

Ruimtelijke Onderbouwing

Wandelbuis Heino
ProRail BV

16 februari 2024 - Public

Contactpersoon

ARCADIS
Vergunningen en Procedures
Ruimte

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 1018
5200 BA 's-
Hertogenbosch
Nederland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Planbeschrijving	5
1.1.1	Locatie	5
1.1.2	Huidige situatie	6
1.1.3	Toekomstige situatie	7
1.1.4	Bestemmingsplan	9
1.2	Benodigde vergunningen	9
1.3	Leeswijzer	10
2	Beleid	11
2.1	Rijksbeleid	11
2.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	11
2.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	11
2.2	Provinciaal en Regionaal Beleid	12
2.2.1	Omgevingsvisie Overijssel 2022	12
2.2.2	Omgevingsverordening Overijssel 2022	12
2.3	Gemeentelijk Beleid	13
2.3.1	Omgevingsvisie Horizon gemeente Raalte 2040	13
2.4	Conclusie	14
3	Milieu	15
3.1	Natuur	15
3.1.1	Gebiedsbescherming	15
3.1.2	Natuurnetwerk Nederland	16
3.1.3	Soortenbescherming	17
3.1.4	Bescherming houtopstanden	18
3.2	Archeologie	18
3.3	Bodem	18
3.4	Water	19
3.5	Geluid	20

3.6	Luchtkwaliteit	20
3.7	Verkeer en parkeren	21
3.8	Externe veiligheid	21
3.9	Ontplobbare oorlogsresten	21
3.10	M.e.r.-beoordeling	22
4	Uitvoerbaarheid	23
4.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
4.2	Financiële uitvoerbaarheid	23
5	Conclusies	24
	Bijlagen	25
	Colofon	26

1 Inleiding

ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) hebben samen de ambitie om de 180 openbaar toegankelijke Niet Actief Bewaakte Overwegen (hierna genoemd; NABO's) op te heffen. Deze onbeveiligde overwegen brengen namelijk gevaarlijke situaties met zich mee. Het aantal openbare of openbaar toegankelijke NABO's moet gereduceerd worden tot 0 waarbij het Ministerie van I&W vraagt om deze reductie voor 2028 te halen. ProRail heeft zichzelf daarbij een hogere ambitie gesteld en streeft ernaar om in 2023 al deze openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet te hebben aangepakt. NABO's vind je vooral in gebieden waar relatief weinig mensen het spoor over hoeven te steken. Ze komen vaak voor op onverharde wegen en paden. Gebruikers moeten op een NABO extra alert zijn op naderende treinen. Op onbeveiligde overwegen vinden dagelijks bijna-ongelukken plaats. Jaarlijks vallen er gemiddeld twee doden.

De aanleiding voor onderhavige ruimtelijke onderbouwing is het initiatief van ProRail om de overweg over de spoorlijn Zwolle–Heino aan te pakken. Dit betreft een NABO voorzien van wit-knipperende waarschuwingslichten, een zogenoemde WILO (Waarschuwingsinstallatie landelijke overwegen). De overweg bevindt zich op landgoed 't Rozendaal en wordt met name door het landgoed zelf en pachters van het landgoed gebruikt om van de ene- naar de andere zijde van het landgoed te kunnen komen. Daarnaast is het landgoed (incl. genoemde WILO) opengesteld voor wandelaars en wordt de NABO beperkt door het landgoed met motorvoertuigen gebruikt in het kader van bosbouw. De motorvoertuigen gaan in de toekomst omrijden.

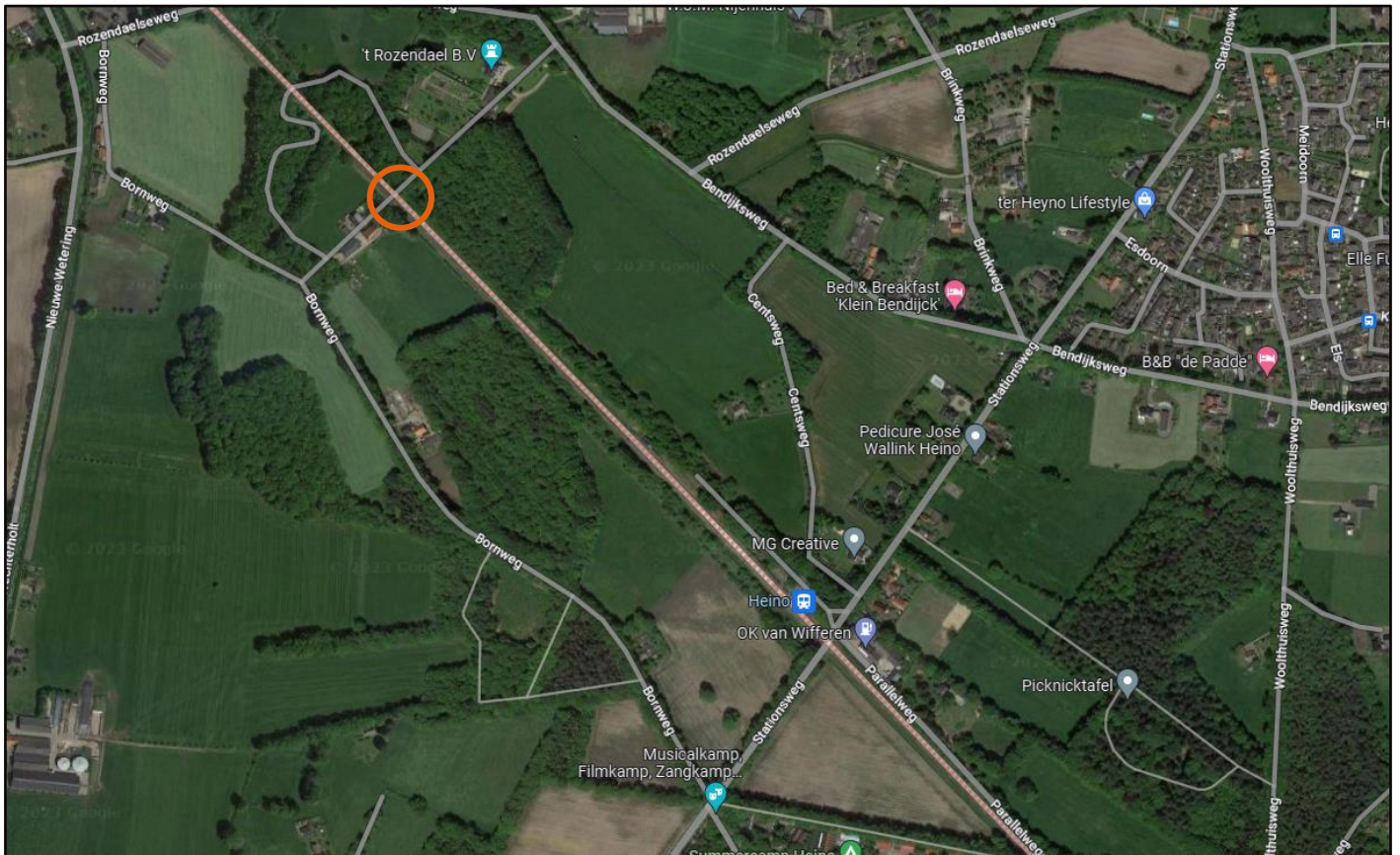
De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het realiseren van een nieuwe wandelbuis onder het spoor. De wandelbuis vervangt de bestaande WILO. Hiermee wordt de veiligheid van overstekende verkeersdeelnemers gewaarborgd. Bovendien zorgt de wandelbuis ervoor dat treinen veiliger met hogere snelheid de spoorwegovergang kunnen passeren.

De voorziene ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan zoals onderzocht in paragraaf 1.1.4. Er is sprake van handelen in strijd met de regels voor ruimtelijke ordening. Onderhavig document vormt de ruimtelijke onderbouwing, ten behoeve van de aanvraag voor een omgevingsvergunning strijdig gebruik (buitenplans) op grond van artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3o Wabo. Hierbij wordt ingegaan op de ruimtelijke aspecten en milieueffecten van de aanleg van de wandelbuis.

1.1 Planbeschrijving

1.1.1 Locatie

De bestaande spoorwegovergang bevindt zich in lijn met het spoor op circa 650 meter ten noordwesten van het station van Heino ter hoogte van de Rozendaalseweg. De locatie grenst aan de noordzijde tegen het Natuurnetwerk Nederland (NNN)-gebied en aan de zuidzijde tegen agrarisch gebied. Zie figuur 1.



Figuur 1 Ligging van de projectlocatie (oranje cirkel) ten opzichte van het station van Heino.

1.1.2 Huidige situatie

De spoorwegovergang dient ter verbinding van het agrarisch terrein aan de zuidzijde van het spoor met onder andere landhuis 't Rozendaal aan de noordzijde van het spoor. Het betreft een gelijkvloerse overgang, waar het spoor en de overgang op gelijke hoogte liggen. De spoorovergang wordt beheerd middels lichtsignaling en verkeersborden. Er is geen slagboom ter plaatse aanwezig. Zie figuur 2. In de huidige situatie wordt de spoorwegovergang enkel gebruikt door voetgangers en fietsers.



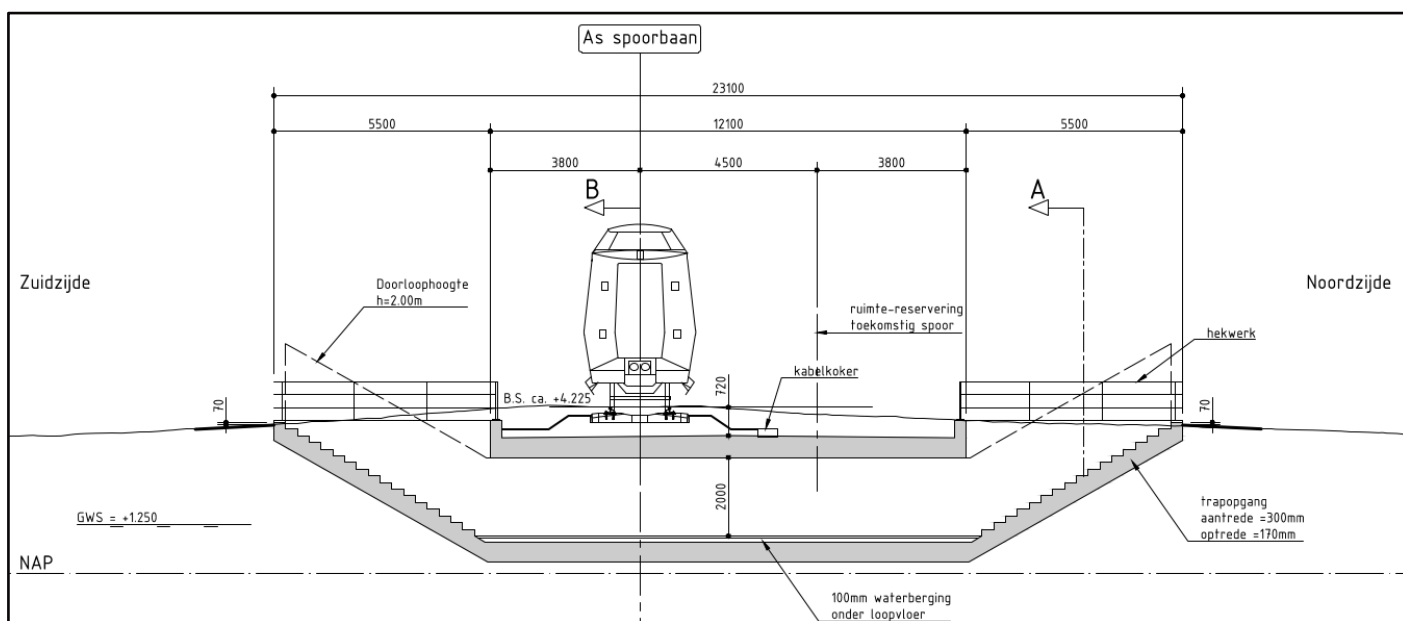
Figuur 2 Huidige situatie spoorwegovergang vanaf de zuidkant bekeken

1.1.3 Toekomstige situatie

Het voorstel is om de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang te herontwikkelen. In de nieuwe situatie is de bestaande overgang vervangen door een ondergrondse wandelbuis. De wandelbuis zorgt voor een veiligere oversteek op dezelfde locatie. Doordat de overgang van het spoor wordt gescheiden, kan het treinverkeer met hogere snelheid veilig passeren. De wandelbuis wordt ingericht om enkel door voetgangers te worden gebruikt.



Figuur 3 Plangebied Heino onderdoorgang



Figuur 4 Langsdoorsnede toekomstige situatie spoorwegonderdoorgang

1.1.4 Bestemmingsplan

Binnen het plangebied vigeren meerdere bestemmingsplannen. De huidige juridische regeling van de betreffende gronden is neergelegd in de volgende ruimtelijke plannen:

- Buitengebied Raalte, vastgesteld 8 juni 2012.
 - Buitengebied Raalte, Verzamelplan 2020, vastgesteld op 10 september 2020.
 - Buitengebied Raalte geconsolideerd 2020, vastgesteld op 2 juni 2021.
- Paraplubestemmingsplan Parkeren, vastgesteld op 27 september 2018.

Om te bepalen of de voorgestelde werkzaamheden in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan, is er een bestemmingsplantoets uitgevoerd. De bestemming ter plaatste van de spoorwegovergang valt grotendeels onder de enkelbestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Deze is bestemd voor *“spoorwegen en de daarbij behorende bermen, bruggen, taluds en spoorwegovergangen”* (art. 27.1). Tunnels zijn hier niet inbegrepen. Een deel van de noordzijde van de voorziene wandelbuis valt straks binnen de enkelbestemming 'Natuur'. De gronden die zijn aangewezen voor 'Natuur' zijn bedoeld voor *“het behoud, herstel en de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden en bos”* (artikel 16.1). Verharding is alleen toegestaan als deze ondergeschikt is aan de natuurontwikkeling (artikel 16.1, lid I). Aangezien dit niet het geval is, is er hier sprake van (buitenplans) strijdig gebruik. De aanleg van de nieuwe wandelbuis wordt planologisch verankerd middels een omgevingsvergunning strijdig gebruik.



Figuur 5 Spoorwegovergang binnen bestemmingsplan Buitengebied Raalte geconsolideerd 2020

1.2 Benodigde vergunningen

In Tabel 1 zijn de overige benodigde vergunningen voor de uitvoering van de werkzaamheden opgenomen. Het betreft hier de zogenaamde “permanente” vergunningen. Tijdelijke, uitvoeringsgerelateerde, vergunningen zullen ook benodigd zijn (zoals tijdelijke verkeersmaatregelen en grondwaterbemaling). Deze zijn echter afhankelijk van de uiteindelijke uitvoeringsmethode, die nu nog niet bekend is. De verantwoordelijkheid voor het tijdig aanvragen en verkrijgen van de uitvoeringsgerelateerde vergunningen ligt bij de toekomstige aannemer. Het naleven van de voorschriften van de vergunning wordt opgenomen als contracteis richting de aannemer om zo ongewenste situaties en risico's zo klein als mogelijk te houden.

Het bevoegde gezag voor de omgevingsvergunning is de gemeente Raalte. Het bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming is de Provincie Overijssel.

Tabel 1 Benodigde vergunningen

Procedure	Omschrijving
Omgevingsvergunning: bouwen en werken/werkzaamheden	Bouwen Er wordt later een omgevingsvergunning aangevraagd voor de bouw van wandelbuis.
	Werken en/of werkzaamheden uitvoeren Er wordt later een omgevingsvergunning aangevraagd voor grondwerkzaamheden dieper dan 50 cm binnen enkelbestemming 'Natuur' op grond van het aanlegvergunningstelsel opgenomen in het bestemmingsplan (art. 16.4.1 Buitengebied Raalte geconsolideerd 2020).
Vergunning en Ontheffing Wet natuurbescherming	Gebiedsbescherming Er wordt vastgesteld of er zowel tijdens de realisatie als het gebruik een toename is van negatieve effecten op beschermde natuurgebieden door stikstofemissies.

Op grond van artikel 3.3.2.1 lid 1 onder I van de Omgevingsverordening Overijssel geldt een vrijstelling voor ontgrondingen voor het maken, onderhouden, wijzigen en opruimen van bouwwerken, kelders en graven. Op grond van deze vrijstelling is een ontgrondingenvergunning niet vereist voor het voorgenomen plan.

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing dient als bijlage voor de aanvraag van de omgevingsvergunning strijdig gebruik. De onderdelen bouwen en werken en/of werkzaamheden uitvoeren worden in een latere fase aangevraagd.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het wettelijk kader toegelicht op de verschillende van toepassing zijnde niveaus, waarbinnen de activiteit plaatsvindt. In hoofdstuk 3 worden de milieu- en omgevingsaspecten van het initiatief getoetst. Hoofdstuk 4 behandelt de maatschappelijke en financiële haalbaarheid van het plan. Hoofdstuk 5 bevat de conclusies.

2 **Beleid**

2.1 **Rijksbeleid**

2.1.1 **Nationale Omgevingsvisie (NOVI)**

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI is de rijksvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving en opvolger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Met de NOVI kan het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die er voor Nederland liggen. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt ook om zorgvuldige keuzes, want de ruimte, zowel boven- als ondergronds, is een schaars goed.

Met de NOVI brengt het Rijk in beeld waar kansen liggen. Kansen om de kwaliteit van onze leefomgeving te verbeteren. Kansen om sociale samenhang, gezondheid en economisch herstel te bevorderen en kansen om schone, veilige en duurzame technieken, die bijdragen aan de beoogde transitie naar een circulaire samenleving, stevig te verankeren in onze manier van leven en werken. Die keuzes in de fysieke leefomgeving maakt het Rijk niet alleen. Keuzes worden samen gemaakt met medeoverheden, kennisinstellingen, maatschappelijke partijen en burgers. Dit vraagt een goed samenspel tussen al deze partijen; een integrale aanpak.

De toenemende druk op de fysieke leefomgeving vraagt om een actieve Rijksoverheid om richting te geven aan de toekomstige fysieke leefomgeving van Nederland. Regie vanuit het Rijk betekent echter niet het centraliseren van taken en verantwoordelijkheden; wel het geven van richting op grote opgaven en regie op goed samenspel, zowel publiek als publiek/privaat. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven aan het inrichten van de fysieke leefomgeving. De NOVI richt zich daarbij op vier prioriteiten:

1. Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden
3. De steden en regio's sterker en leefbaar maken
4. Het landelijke gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Relatie met het voorliggend plan

De ontwikkeling die met voorliggend plan mogelijk wordt gemaakt, is volledig in lijn met het ruimtelijke beleid van het Rijk. De voorgenomen ontwikkeling maakt een duurzaam, veilig en snel openbaar vervoersnetwerk mogelijk om de Nederlandse bereikbaarheid een impuls te geven.

2.1.2 **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Op 30 december 2011 zijn het Barro en Rarro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals hoofd- en spoorwegen, buisleidingen van nationaal belang, de Ecologische hoofdstructuur (nu NNN), primaire waterkeringen buiten het kustfundament en erfgoederen van uitzonderlijke waarde. De regels uit het Barro zijn voor wat betreft een aantal onderwerpen verder uitgewerkt in het Rarro (bijvoorbeeld de uitbreiding van het hoofdwegennet). Gelet op het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) zijn voor de projectlocatie een tweetal onderwerpen van toepassing:

Hoofdwegen en landelijke spoorwegen

In het Besluit is opgenomen dat er aanwijzingen van reserveringsgebieden gelden voor de verbreding van bestaande hoofdwegen. Dit geldt eveneens voor de mogelijke aanleg van nieuwe landelijk spoorwegen. Het is o.a. niet toegestaan om omgevingsvergunningsplichtige bouwwerken te plaatsen binnen een reserveringsgebied. Zowel de nabijgelegen snelweg als een mogelijk nieuwe landelijk spoorweg bevinden zich niet in of nabij de projectlocatie.

Natuurnetwerk Nederland

Bij provinciale verordening worden de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aangewezen. Hieruit volgen ook regels waaraan omgevingsvergunningen t.b.v. afwijken van het bestemmingsplan aan moeten voldoen, onder andere dat zij per saldo niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of

tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden. De voorgenomen projectlocatie bevindt zich deels binnen het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS).

Relatie met het voorliggend plan

De voorgenomen ontwikkeling valt samen met NNN. Hiervoor wordt verwezen naar 3.1.2 waarin een toelichting wordt gegeven op de effecten. Met het oog hierop zijn er geen onderwerpen of rijksbelangen uit het Barro waarmee het voornemen strijdig is.

2.2 Provinciaal en Regionaal Beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Overijssel 2022

De Omgevingsvisie Overijssel wordt jaarlijks geactualiseerd. De meest recente versie is de Omgevingsvisie Overijssel 2022, vastgesteld door Provinciale Staten op 4 oktober 2022. In de Omgevingsvisie Overijssel staan maatschappelijke opgaven in Overijssel, die zijn ontstaan in gesprekken tussen overheden, organisaties en particulieren. De leidende principes of 'rode draden' bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel zijn:

1. Duurzaamheid
2. Ruimtelijke kwaliteit
3. Sociale kwaliteit

De provinciale hoofddoelen zijn in verschillende hoofdstukken opgenomen en vertaald in provinciale ambities. Per ambitie is de aanpak op hoofdlijnen beschreven. De nadere invulling vindt plaats via provinciale uitvoeringsprogramma's en samenwerking met partners. Daarmee is de Omgevingsvisie een 'plan' dat richting geeft en ruimte biedt; geen plan met exacte antwoorden maar een schets van hoe de provincie de ambities wil realiseren. De regels behorend bij de Omgevingsvisie zijn vastgelegd in de Omgevingsverordening (zie paragraaf 2.2.2).

Relatie met het voorliggend plan

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op de beleidsambities van de provincie Overijssel. Het beter benutten van de ruimte, bestaande bebouwing en infrastructuur. Met de herontwikkeling van de spoorwegovergang wordt het infrastructuurknooppunt verbeterd. De ontwikkeling sluit aan op de omgevingsvisie van de provincie.

2.2.2 Omgevingsverordening Overijssel 2022

De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening is er een van. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening Overijssel is sinds 1 mei 2017 van kracht, de meest recente actualisatie betreft die van 16 november 2022. De Omgevingsverordening Overijssel richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Overijssel. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en bodem. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is rekening te houden met de waarden zoals opgenomen in de Omgevingsverordening. Ook bij voorliggend planvoornemen is rekening gehouden met de diverse beleidsonderwerpen waarvoor regels zijn opgesteld in de omgevingsverordening en die van toepassing zijn op onderhavige locatie. Hieronder wordt ingegaan op de specifieke waarden die gelden binnen het plangebied en die mogelijk betrekking hebben op het voornemen.

Landschap: dekzandvlakte en ruggen

De voorgenomen ontwikkeling ligt grotendeels in een gebied met een dekzandvlakte en ruggen. De dekzandgronden beslaan een groot gedeelte van de oppervlakte van de provincie. Na de ijstijden bleef er in grote delen een reliëfrijk – door de wind gevormd – zandlandschap achter, dat gekenmerkt wordt door relatief grote verschillen tussen hoog/droog en laag/nat gebied. In de occupatiegeschiedenis zijn de dekzandgebieden voor het overgrote deel in cultuur gebracht als essenlandschap, oude hoevenlandschap en heideontginningslandschap. Kenmerkend reliëf is op

veel plaatsen vervlakt, bijvoorbeeld door egalisaties ten behoeve van de landbouw. De ambitie van de provincie is de natuurlijke verschillen tussen hoog en laag en tussen droog en nat functioneel meer sturend en beleefbaar te maken. De dekzandvlakten en ruggen krijgen een beschermende bestemmingsregeling, gericht op instandhouding van de hoofdlijnen en het huidige reliëf. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen invloed op dekzandvlakten en ruggen.

Landschap: oude hoevenlandschap

De voorgenomen ontwikkeling ligt voor een gedeelte binnen het landschap oude hoevenlandschap. Het landschap wordt gekenmerkt door verspreide erven, als het directe gevolg nadat de complexen met de grote essen 'bezet' waren en een volgende generatie boeren nieuwe ontwikkelingsruimte zochten (die ze vonden bij kleine dekzandkopjes die individueel werden ontgonnen). Vanwege de kleinschaligheid van het hoevenlandschap is dit landschapstype gevoeliger voor verandering dan bij voorbeeld het essenlandschap. De ambitie is het kleinschalige, afwisselende oude hoevenlandschap vanuit de verspreid liggende erven een ontwikkelingsimpuls te geven. De essen krijgen daarbij een beschermde bestemmingsregeling, gericht op de instandhouding van de karakteristieke openheid, de bodemkwaliteit en het reliëf. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen invloed op oude hoevenlandschap.

Artikel 2.7: bestaand natuur NNN

Provinciaal Overijssel wordt gekenmerkt door een grote variatie aan plant- en diersoorten (biodiversiteit). Het verlies van soorten verarmt de natuurwaarde en maakt ecosystemen kwetsbaar. Het behoud van biodiversiteit is nodig voor een duurzame toekomst. Om deze redenen wil de provincie achteruitgang van biodiversiteit voorkomen en wordt ingezet op de ontwikkeling, beheer en bescherming van de biodiversiteit in Overijssel. De categorie 'Bestaand' is van toepassing op gebieden waar de beoogde natuurwaarden aanwezig zijn zoals bestaande wateren, natuur - en bosgebieden. Verder vallen binnen deze categorie de gronden die zijn aangekocht en/of afgewaardeerd en zijn ingericht conform de natuurdoelen van het NNN. Die gebieden moeten als natuur worden bestemd.

De herontwikkeling van station Heino valt deels samen met een NNN-gebied. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.1.1.2 waarin een toelichting wordt gegeven op de effecten. Hiermee worden de NNN-waarden voldoende geborgd.

Artikel 2.19: mobiliteit

Goede verbindingen zijn essentieel voor de economische groei en stedelijke ontwikkeling van de economische kerngebieden. Hier wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met het uitgangspunt dat ontwikkelingen die mobiliteit oproepen worden geprojecteerd nabij aansluitingen op hoofdinfrastructuur, hoofd fietsverbindingen en multimodale knooppunten.

Met de herontwikkeling van de spoorwegovergang wordt de spoorweg beter beveiligd en bevordert het de mobiliteit naar kerngebieden door de trein sneller te laten passeren. Het aantal openbaar vervoersbewegingen blijft gelijk alsmede het aantal gebruiker van de spoorwegovergang.

Relatie met het voorliggend plan

De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het verbetertraject van de verbinding tussen Zwolle en Enschede. Het draagt hiermee bij aan de doelstellingen van de Omgevingsverordening. Het plan heeft echter wel een ruimtebeslag op een NNN gebied. De natuurwaarden van het NNN gebied worden niet significant aangetast, waarmee de waarden voldoende worden geborgd. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde regels en uitgangspunten uit de provinciale Omgevingsverordening. Zie hoofdstuk 3.1.2.

2.3 Gemeentelijk Beleid

2.3.1 Omgevingsvisie Horizon gemeente Raalte 2040

De Omgevingsvisie Horizon gemeente Raalte 2040 is vastgesteld op 26 november 2020. De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving van Heino. De wettelijke basis voor de omgevingsvisie is de Wet ruimtelijke ordening totdat de nieuwe Omgevingswet in werking treedt. De gemeente heeft verschillende kernopgaven opgesteld waarmee sturing gegeven wordt aan de ontwikkelingsrichting voor de verschillende geografische samenhangende gebiedsdelen. Een daarvan betreft Identiteit en Regio.

Identiteit en regio

De gemeente Raalte wordt gezien als het hart van Salland en een kruispunt in de regio. Daarnaast grenst de gemeente Raalte aan economische kernen als Zwolle, Deventer en Twente. Het is voor de gemeente Raalte belangrijk om nog meer de samenwerking aan te gaan en zo te profiteren van deze economische kansen. Een optimale (digitale) bereikbaarheid - door middel van een robuuste hoofdinfrastructuur, stationsontwikkeling en nieuwe mobiliteitsconcepten - is daarom essentieel. De gemeente Raalte ziet op dit moment drie belangrijke elementen waarmee de bereikbaarheid verbeterd gaat worden:

- Robuuste hoofdinfrastructuur: Inzetten op versterking van de corridor Zwolle-Twente.
- Stationsontwikkeling: een verbetering van de snelle treinverbinding naar Zwolle en in mindere mate naar Twente. Daarbij dienen stationsgebieden versterkt te worden door voldoende P+R-faciliteiten.
- Nieuwe mobiliteitsconcepten: het ontstaan van nieuwe kansen voor de bereikbaarheid en een verduurzaming van de gemeente, door middel van bijvoorbeeld mobiele diensten op het gebied van autodelen.

Relatie met het voorliggend plan

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan deze derde kernopgave, daar het een optimalisatie betreft van de bereikbaarheid. De verbetering van het spoorknelpunt draagt bij aan de ontwikkelrichting en daarmee de omgevingsvisie van de gemeente Raalte.

2.4 Conclusie

Het voornemen is inpasbaar met het van toepassing zijnde Rijksbeleid. Er is sprake van strijdigheid met provinciaal beleid, gelet op de overlap van het voornemen met NNN-gebied. Het voornemen is inpasbaar met de gemeentelijke omgevingsvisie, maar is er sprake van strijdigheid met het bestemmingsplan, gelet op de overlap van het voornemen met de bestemming 'Natuur'.

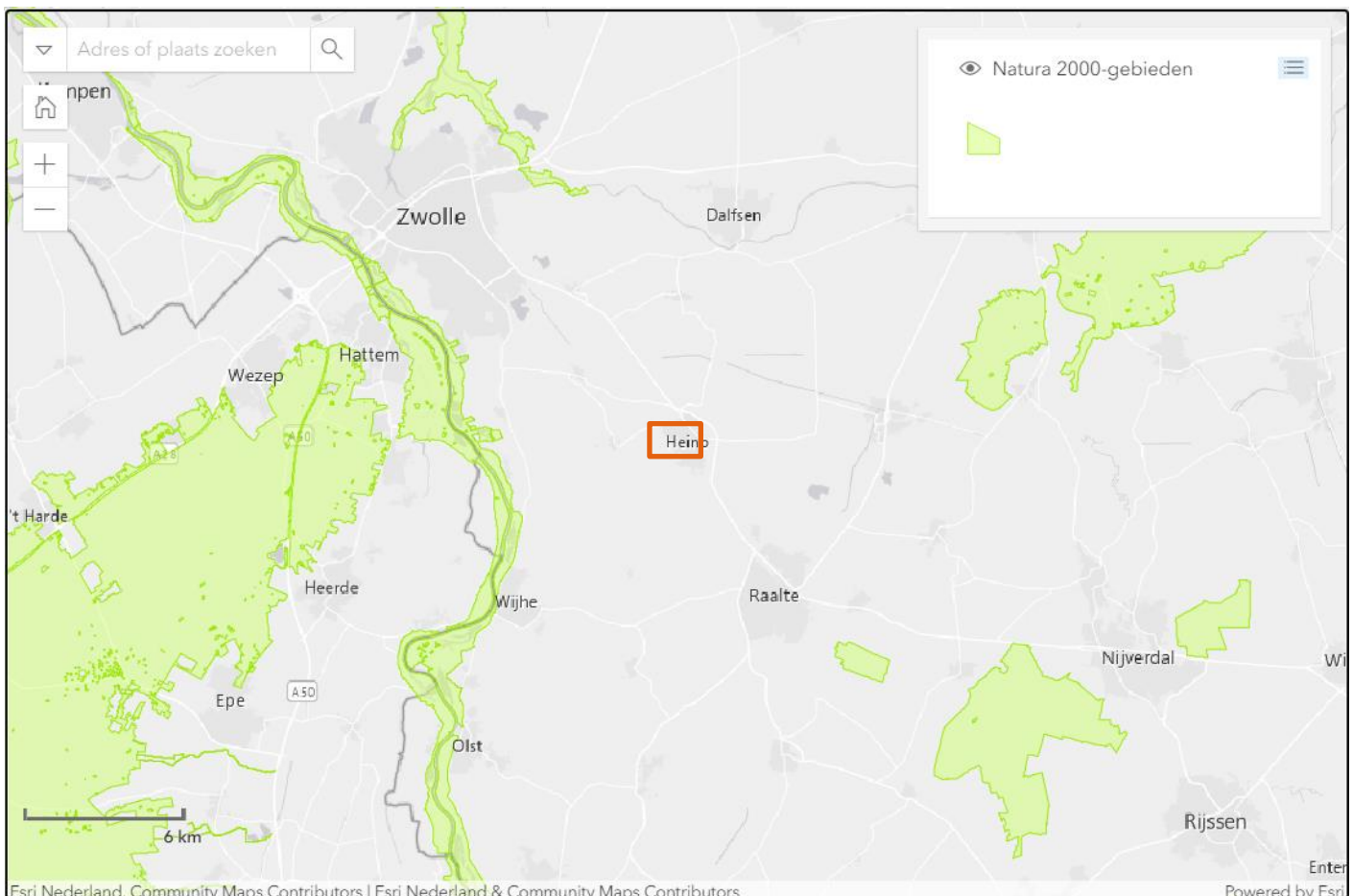
3 Milieu

3.1 Natuur

Door de voorgenoemen ingreep is mogelijk sprake van negatieve effecten op beschermde soorten of kwalificerende waarden van Natura 2000-gebieden in het kader van de Wet natuurbescherming (hierna Wnb) of effecten op wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS). Om deze reden is een QuickScan uitgevoerd om eventuele negatieve effecten op beschermde soorten en gebieden en benodigde vervolgstappen in het kader van de Wnb en beleid rond het NNN in beeld te brengen (Arcadis, kenmerk: VZE-ECO-RAP-0001, 6 mei 2022). Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten (gedurende de aanlegfase) en permanente effecten (gedurende de gebruiksfase).

3.1.1 Gebiedsbescherming

Het projectgebied ligt ten oosten van het Natura2000-gebied 'Rijntakken' op een afstand van 6 km, zie figuur 6. Door de afstand van enkele kilometers tot de Natura2000-gebieden is er geen sprake van directe effecten zoals verstoring door geluid, trillingen, fysieke aanwezigheid of een andere verstoring. Wel is er mogelijk sprake van een indirect effect door een toename van stikstofdepositie door de inzet van materieel in de aanlegfase of toenemende verkeersbewegingen in de gebruikersfase. Daarom is een stikstofberekening uitgevoerd voor de voorgenoemen ontwikkeling.



Figuur 6 Ligging van het projectgebied (rood omlijnd) ten opzichte van Natura2000-gebieden (groen)

Stikstofdepositieberekening

Voor de voorgenoemen herontwikkeling van de spoorwegovergang Heino is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd (kenmerk: RibH2jRkz2Qj, 22 januari 2024). Voor de berekening is de meest actuele AERIUS Calculator (rekenjaar

2024) gebruikt. Aeries-Calculator is een rekenprogramma om de verspreiding van stoffen in de lucht te simuleren. Daarnaast berekent het model hoeveel van die stoffen per hectare terecht komt (depositie).

Bevoegd gezag

De minister is bevoegd op grond van artikel 1.3, lid 1, sub a, onder 1^o Besluit natuurbescherming aangezien deze ontwikkeling een voorziening is ten behoeve van een hoofdspoorweg. Op grond van artikel 1.1 Wet natuurbescherming wordt onder "Onze minister" de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verstaan.

Toetsing

Ten aanzien van het aspect stikstof zijn er geen negatieve effecten op Natura2000-gebieden geconstateerd, zie Tabel 2. Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Tabel 2 Resultaten stikstofgevoelige Natura2000 gebieden situatie "Werkzaamheden station Hein Wandelbuis" (beoogd) incl. saldering e/o referentie.

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Conclusie

Het aspect stikstof levert daarmee geen belemmeringen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling. Significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten, waarmee er geen vervolgstappen nodig zijn vanuit de Wnb.

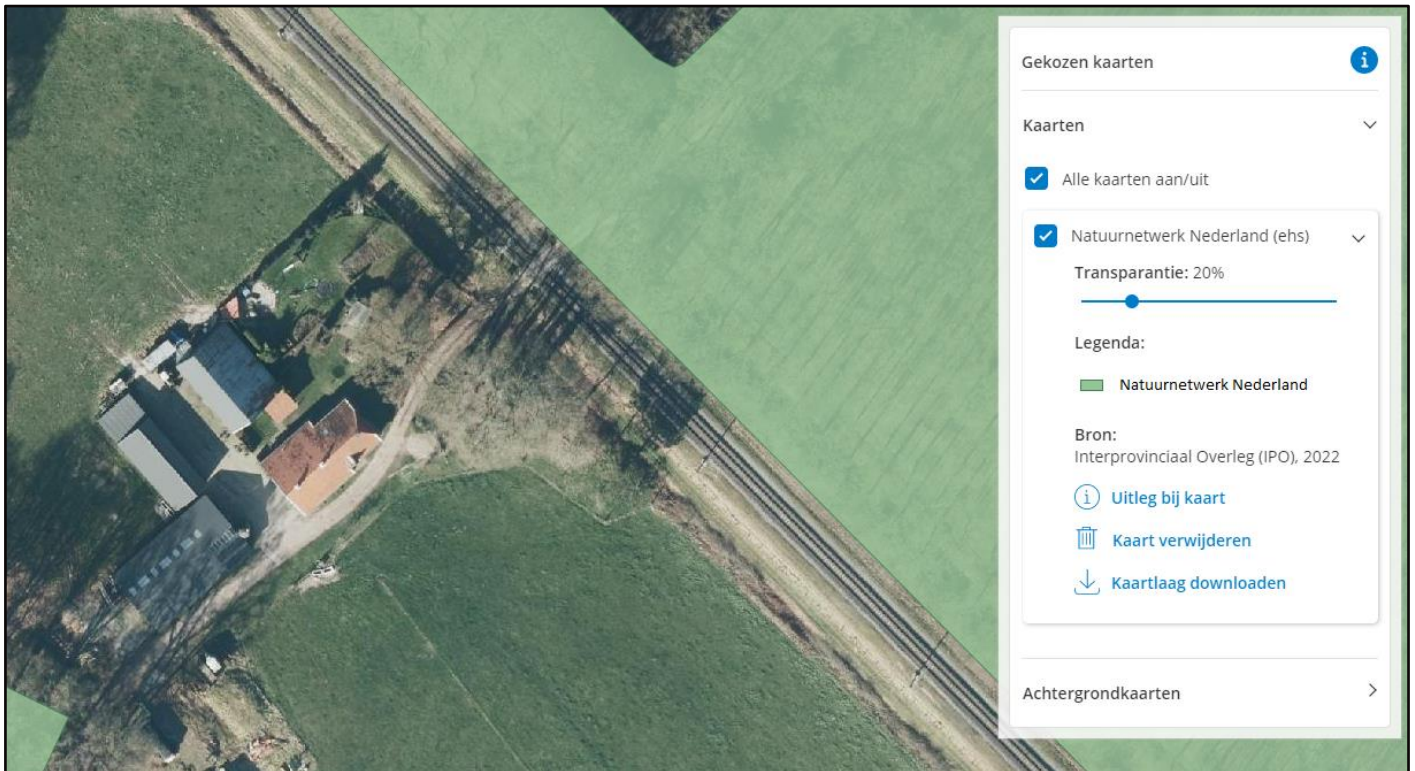
3.1.2 Natuurnetwerk Nederland

Een deel van de beoogde wandelbuis bevindt zich binnen NNN-gebied 'Landgoederen Salland'. Het NNN-gebied Landgoederen Salland kenmerkt zich door een uitgestrekt gebied met verspreid liggende natuurgebieden en landgoederen die tezamen een structuurrijk en natuurrijk cultuurlandschap vertegenwoordigen. De gevarieerde landgoederen hebben een kleinschalig karakter en omvatten een mozaïek aan bossen, graslanden, akkers, houtwallen, lanen, wetingen en poelen. Deze vormen een belangrijke basis voor de diversiteit in flora en fauna, waaronder vleermuizen, paddenstoelen en soorten als grote bonte specht, zwarte specht, geelgors, ringslang en kamsalamander. Landgoederen Salland vormt een netwerk van 'stapstenen' in het cultuurlandschap van Salland en is daarmee een verbindende schakel tussen de grotere NNN-gebieden in de regio (IJsseldal, Vechtdal en Sallandse Heuvelrug).

Dit gebied is bestemd voor natuur, recreatie, landbouw, bosbouw, en waterwinning. Kansen in het gebied zijn onder andere passende recreatievormen. Om de wandelbuis te realiseren, zullen geen houtopstanden uit het NNN-gebied verwijderd worden. De diversiteit in boomsoorten wordt hiermee beschermd. Er is reeds sprake van een bestaand wandelpad. De nieuwe wandelbuis wordt in het bestaande wandelpad geplaatst. Er is daarom ook geen sprake van wijziging van de oppervlakte van het NNN-gebied en geen sprake van verstoring van de wezenlijke waarden gezien de bestaande situatie.

Er is aantoonbaar maatschappelijk belang voor deze ontwikkeling. De ontwikkeling is ten behoeve van een veilige oversteek van het spoor voor de weggebruikers. In bijlage 1b Beschrijving NNN-gebieden van de Omgevingsverordening Overijssel wordt passende recreatievormen gezien als een kans in het beheer van het gebied. De wandelbuis laat gemotoriseerde voertuigen niet toe en bevordert de landschapsbeleving van recreatieve wandelaars. Het voorkomt hiermee tevens dat gemotoriseerde voertuigen kunnen bijdragen aan het knelpunt overbelasting door stikstof.

Er kan geconcludeerd worden dat er wegens bovengenoemde geen sprake is van significante aantasting van de plaatselijke natuurwaarden.



Figuur 7 Ligging van het projectgebied ten opzichte van NNN-gebied (groen)

3.1.3 Soortenbescherming

In de QuickScan natuurwetgeving (Arcadis, kenmerk: VZE-ECO-RAP-001, 6 mei 2022) is in beeld gebracht welke soorten en/of (potentiële) vaste rust- of foerageergebieden aanwezig zijn in het plangebied. Hierbij is aandacht besteed aan alle relevante soortgroepen en beoordeeld of mogelijke standplaatsen, verblijfplaatsen, voortplantingsplaatsen of leefgebieden binnen of in de directe omgeving van het ingreepgebied die (kunnen) worden aangetast bij de beoogde ontwikkelingen. Hiertoe is zowel een bureauonderzoek als een veldbezoek uitgevoerd. Voor het bureauonderzoek is gebruik gemaakt van vrij beschikbare informatie, zoals verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) van de afgelopen vijf jaar. Het veldbezoek is uitgevoerd door een ecooloog van Arcadis.

Geconcludeerd wordt dat mogelijke effecten op de soorten (algemene broedvogels, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen en amfibieën) niet kunnen worden uitgesloten. Binnen de provincie Overijssel geldt een vrijstelling voor algemeen voorkomende soorten, zoals grondgebonden zoogdieren en amfibieën. Deze soorten zijn daarom niet meegenomen in het verdere onderzoek. Echter geldt voor deze soorten wel een zorgplicht.

Mitigerende maatregelen

Door het toepassen van mitigerende maatregelen kunnen negatieve effecten op (algemene) broedvogels worden voorkomen. Hieronder is aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zijn om negatieve effecten te voorkomen. Door opvolging te geven aan deze maatregelen wordt ook een overtreding van artikel 3.1 van de Wet natuurbescherming voor deze soort voorkomen.

- **Algemene broedvogels:** Het plangebied heeft betekenis voor algemeen voorkomende broedvogels. Het broedseizoen loopt van circa 15 maart t/m 15 juli. Uitgangspunt is te werken buiten het broedseizoen. Indien de beoogde planning niet wordt behaald en werkzaamheden in het broedseizoen doorlopen dient er voorafgaand een controle op nesten te worden uitgevoerd. Indien er actieve nesten aangetroffen worden, worden werkzaamheden gestaakt en na het broedseizoen hervat. Indien werkzaamheden in het broedseizoen starten dient het plangebied voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden zodat vogels niet te broeden komen in het plangebied. Dit betekent het verwijderen van struiken en bomen. Deze maatregelen worden opgenomen in een ecologisch werkprotocol.

Conclusie

Als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden kunnen negatieve effecten optreden met betrekking tot algemene broedvogels, vleermuizen, boomkruipers en grondgebonden zoogdieren. Binnen de provincie Overijssel geldt een vrijstelling voor algemeen voorkomende soorten, voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën. Voor deze soorten zijn geen vervolgstappen nodig, wel geldt voor deze soorten nog de zorgplicht. De mogelijk negatieve effecten op algemene broedvogels kunnen worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen (zoals hierboven genoemd). Het aspect vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.1.4 Bescherming houtopstanden

Er is voor dit project geen sprake van het vellen van (beschermde) houtopstanden. Het aspect houtopstanden vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.2 Archeologie

Voor deze locatie gelden geen archeologische verwachtingswaarden op basis van het onderliggende bestemmingsplan. Er is geen dubbelbestemming archeologie aanwezig. Er geldt dan ook geen verplichting tot het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

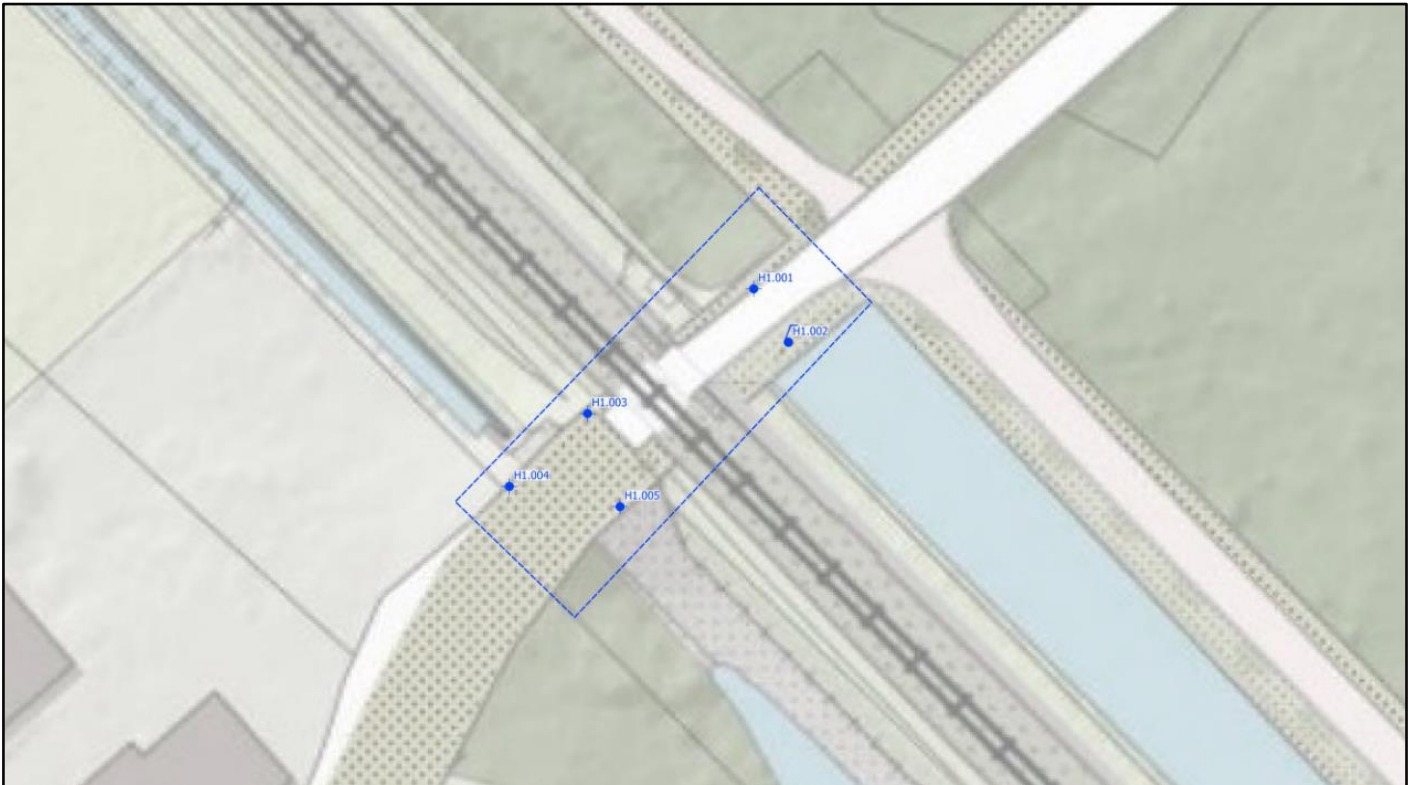
Te allen tijde wordt wel rekening gehouden met het aantreffen van archeologische toevalsvondsten conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet

Het aspect archeologie levert geen belemmeringen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

3.3 Bodem

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is in kader van de Wet bodembescherming en de CROW400 bodemonderzoek uitgevoerd (BK Ingenieurs, kenmerk: NIKN/224490/2.0/JEGI, 12 april 2023). Het bodemonderzoek betreft een Verkennend bodemonderzoek conform de NEN5740. De veldwerkzaamheden zijn conform de SIKB BRL 2000 en onderliggende protocollen uitgevoerd.

Ter plaatse van de deellocatie worden in de geanalyseerde mengmonsters van de zintuiglijk schone boven- en ondergrond maximaal licht verhoogde gehalten zware metalen en PAK aangetoond. De zintuiglijk schone boven- en ondergrond ter plaatse van de locatie is altijd toepasbaar voor hergebruik (lokaal indicatief klasse 'Wonen') op basis van de parameters uit het standaardpakket grond. Er is zowel op het maaiveld als in de contactzone (0,0 - 0,5 m -mv) visueel geen asbest aangetroffen. Met dit bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit ter plaatse vastgelegd. Het uitvoeren van vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.



Figuur 8 Overzichtstekening boorpunten op projectlocatie

Conclusie

Op basis van de resultaten van dit onderzoek is de beoordeling dat geen veiligheidsklasse van toepassing is en bij de voorgenomen werkzaamheden kan worden volstaan met het treffen van basis hygiënische maatregelen. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is geschikt voor de beoogde toekomstige situatie.

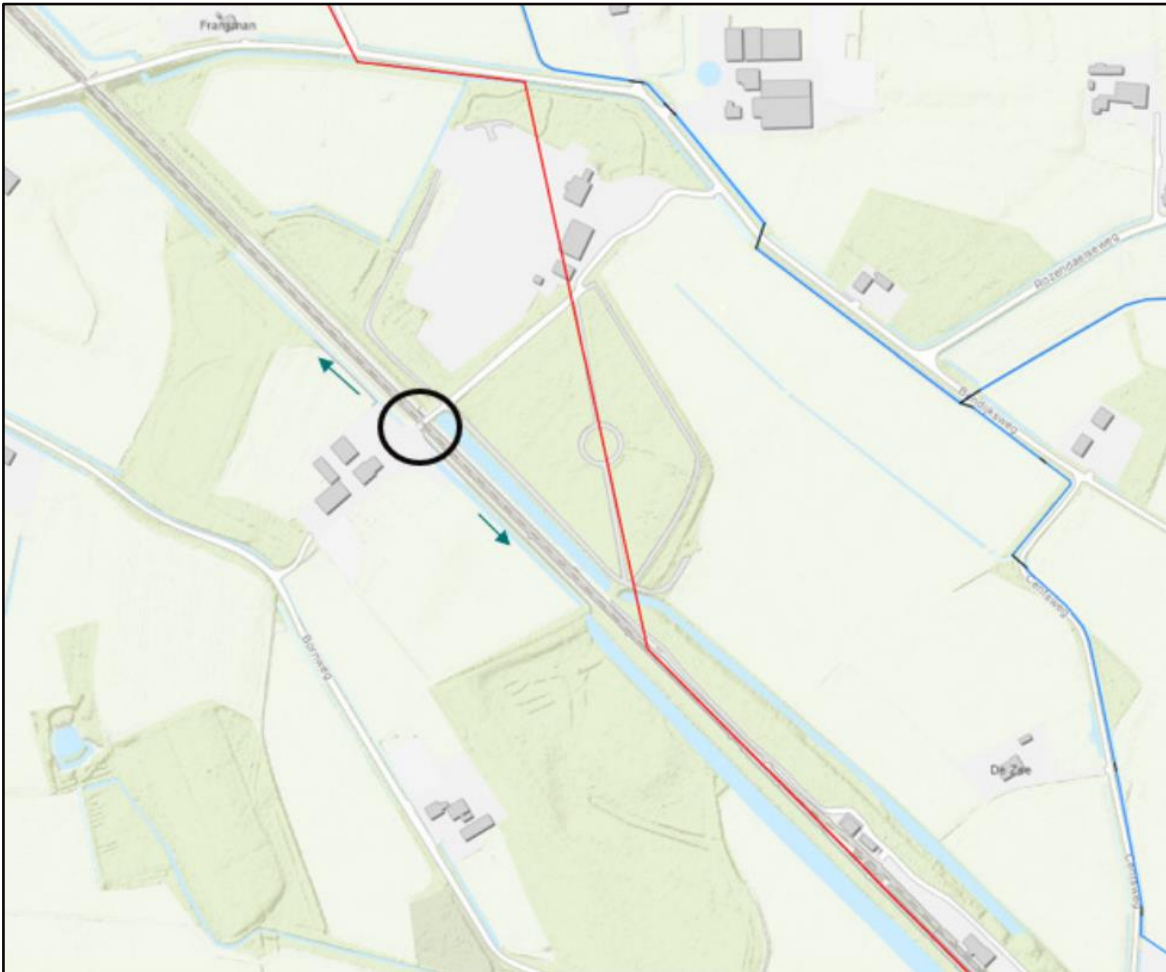
3.4 Water

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is door Arcadis een Watertoets (Arcadis, kenmerk: Q53YKW4MANVA-121582166-7930:1.0, 31 maart 2023) uitgevoerd in het kader van de Wet ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening. Het beschrijft de waterhuishoudkundige ontwerpuitgangspunten voortkomend uit het vigerend waterbeleid en de mogelijkheden die ontstaan door de aanwezige geohydrologische gebiedskenmerken.

Binnen deze ontwikkeling zijn geen werkzaamheden of activiteiten voorzien binnen de beschermingszones van de oppervlaktewaterlichamen in beheer van Waterschap Drents Overijsselse Delta, zie figuur 9. De spoorsloten zijn niet in beheer van Waterschap Drents Overijsselse Delta.

Er is geen sprake van een zware verkeersbelasting met vervuiling van hemelwater als gevolg. De pompkelder loost het hemelwater direct op de spoorsloot. Het hemelwater infiltreert via de sloot naar de ondergrond of voert via de spoorsloot af naar uiteindelijk de primaire watergang van het waterschap.

De onderdoorgang wordt waterdicht uitgevoerd. Er is geen permanente onttrekking van grondwater nodig. Er is geen aanleiding om te verwachten dat de onderdoorgang belemmering van de grondwaterstroming tot gevolg heeft. Tijdens uitvoering moet rekening worden gehouden met een grondwaterbemaling waarvoor afhankelijk van de onttrekkingsdebieten een vergunning dan wel melding nodig is.



Figuur 9 Oppervlaktewatersituatie van Waterschap Drents Overijsselse Delta rondom plangebied. Legger WDO.

Conclusie

Met het rapport is aangetoond dat het planvoornemen om een voetgangerstunnel te bouwen, onder het spoor door vanuit de Rozendaalseweg te Heino, geen belemmering vormt voor de huidige waterhuishoudkundige situatie. Er zijn geen compenserende maatregelen noodzakelijk. Het opvangen hemelwater in de onderdoorgang kan incidenteel worden leeggepompt met een lozing op de spoorsloot waar het water via de bodem kan wegzijgen. Het ontwerp overlapt verder geen primair watersysteem en is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied. Tijdens de uitvoering zal een melding of vergunning nodig zijn voor tijdelijk onttrekken van grondwater.

3.5 Geluid

Met de voorgenomen ontwikkeling zal er enkel een aanpassing gemaakt worden aan de spoorwegovergang. Deze ontwikkeling zal niet bijdragen aan een verhoging en/of overschrijding van de heersende geluidsproductieplafonds. Er wordt immers enkel door voetgangers gebruik gemaakt van de overgang. Daarom zijn er geen bijzondere risico's op het gebied van geluid en vormt het aspect geluid geen belemmering voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

3.6 Luchtkwaliteit

De voorgenomen ontwikkeling betreft enkel een voetgangers passage. Deze ontwikkeling leidt niet tot een verandering in gebruik of vervoersbewegingen met emissies. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor voorliggende ontwikkeling.

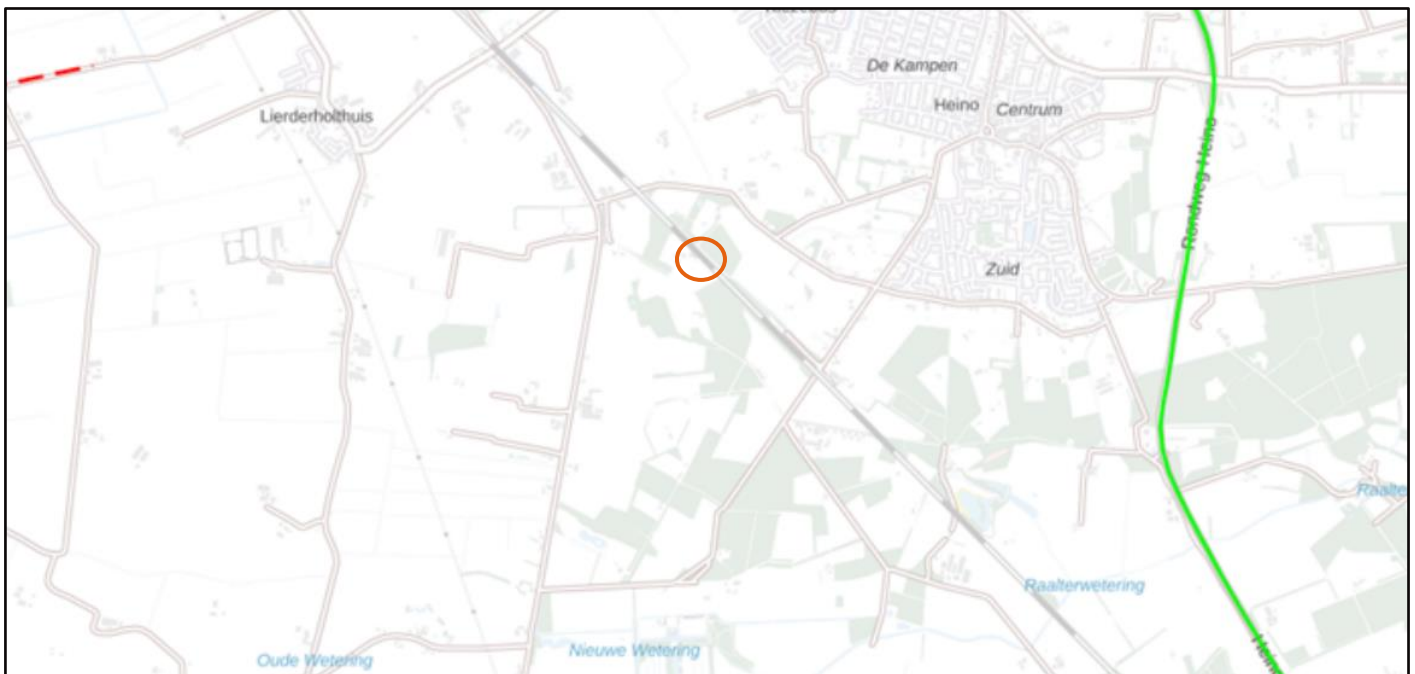
3.7 Verkeer en parkeren

De wandelbuis heeft in de gebruikersfase geen verkeer aantrekkende werking en leidt niet tot een verandering in gebruik of vervoersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie. Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor voorliggende ontwikkeling.

3.8 Externe veiligheid

Op basis van de Algemene Risicokaart van Nederland (bezocht op: 29-04-2023) zijn geen risicovolle objecten in het plangebied of de directe omgeving aanwezig die in het kader van externe veiligheid nader geanalyseerd moeten worden, zie figuur 9.

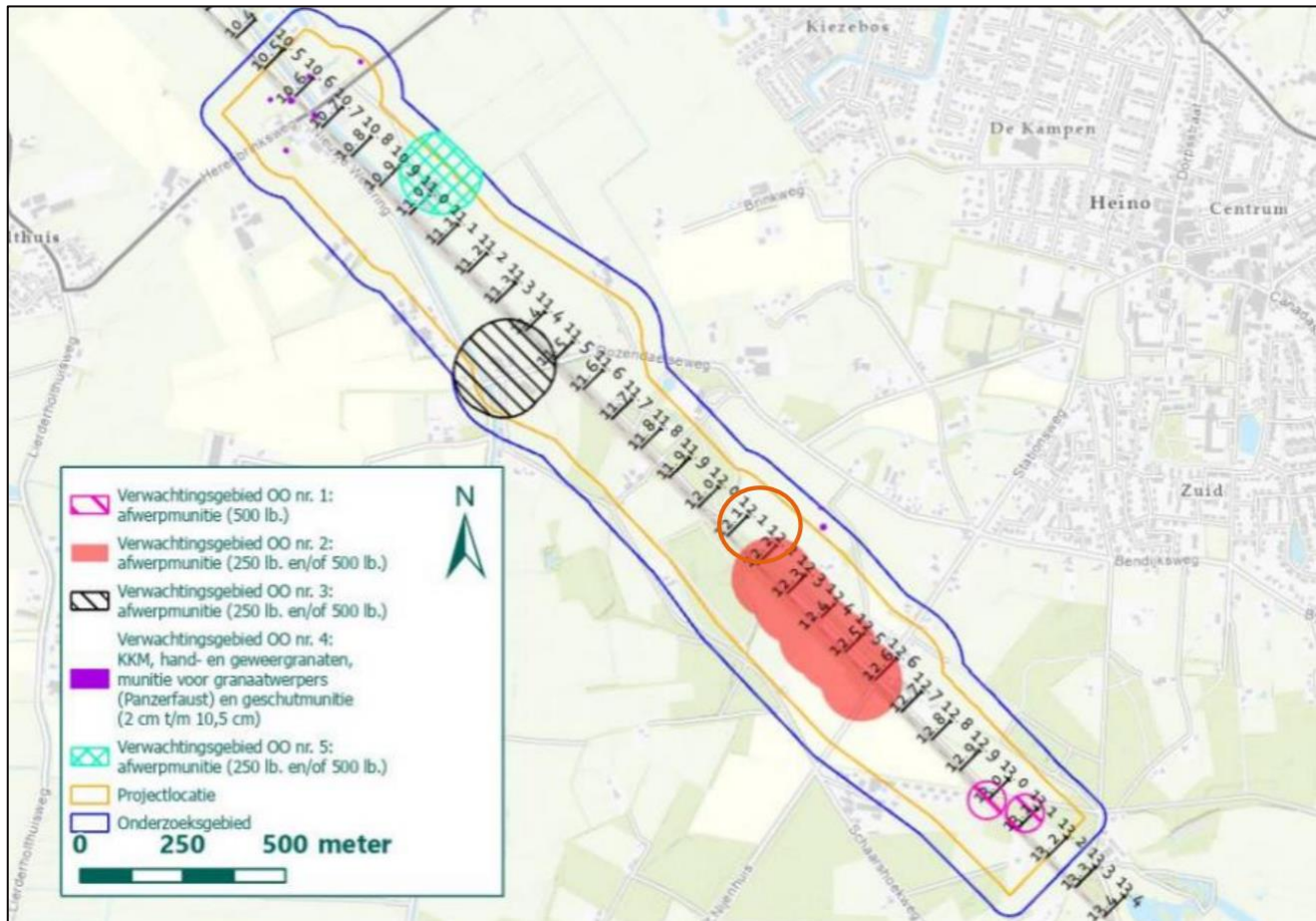
Binnen het plangebied worden geen gevaarlijke stoffen gebruikt, geproduceerd, opgeslagen of getransporteerd. Tevens worden geen nieuwe kwetsbare, beperkt kwetsbare of risicovolle objecten mogelijk gemaakt met dit project. Het aspect externe veiligheid levert geen belemmering op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.



Figuur 10 Uitsnede Algemene Risicokaart Nederland (plangebied rood omlijnd).

3.9 Ontploffbare oorlogsresten

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een aanvullend onderzoek ontplofbare oorlogsresten uitgevoerd (REASeuro, kenmerk: RO-220144, 8-12-2022). Het onderzoek toont aan dat in de regio oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Gedurende WOII zijn binnen deelprojectlocatie A -Heino km 10.4 tot km 13.2 meerdere luchtaanvallen uitgevoerd, waarbij zowel vliegtuigbommen van 250 lb. en 500 lb. zijn afgeworpen en met boordwapens is geschoten. Ook hebben binnen dit gebied stellingen gestaan, waarin eventueel OO achtergebleven kunnen zijn. Aanwijzingen voor het gebruik van trilling gevoelige ontstekers zijn niet gevonden, waardoor alleen het ongecontroleerd toucheren, bewegen en/of deformeren van OO voorkomen dient te worden.



Figuur 11 Verwachtingsgebieden OO aangegeven ten opzichte van de voorliggende projectlocatie. Plangebied rood omlijnd.

Grondroerende werkzaamheden binnen op OO onverdacht gebied kunnen worden uitgevoerd zonder mitigerende maatregelen met betrekking tot OO. Uitvoerend personeel wordt voorafgaande aan de werkzaamheden geïnformeerd over het Protocol spontaan aantreffen OO. Het Protocol spontaan aantreffen OO betekent dat indien onverwachts toch OO worden aangetroffen, de juiste stappen worden genomen om in een dergelijke situatie correct te handelen.

Het aspect OO vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.10 M.e.r.-beoordeling

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer, in samenhang met het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.), moet bij initiatieven voor (het wijzigen van) bepaalde activiteiten worden beoordeeld of er sprake is van milieueffecten. In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteitenplan MER-plichtig, project MER-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn.

Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Er is geen sprake van een activiteit die wordt benoemd in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r., waardoor er geen sprake is van een m.e.r.-plicht. Van een m.e.r.-beoordelingsplicht is sprake als de activiteit en het te nemen besluit voldoen aan de beschrijvingen uit kolommen 1, 2 en 4 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. De drempelwaarden genoemd in bijlage D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn richtwaarden. Wanneer een project de in bijlage D, kolom 1, beschreven activiteiten bevat is het, ongeacht de omvang van de activiteiten, noodzakelijk om te toetsen of sprake is van een project met belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn geen relevante categorieën opgenomen waarvoor plan MER-plicht, project MER-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Dit aspect vormt geen belemmering voor de voorliggende ontwikkeling.

4 Uitvoerbaarheid

4.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vanwege de geringe impact op zowel landschappelijke als maatschappelijke waarden, de voorbesprekingen met de gemeente en het programmabureau, en de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen, wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid als positief beoordeeld.

4.2 Financiële uitvoerbaarheid

In bestuurlijk overleg d.d. 2 december 2022 hebben Ministerie, Provincie, ProRail, NS en Gemeente zich garant gesteld voor het benodigde budget en de benodigde gronden. Er is voldoende budget beschikbaar om de financiële uitvoerbaarheid van het project als positief te beoordelen.

5 Conclusies

Zoals blijkt uit de planbeschrijving vindt er vanuit ruimtelijk oogpunt een wijziging plaats van de omgeving door de uitvoering van dit voornemen.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet strijdig is met de beleidsuitgangspunten op Rijks- en provinciaal niveau, maar strijdig is met het vigerende bestemmingsplan. De beschouwing van de milieu- en omgevingseffecten leidt tot de conclusie dat er geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen ontwikkeling.

Het voorgenomen plan heeft deels overlap met Natuur Netwerk Nederland, gebied 'Landgoederen Salland'. Met het plan wordt invulling gegeven aan de beleving van het gebied voor recreatieve wandelaars. Het draagt tevens bij aan het weren van gemotoriseerd verkeer binnen een gevoelig natuurgebied. De natuurwaarden van het NNN gebied worden niet significant verstoord.

De voorgenomen ontwikkeling wordt maatschappelijk en financieel haalbaar geacht.

Bijlagen

1. QuickScan natuurwetgeving (Arcadis, kenmerk: VZE-ECO-RAP-0001, 6 mei 2022);
2. AERIUS projectberekening Station Heino Wandelbuis (AERIUS kenmerk: RibH2jRkz2Qj, 22 januari 2024);
3. Verkennend bodem- en verhardingsonderzoek (BK Ingenieurs, kenmerk NIKN/224490/2.0/JEGI, 12 april 2023);
4. Watertoets (Arcadis, kenmerk: Q53YKW4MANVA-121582166-7930:1.0, 31 maart 2023);
5. Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten (REASeuro, kenmerk: RO-220144, 8-12-2022).

Colofon

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
WANDELBUIS HEINO

KLANT
ProRail BV

AUTEUR
Arcadis

PROJECTNUMMER
30114639

ONZE REFERENTIE
D10060337:38

DATUM
16 februari 2024

STATUS
Concept

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij helpen onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Wij zijn met 36.000 mensen actief die in ruim zeventig landen meer dan €4,2 miljard aan omzet genereren. Wij helpen UN-Habitat met onze mensen, die kennis en expertise leveren om de moeilijke leefomstandigheden te verbeteren in gebieden die lijden onder de gevolgen van klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Nederland

T [+31 \(0\)88 4261 261](tel:+3120884261261)

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[Arcadis](https://www.linkedin.com/company/arcadis)



[arcadis.nl](https://www.arcadis.nl)



[ArcadisNetherlands](https://www.facebook.com/ArcadisNetherlands)