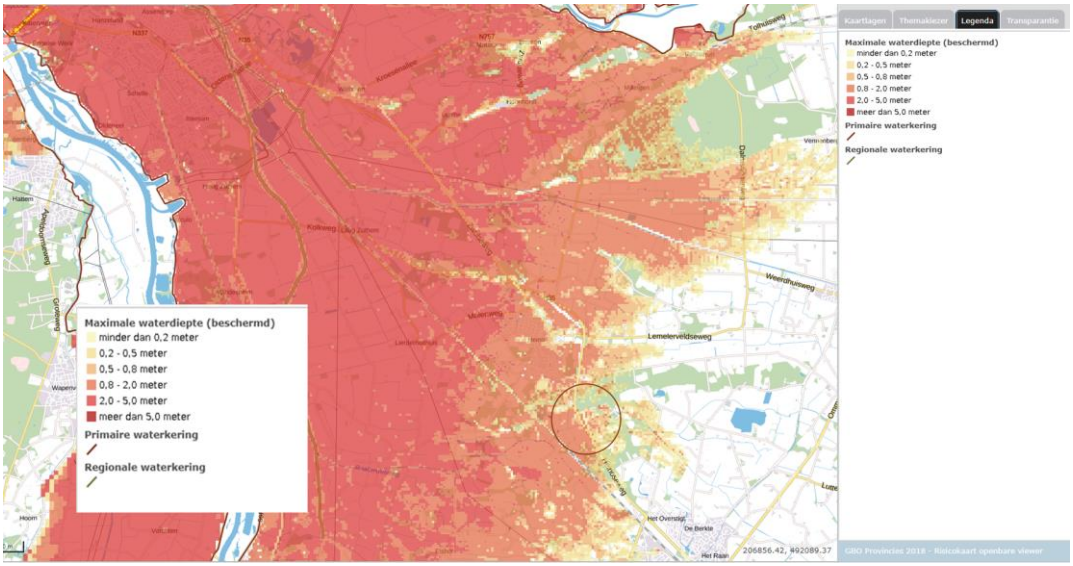
Risico-inventarisatie

De ernst van een overstroming wordt bepaald door:

- de maximale waterdiepte tijdens een overstroming (is af te leiden uit de risicokaart);
- de kans op een overstroming;
- de beschikbare tijd voor evacuatie / noodmaatregelen (hoe lang duurt het tot het water er is?).
- Maximale waterdiepte bij en kans op overstroming

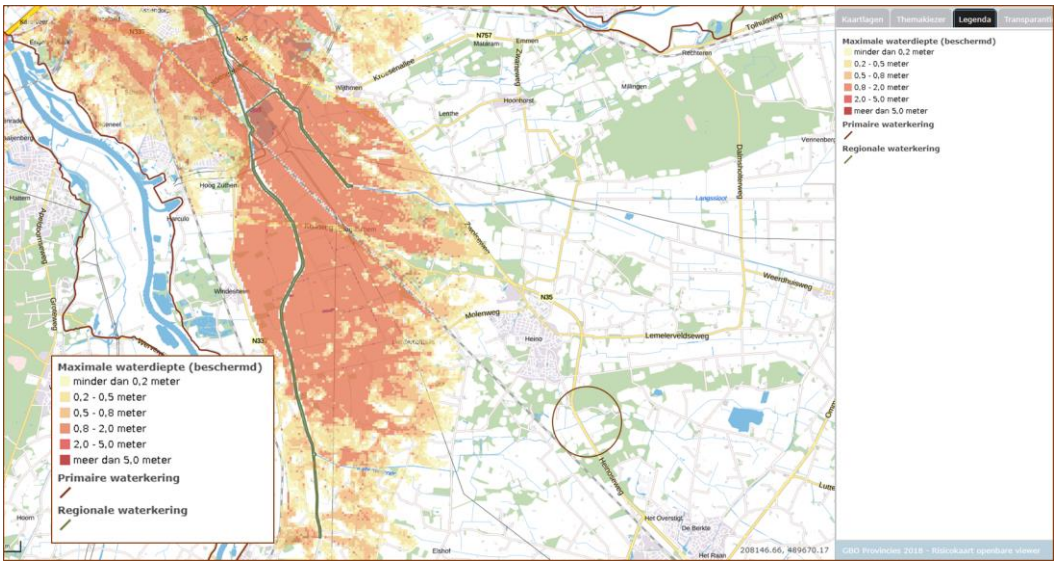
Op de risicokaart komt het volgende kaartbeeld naar voren bij overstromingen van een kleine kans (1/1000 tot 1/10.000 jaar). Dit zijn de overstromingen vanuit het primaire systeem (bijvoorbeeld de IJssel of de Vecht) waar de dijken een strenge norm hebben. Voor de N35 wordt een waterdiepte van 0,2 – 0,8 m gevonden met op bepaalde plekken een waterdiepte van 0,8 – 2 m. Voor het omringende gebied van deze weg worden waterdieptes van 0,8 – 2 m gevonden.

De maximale stroomsnelheid wordt op deze locatie minder relevant gevonden.



Figuur : Waterdiepte kleine overstromingskans

Ter vergelijking is hieronder het kaartbeeld toegevoegd van een situatie bij een overstroming met middelgrote kans (1/100 jaar). Dit zijn overstromingen vanuit het regionale systeem zoals bijvoorbeeld de Sallandse Weteringen. Deze keringen hebben een norm van 1/200 per jaar. De betreffende locatie blijft in deze situatie droog.



Figuur : Waterdiepte milddelgrote overstromingskans

4.11.3 Conclusie

Ondanks dat de kans op een overstroming klein is, wordt er toch voor gekozen om met een overstroming rekening te houden. Er verandert ten opzichte van de huidige situatie weinig waardoor er geen extra maatregelen genomen worden.

4.12 M.e.r. beoordelingsplicht

Voor de activiteiten voor een ontwikkeling, in dit geval het verbeteren van de verkeersveiligheid op de rijksweg N35, die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben is een m.e.r. procedure doorlopen (zie Bijlage 15). Het doorlopen van een m.e.r.-procedure kan voortkomen uit wettelijke verplichtingen of vrijwillig opgestart worden.

Een m.e.r.-procedure is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn drie onafhankelijke aanvliegroutes die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht en die alle drie getoetst moeten worden. Bepalend hierbij is de activiteit (of zijn de activiteiten) waarop het plan of besluit betrekking heeft:

1. Toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).
2. Toetsing of het uitvoeren van een passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming voor dit plan verplicht is. Wanneer dit zo is dan is het plan mogelijk m.e.r.-plichtig.
3. Toetsing aan de provinciale milieuverordening.

Conclusie
In de memo m.e.r. beoordeling zijn de maatregelen die nodig zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N35 getoetst of zij m.e.r. plichtig zijn. Voor de ruimtelijke inpassing van de maatregelen is een bestemmingsplanwijziging nodig. Bij toetsing aan het besluit m.e.r. blijken de aanpassingen aan de N35 geen m.e.r.-plichtige of m.e.r. beoordelingsplichtige activiteit te zijn.

Ook blijken de activiteiten niet m.e.r plichtig in het kader van de Wet natuurbescherming, omdat voor deze werkzaamheden geen passende beoordeling vereist is én de werkzaamheden niet voldoen aan een van de activiteiten als genoemd in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Het project is ook niet m.e.r. beoordelingsplichtig, aangezien de werkzaamheden niet kunnen worden aangemerkt als een van de activiteiten genoemd in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Hoofdstuk 5 Juridische aspecten

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk behandelt de juridische planopzet van dit bestemmingsplan. Na een korte inleiding is in de volgende paragraaf de opzet van regels en verbeelding toegelicht. Paragraaf 5.3 bevat een korte toelichting per bestemming / regels.

Het bestemmingsplan vindt zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening. In artikel 3.1 van deze wet is bepaald dat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt. De uitvoering is een taak van burgemeester en wethouders.

Ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening bestaat een bestemmingsplan uit (plan)regels en de verbeelding. Deze twee onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden beschouwd. Het bestemmingsplan gaat vergezeld van een toelichting waarin de achtergronden en motivatie uiteen worden gezet.

Het bestemmingsplan is een gemeentelijk instrument waarin regels zijn opgenomen voor het gebruik (in de ruime zin van het woord) van gronden en bouwwerken. Zowel de burger als de overheid moet zich houden aan het bestemmingsplan. Door middel van een bestemmingsplan kan een gemeente haar doelstellingen op ruimtelijk ordeningsgebied handen en voeten geven. Dit geschiedt door het leggen van bestemmingen en daarbij aan te geven wat wel en niet is toegestaan.

Voorliggend bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht: het maakt de benodigde aanpassingen aan de N35 mogelijk. Daarnaast is het bestemmingsplan ook behoudend van karakter. Reeds geldende bepalingen, onder andere met betrekking tot bestaande en te behouden leidingen zijn conform het geldende bestemmingsplan buitengebied overgenomen. Sowieso is qua regeling en systematiek - voor zover mogelijk - aangesloten bij de regeling van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen.

5.2 Opzet regels en verbeelding

Op de verbeelding zijn de (dubbel)bestemmingen toegekend ten behoeve van de aanpassingen aan de N35. Zo kunnen de nieuwe parallelweg en het nieuwe bajonetkruispunt worden aangelegd. De bestemmingen zijn voorzien van bouwregels en gebruiksregels. Deze zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan zodat deze naadloos aansluiten.

Naast de hoofdbestemming zijn er dubbelbestemmingen opgenomen om specifieke regelgeving of nadere afwegingen op te nemen. Dit is met name aan de orde voor de regels en mogelijkheden, als gevolg van de aanwezigheid en de bescherming van landschappelijke waarden en/of kabels en leidingen in het plangebied.

5.3 Toelichting op de bestemmingsregeling

In deze paragraaf is per artikel een korte toelichting / onderbouwing opgenomen over de essentie van het artikel.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen
In dit artikel zijn de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd voor zover deze begrippen van het 'normale' spraakgebruik afwijken of een specifiek juridische betekenis hebben. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan zal moeten worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten
Het onderhavige artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer
Binnen de bestemming Verkeer zijn de gronden bestemd omwille van de door te voeren aanpassingen aan de bestaande N35. In het artikel worden de parallelweg en het nieuwe bajonetkruispunt met bijbehorende voorzieningen mogelijk gemaakt. De reeds bestaande N35, maar ook de ruimte die nodig is om de N35 op te waarderen heeft de bestemming 'Verkeer' gekregen. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn dus ook de wegen opgenomen die aansluiten op de N35.

Artikel 4 Waarde - Landschap 1
Deze dubbelbestemming is opgenomen voor de essen.

Artikel 5 Waarde - Archeologie 1
Om de archeologische waardevolle gebieden veilig te stellen, gelden er op deze gronden beperkingen ten aanzien van het bouwen voor de met deze bestemming samenvallende bestemmingen. Bouwen is uitsluitend toegestaan indien uit onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn of dat de waarden voldoende worden veiliggesteld. Daarnaast geldt er een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

De regeling is niet van toepassing op bestaande bouwwerken voor zover ingeval van herbouw gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundamenten. In alle overige gevallen is de regeling van toepassing voor het oprichten van nieuwe bebouwing of uitvoeren van grondbewerkingen dieper dan 50 cm met een groter oppervlak dan 2.500 m².

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is niet noodzakelijk voor werken en werkzaamheden die betrekking hebben op normaal beheer en onderhoud overeenkomstig de toegekende bestemming.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Antidubbeltelregel
Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt, bijvoorbeeld ingeval (onderdelen van) bouwvlakken van eigenaars wisselen.

Artikel 7 Algemene bouwregels
Dit artikel bevat een aantal algemene uitgangspunten voor bouwen, zoals bestaande afmetingen, afstanden en bebouwingspercentages, en afstanden tot wegen en water.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels
In de algemene gebruiksregels is opgenomen wat onder verboden gebruik van de gronden wordt verstaan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overgangsrecht
Overgangsrecht bouwwerken
Het overgangsrecht ten aanzien van bouwen is neergelegd in artikel 9.1. Uitbreiding van de bebouwing die onder het overgangsrecht valt is slechts mogelijk met een omgevingsvergunning voor afwijken van burgemeester en wethouders.

Overgangsrecht gebruik
Artikel 9.2 betreft de overgangsbepaling met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken voor zover dat gebruik afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt.

Artikel 10 Slotregel
Dit artikel geeft aan onder welke naam dit plan kan worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

Ingevolge het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaat een bestemmingsplan vergezeld van een toelichting waarin ook inzicht wordt gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk komen zowel de financiële als de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aan de orde. Zowel de formele procedure als het proces dat is doorlopen met de omgeving en andere betrokkenen wordt omschreven onder maatschappelijke uitvoerbaarheid.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

6.2.1 Financiële dekking

Ingevolge het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening gaat een bestemmingsplan vergezeld van een toelichting waarin ook inzicht wordt gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Hierna wordt inzicht gegeven in de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

Het realiseren van dit plan maakt onderdeel uit van een pakket van maatregelen dat voortvloeit uit de Bestuursovereenkomst N35 Wijthmen - Nijverdal van 27 oktober 2014 (hierna: Bestuursovereenkomst) die is gesloten tussen Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen. Het taakstellend budget voor dit maatregelenpakket is € 15 miljoen: hiervan is de bijdrage van de Provincie Overijssel € 10 miljoen en van het Rijk € 5 miljoen vanuit het programma 'Meer Veilig 3'. Alle hierboven genoemde bijdragen van de partijen zijn op prijspeil 2014. Het taakstellend budget dekt de kosten voor de uitvoering van de maatregelen inclusief de BTW. Deze kosten voor uitvoering van de maatregelen bestaan onder andere uit planvorming, verwerving van gronden, de kosten van het verleggen van kabels en leidingen voor zover ten laste van Rijkswaterstaat, de aanleg van parallelwegen langs en aansluitingen op de N35, mitigerende maatregelen in het kader van natuurbescherming, landschappelijke inpassing en planschade. Ten aanzien van de kosten voor beheer en onderhoud is overeengekomen dat de beheerder van de infrastructuur, Rijkswaterstaat, de kosten voor het beheer en onderhoud voor zijn rekening neemt.

6.2.2 Grondverwerving, nadeelcompensatie en planschade

Grondverwerving
Voor het realiseren van projecten - zoals de aanleg van een weg of de realisatie van een bedrijventerrein - heeft de overheid grond nodig. Die grond is vaak in handen van particulieren of bedrijven. Als de grondeigenaar en de overheid het niet eens kunnen worden over de aankoop of de vergoeding, dan kan de overheid een zogenaamde onteigeningsprocedure inzetten. De onteigeningswet schrijft voor hoe de overheid kan onteigenen. Onteigening is alleen mogelijk in het algemeen belang en onder strikte wettelijke voorwaarden, omdat eigendom een fundamenteel recht is. Wie onteigend wordt, heeft recht op een volledige schadeloosstelling.

Een deel van de gronden voor de aanleg van de parallelweg en de bajonetkruising is nog niet in eigendom en moet worden verworven om de parallelwegen inclusief bermsloten te kunnen aanleggen. Uitgangspunt is dat de gronden minnelijk worden verworven. Waar nodig kan en zal in het uiterste geval tot onteigening worden overgegaan. De administratieve onteigening zal van start gaan nadat het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad Raalte.

Nadeelschadecompensatie/planschade
Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. De schade kan bijvoorbeeld bestaan uit waardevermindering van een woning of verlies van inkomsten. Of sprake is van vergoedbare planschde dient vastgesteld te worden door een onafhankelijke adviseur. De gemeente stelt het bedrag van de eventuele schadevergoeding vast. U krijgt geen tegemoetkoming als er al op een andere manier iets voor de schade is geregeld.

Met voorliggend bestemmingsplan worden parallelwegen aangelegd en worden watergangen gewijzigd ten opzichte van het voorgaande planologisch regime. De eventueel te vergoeden nadeelcompensatie zijn door Saoz (2018) geraamd op nihil uitgaande van het onverkort toepassen van de door de Minister als uitgangspunt gehanteerde drempel van 15% van de normomzet op jaarbasis ter zake van de invulling van het normaal maatschappelijk risico. Eventueel toch optredende planschade kosten zullen ten laste worden gebracht van de projectreserve (onvoorzien).

6.2.3 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan is in financieel-economische zin uitvoerbaar.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.3.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerp bestemmingsplan dient overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Bro. Dit vooroverleg wordt met alle relevante instanties gevoerd. Ook is er vooraf met omwonenden en grondeigenaren overleg geweest met de plannen. Hierover meer in paragraaf 6.3.3. Een ontwerpbestemmingsplan dient conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gedurende 6 weken ter inzage gelegd worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen op het bestemmingsplan. Zie hierover meer in paragraaf 6.3.4.

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, wordt kennisgegeven van het vaststellingsbesluit. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er voor belanghebbenden de mogelijkheid beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het bestemmingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de terinzagelegging in werking. Indien er beroep wordt ingesteld, treedt het bestemmingsplan na afloop van de beroepstermijn in werking. Alleen indien er een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend treedt het bestemmingsplan pas in werking indien het verzoek is afgewezen. De procedure eindigt (indien er beroep is ingesteld) met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

6.3.2 Coördinatieregeling

Rijkswaterstaat heeft de gemeente Raalte verzocht om ten behoeve van de realisatie van dit project de gemeentelijke coördinatieregeling zoals neergelegd in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening toe te passen. De gemeenteraad van de gemeente Raalte heeft op 4 december 2017 besloten om de coordinatieregeling op basis van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening toe te passen. De toepassing van de gemeentelijke coördinatieregeling leidt ertoe dat de voorbereiding van de te coördineren besluiten zoveel mogelijk gelijktijdig en gecoördineerd plaatsvindt. De besluiten waarop de coördinatieregeling van toepassing is, doorlopen tegelijkertijd dezelfde (voorbereidings)procedure. Het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-vergunningen worden tegelijkertijd ter inzage gelegd, waarbij de mogelijkheid bestaat om zienswijzen in te dienen tegen de ontwerpbesluiten. Bij eventueel beroep tegen de gecoördineerde besluiten worden die besluiten als één besluit aangemerkt. Tevens betekent dit dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in beginsel binnen zes maanden (in plaats van binnen één jaar) uitspraak doet over eventuele beroepen.

In dit geval wordt het bestemmingsplan met toepassing van de gemeentelijke coördinatieregeling gecoördineerd voorbereid met:

- een omgevingsvergunning voor het kappen van bomen;
- een watervergunning voor wijzigingen aan de waterhuishoudingen;
- het intrekken en verlenen van een de Wbr-vergunning voor het hebben, behouden, gebruiken en onderhouden van een oversteek c.q. in- en uitrit;
- het verkeersbesluit voor het aanbrengen van verkeerstekens op het wegdek en het plaatsen van verkeersborden.

Het bestemmingsplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld, terwijl de omgevingsvergunning voor kappen door het college van burgemeester en wethouders wordt verleend. De watervergunning wordt verleend door het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Het intrekken en het eventueel opnieuw verlenen van de Wbr-vergunnig en het Verkeersbesluit worden genomen door Rijkswaterstaat.

6.3.3 Participatie

Omwonenden van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal hebben sinds 2016 op verschillende momenten meegepraat over de uitwerking van de maatregelen op dit traject. De opmerkingen van geïnteresseerden hebben geleid tot aanpassingen aan het ontwerp. Inmiddels is de periode van meedenken over de maatregelen afgerond.

Van de bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt.

Hieronder volgt een beknopt overzicht van de georganiseerde bijeenkomsten.

Terugblik
Mei 2016 – Tijdens twee informatiemarkten voor de omgeving zijn de plannen gepresenteerd. Tijdens deze avonden is contact gelegd met mensen die wilden meepraten over de maatregelen.

Juni - september 2016 – In deze periode is een meepraatbijeenkomst en zijn 'keukentafelgesprekken' georganiseerd. De maatregelen uit de Bestuursovereenkomst zijn altijd het vertrekpunt geweest in deze bijeenkomsten. Aanpassen van de maatregelen was –binnen randvoorwaarden- wel mogelijk. Zo mochten nieuwe maatregelen niet meer kosten dan het bedrag dat voor de geplande maatregel was berekend. Verder moesten nieuwe ideeën minstens hetzelfde effect hebben op de verkeersveiligheid als de geplande maatregelen.

December 2016 – Besluit van bestuurders betrokken bij de Bestuursovereenkomst om 12 maatregelen langs de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal uit te werken tot voorlopig ontwerp. Zie hoofdstuk 2 voor een beschrijving van de deeltraject specifieke maatregelen.

Voorjaar 2017 – Bijeenkomst met toelichting op het besluit van de bestuurders en de uitwerking van de maatregelen voor de deeltrajecten.

Najaar 2017 – In september is een informatiemarkt over het hele project georganiseerd. De maatregelen zijn uitgewerkt tot voorlopig ontwerp. Deze ontwerpen zijn besproken met de geïnteresseerden tijdens een openbare meepraatbijeenkomst. Daarnaast zijn 'keukentafelgesprekken' gevoerd met direct aanwonenden. Op basis van deze input zijn de voorlopig ontwerpen verder verfijnd. In november zijn bijeenkomsten georganiseerd om geïnteresseerden te laten weten wat er met hun wensen is gedaan.

December 2017 – Bestuurlijk standpunt over de voorkeursoplossing en schriftelijke terugkoppeling hierover.

Opbrengst participatie en overleg
Het oorspronkelijke plan voor Heino Raalte voorzag naast het opheffen van de diverse ontsluitingen de woningen, bedrijven en percelen aan de oostzijde rechtstreeks op de N35 in een ontsluiting op een nieuwe oostelijke parallelweg en verder via bestaande paden en wegen op het landgoed 't Reelaer en de Knapenveldsweg zou plaatsvinden. De Knapenveldsweg sluit met een bestaande kruising met verkeerslichten aan op de N35. De rechtstreekse aansluiting op de N35 van het restaurant zou worden opgeheven.

Tijdens de participatie in 2016 is gewezen op een aantal nadelen van deze oplossing. De onverharde interne wegenstructuur op het landgoed bleek niet geschikt voor zwaarder verkeer zoals vrachtwagens of trailers naar de manege. Opwaarderen hiervan zou een hoge investering vergen. Ook zijn er zorgen geuit over de sociale veiligheid van deze oplossing.

Op basis van de participatie uitkomsten hebben Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen eind 2017 besloten om de plannen zo aan te passen dat het plan nu bestaat uit een parallelweg aan de oostzijde van de N35, aansluitend op de N35 met een nieuwe bajonetaansluiting. Ook restaurant Jan Steen gaat van deze nieuwe aansluiting gebruik maken. Deze variant is sindsdien bestuurlijke voorkeursvariant.

Bij de nadere uitwerking van dit nieuwe ontwerp is daarbij bijvoorbeeld ook invulling gegeven aan de volgende wensen:

- Bossages aan binnenzijde parallelweg bij Restaurant Jan Steen verwijderen voor verbeterd zicht in verband met de verkeersveiligheid;
- Bruine borden plaatsen op twee strategische punten langs de N35 met een verwijzing naar restaurant Jan Steen ivm het beperken van planschade;
- Indien rechtdoor oversteken niet mogelijk is, zorg dan voor een voldoende brede middenberm zodat 2 landbouwvoertuigen elkaar in tegengestelde richting kunnen passeren. (>= 3,5m breed per strook). In verband met medegebruik door landbouwverkeer.

Afgewezen wensen:

- Een speciale paardenoversteek over de N35, omwille van de doorstroming en het voorkomen van kop-staartbotsingen in de wachtrij (overigens buiten dit plan);
- Realisatie van een tunnel voor paarden onder de N35, omwille van de kosten (overigens buiten dit plan);
- Afsluiting van restaurant Jan Steen alleen doordeweeks doorvoeren, omwille van voorspelbaarheid voor de weggebruiker;
- Toepassen van stoplichten, omwille van de doorstroming.

Rijkswaterstaat maakt de nieuwe bajonetaansluiting geschikt om ook manage 't Relaer hierop aan te sluiten. Aansluiting van manage 't Relaer en van de achter deze manege gelegen woning maakt geen onderdeel uit van deze bestemmingsplanherziening. De reden is dat de interne ontsluiting van het landgoed een aangelegenheid van de eigenaar van het landgoed is. Rijkswaterstaat voert hierover overleg met de landgoedeigenaar omdat Rijkswaterstaat ook hier voornemens is om de inritten op de N35 voor gemotoriseerd verkeer op te heffen.

6.3.4 Inspraak

Over de aanpak van de veiligheid op de N35 is in mei 2016 een informatiemarkt gehouden. In juni, juli en september 2016 hebben meepraatbijeenkomsten per deeltraject en keukentafelgesprekken met de belanghebbenden plaatsgevonden. Op basis van de reacties zijn nieuwe alternatieven bedacht en beoordeeld door de bestuurders. In december 2016 hebben de bestuurders het besluit genomen tot de uitwerking van twaalf maatregelen. Daarin is onderscheid gemaakt tussen zogenaamde 'algemene' maatregelen die op het hele traject uitgevoerd moeten worden en locatie-specifieke maatregelen (gerelateerd aan specifieke knelpunten). Ook op de verdere uitwerking van de plannen is inspraak geweest door middel van meepraatbijeenkomsten en keukentafelgesprekken in het najaar van 2017. Voorafgaand hieraan is een algemene informatiemarkt gehouden over het hele project. Gezien dit voortraject is er voor gekozen om de inspraakprocedure over te slaan en direct over te gaan tot het ter visie leggen van het ontwerp bestemmingsplan.

6.3.5 Wettelijk (voor)overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De gemeente heeft het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro aangeboden aan de provincie Overijssel en het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Zowel de provincie als het waterschap hebben aangegeven in te kunnen stemmen met het bestemmingsplan.

6.3.6 Verslag zienswijzen

In deze paragraaf, of in een separate bijlage, worden te zijner tijd de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Rapportage bomen, Arcadis

Bijlage 2 Bureauonderzoek Archeologie, Hamaland Advies

Bijlage 3 Verkennend booronderzoek, RAAP

Bijlage 4 Notitie effecten omliggend wegennet, Arcadis

Bijlage 5 Verkennend (water)bodemonderzoek reconstructiegebied N35,

Bijlage 6 Memo Externe veiligheid N35, Arcadis

Bijlage 7 Rapportage akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, Arcadis

Bijlage 8 Rapportage Luchtkwaliteitsonderzoek N35, Arcadis

Bijlage 9 Rapport Onderzoek Wet Natuurbescherming N35, Arcadis

Bijlage 10 Rapportage actualisatie verkennend natuuronderzoek, Aveco de Bondt

Bijlage 11 AERIUS-calculatie, Aveco de Bondt

Bijlage 12 Rapportage Projectgebonden Risico Analyse, Ortageo

Bijlage 13 Memo beschrijving kabels en leidingen, Arcadis

Bijlage 14 Uitgangspuntennotitie Watertoets

Bijlage 15 MER-aanmeldnotitie, Rijkswaterstaat

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het bestemmingsplan N35 deeltraject Heino-Raalte met identificatienummer NL.IMRO.0177.20180011-ON01 van de gemeente Raalte;

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met bijbehorende regels;

1.3 verbeelding

de analoge en digitale voorstelling van de in het bestemmingsplan opgenomen digitale ruimtelijke informatie, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0177.20180011-ON01 ;

1.4 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.5 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.6 archeologisch onderzoek

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning beschikt;

1.7 archeologische verwachtingswaarde

de kans op het aantreffen van archeologische resten in een bepaald gebied;

1.8 archeologische waarde

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden;

1.9 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.10 bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen

afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen, die op het tijdstip van tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet of de Wabo.

1.11 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.12 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.13 bevoegd gezag

bevoegd gezag zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.14 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.15 bouwgrens

de grens van een bouwvlak;

1.16 bouwvlak

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.17 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.18 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.19 hop-over

Een hop-over is een natuurlijke of kunstmatige aanplant van bomen die de vliegroute van vleermuizen in stand houden of nieuw creëeren;

1.20 kunstwerk

bouwwerken geen gebouwen zijnde van weg- en waterbouwkundige aard, zoals bruggen, viaducten, duikers, keerwanden, beschoeiingen, kademuren en dergelijke;

1.21 landschapswaarde

de aan een gebied toegekende waarde met betrekking tot het waarneembare deel van de aardoppervlakte, die wordt bepaald door de herkenbaarheid van gebiedskenmerken en de identiteit van de onderlinge samenhang tussen levende en niet-levende natuur;

1.22 maaiveld

de bovenkant van het oorspronkelijke dan wel (verhoogd of verlaagd) aangelegd terrein;

1.23 nutsvoorzieningen

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.24 peil

1. voor een bouwwerk, waarvan de toegang onmiddellijk aan de weg grenst: een horizontaal vlak gelegen op 30 cm boven de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
2. voor een bouwwerk op een perceel waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: 10 cm boven de hoogte van het aansluitend afgewerkte terrein ter hoogte van de hoofdingang, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven;

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 afstand

de afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst is.

2.2 bouwhoogte van een antenne-installatie

- ingeval van een vrijstaande (schotel)antenne-installatie: tussen het peil en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie;
- ingeval van een op of aan een bouwwerk gebouwde (schotel)antenne-installatie: tussen de voet van de (schotel)antenne-installatie en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie.

2.3 bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.4 de inhoud van een bouwwerk

tussen de bovenkant van de begane grondvloer, de binnenzijde van de buitenmuren en/of scheidsmuren en de binnenzijde van daken en dakkapellen;

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.6 ondergeschikte bouwdelen

bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw-, dan wel bestemmingsgrenzen niet meer dan 0,75 m bedraagt.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wegen met ten hoogste 2 x 1 doorgaande rijstrook, alsmede opstelstroken, busstroken en voet- en fietspaden.

met daarbij behorende

b. geluidswerende voorzieningen, verkeers- en informatieborden, parkeervoorzieningen, kunstobjecten, tunnelbakken, tunnels, taluds, viaducten, bruggen, duikers, faunapassages, nutsvoorzieningen, hopovers, reclame-uitingen, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen, waterberging en waterlopen.

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

a. op de als 'Verkeer' bestemde gronden mogen uitsluitend gebouwen ten dienste van de bestemming en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
b. voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende maatvoeringseisen:

de inhoud van een gebouw	ten hoogste 25 m³
de bouwhoogte van gebouwen	ten hoogste 4 m

c. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende maatvoeringseisen:

bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of verlichting	ten hoogste 15 m
bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding	3 m

3.3 Gebruiksregels

3.3.1 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan het gebruik van gronden en/of opstallen voor:

a. het opslaan, storten of bergen van materialen, producten en mest;
b. een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

Artikel 4 Waarde - Archeologie 1

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden in een archeologische verwachtingszone met een hoge archeologische verwachting.

4.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

1. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 4.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
2. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien:
    a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overlegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
    b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het bouwen regels te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige;
3. het bepaalde in dit lid onder 2a en 2b is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
    a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder maaiveld, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
    b. een bouwwerk met een oppervlakte van ten hoogste 2.500 m²;
    c. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 50 cm en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

4.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.3.1 Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie 1' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. egaliseren, ophogen, afgraven, grondwerkzaamheden dieper dan 50 cm (zoals diepploegen) en ontginnen;
b. graven en dempen van sloten, afdammen, herprofileren van sloten of ander oppervlaktewater, aanleggen van drainage, uitgezonderd het vervangen van bestaande drainage;
c. de aanleg van verhardingen > 50 m² (zoals verharde wandel- of fietspaden en kavelpaden);
d. het aanbrengen van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
e. het aanbrengen van diepwortelende beplanting en bomen.

4.3.2 Uitzondering op het uitvoeringsverbod

Het verbod van 4.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 4.2 in acht is genomen;
b. een oppervlakte beslaan van ten hoogste 2.500 m²;
c. een diepte hebben van ten hoogste 50 cm onder maaiveld;
d. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
e. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

4.3.3 Voorwaarde voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 4.3.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien

a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden een rapport heeft overlegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de vergunning regels te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

Artikel 5 Waarde - Landschap 1

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Landschap 1' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en), bestemd voor behoud, versterking en ontwikkeling van waarden die samenhangen met de essen, te weten:

a. openheid;
b. reliëf.

5.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.2.1 Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde - Landschap 1' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, voor zover geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. egaliseren, ophogen, afgraven, grondwerkzaamheden dieper dan 50 cm (zoals diepploegen) en ontginnen;
b. graven en dempen van sloten, afdammen, herprofileren van sloten of ander oppervlaktewater, aanleggen van drainage, uitgezonderd het vervangen van bestaande drainage;
c. het aanbrengen van opgaande beplanting uitgezonderd erfbeplanting;
d. het verwijderen, kappen of rooien van bomen of andere opgaande beplanting;
e. de aanleg van verhardingen > 50 m² (zoals verharde wandel- of fietspaden en kavelpaden).

5.2.2 Uitzonderingen op het uitvoeringsverbod

Het verbod van lid 5.2.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. plaatsvinden binnen een bouwvlak;
b. reeds vergunningplichtig zijn ingevolge de andere voor deze gronden geldende bestemming(en);
c. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
d. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan.

5.2.3 Voorwaarde voor een omgevingsvergunning

De werken of werkzaamheden, zoals in lid 5.2.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien daardoor de waarden, zoals in lid 5.1 bedoeld, niet onevenredig worden aangetast.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Antidubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene bouwregels

7.1 Toegelaten bouwwerken met afwijkende maten

a. Voor een bouwwerk, dat krachtens een omgevingsvergunning op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden en dat in het plan ingevolge de bestemming is toegelaten, maar waarvan de bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen afwijken van de maatvoeringbepalingen in de bouwregels van de betreffende bestemming, geldt dat:
   1. bestaande maten, die meer bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen als ten hoogste toelaatbaar worden aangehouden;
   2. bestaande maten, die minder bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen als ten minste toelaatbaar worden aangehouden.

b. Ingeval van herbouw is lid a onder 1 en 2 uitsluitend van toepassing, indien de herbouw op dezelfde plaats plaatsvindt.

c. Op een bouwwerk als hiervoor bedoeld, is het Overgangsrecht bouwwerken als opgenomen in dit plan niet van toepassing.

7.2 Overschrijding bouwgrenzen

De bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door:

a. tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappen(huizen), galerijen, hellingbanen, funderingen, balkons, entreeportalen, veranda's en afdaken, mits de overschrijding ten hoogste 2,5 m bedraagt;

b. tot gebouwen behorende erkers en serres, mits de overschrijding ten hoogste 2 m bedraagt;

c. andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding ten hoogste 1,5 m bedraagt.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

8.1 Verboden gebruik

a. Onder verboden gebruik als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval verstaan:
   1. gebruik van gronden als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gericht gebruik en onderhoud;
   2. gebruik van gronden als stalling- en/of opslagplaats van aan het gebruik onttrokken machines, voer- vaar- en vliegtuigen, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gericht gebruik en onderhoud;
   3. het gebruik van gronden als uitstallings-, opslag-, stand- of ligplaats voor kampeer- en verblijfmiddelen;
   4. het gebruik van grond voor prostitutie;

b. Onder verboden gebruik wordt niet verstaan het (tijdelijke) gebruik ten behoeve van de realisering en/of handhaving van de bestemmingen of het normale onderhoud van de gronden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overgangsrecht

9.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel kan worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld onder a met maximaal 10%;

c. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan;

9.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het bepaalde onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

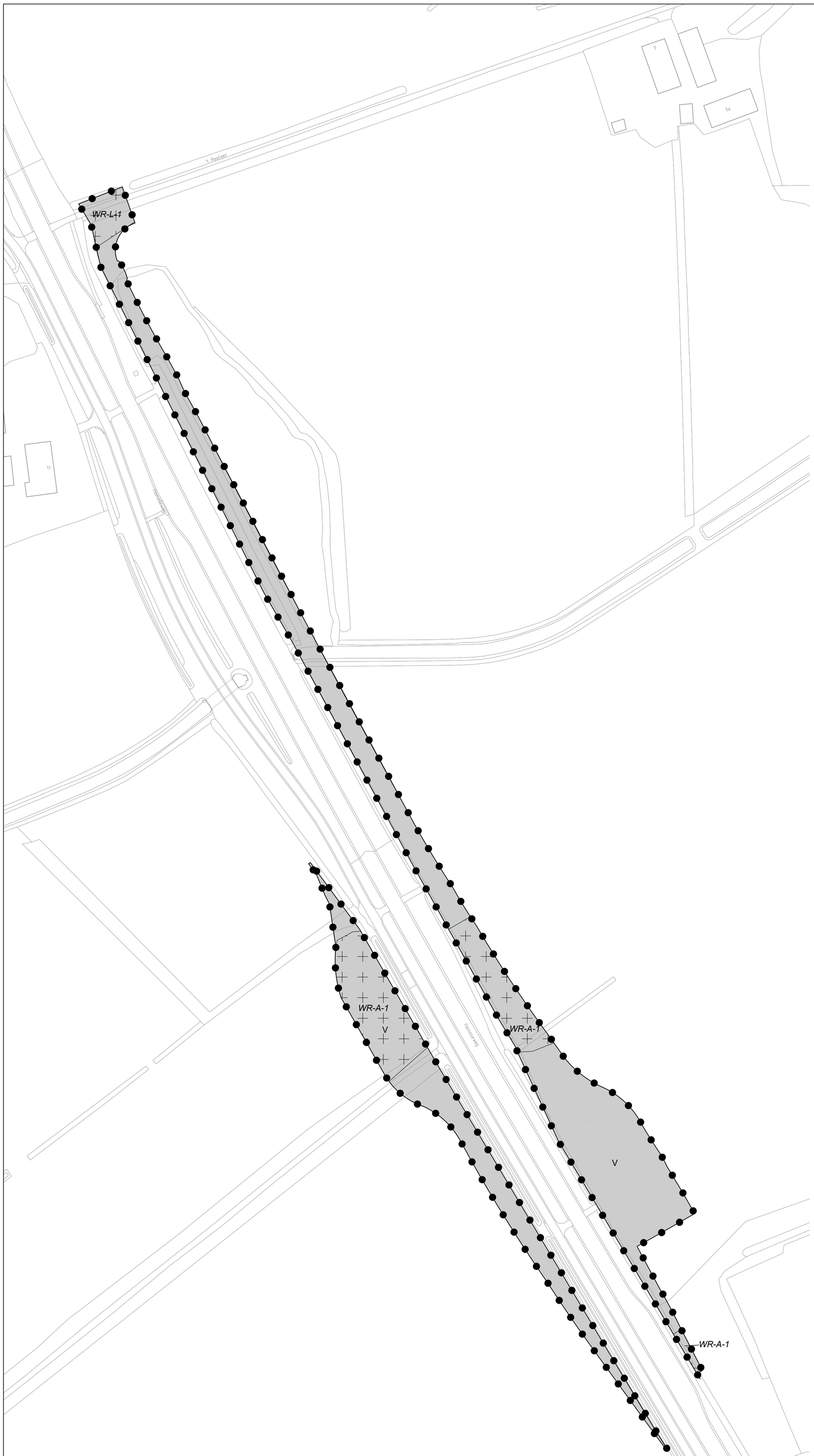
c. Indien het gebruik, bedoeld in het bepaalde onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 10 Slotregel

Regels van het bestemmingsplan 'Buitengebied Raalte, part. herz. 28, N35 deeltraject Heino-Raalte'.

Verbeelding



Plangebied

Bestemmingsplan Buitengebied Raalte, part. Herz. 28, N35 deeltraject Heino-Raalte

Enkelbestemming

V Verkeer

Dubbelbestemmingen

WR-A-1 Waarde - Archeologie - 1

WR-L-1 Waarde - Landschap - 1

Verklaring
(ondergrond)

10 basisregistratie grootschalige topografie

project	N35 Wijthem-Nijverdal						
onderdeel	Bestemmingsplan Buitengebied Raalte, part. Herz. 28 N35 deeltraject Heino-Raalte						
opdracht	Rijkswaterstaat						
	getekend	gecontroleerd	gezien	project nr.	203804	versie 1	blad 1 van 1
naam/par	M.v.B.	J.O.	R.d.J.	schaal	1:1000	status/uitgave	tek.nr.
datum	16-08-2021	16-08-2021	18-08-2021	formaat	A1	ontwerp	NL.IMRO.0177.BP20180011-ON01

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf
Burgemeester van der Borchstraat 2
7451 CH Holten
Postbus 64
7450 AB Holten
T +31 548 85 33 33
E info@avecodebondt.nl