

**Berkelland, tracébesluit
N18 2015**

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding bestemmingsplan	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	6
1.3 Geldende juridische regelingen	6
1.4 Wettelijk kader	7
1.5 Vooroverleg en procedure	8
Hoofdstuk 2 Planologisch beleidskader	11
2.1 Ruimtelijk beleid en regels van het Rijk	11
2.2 Ruimtelijk beleid en regels van de provincie Gelderland	13
2.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant strategisch beleid	15
Hoofdstuk 3 Gebiedsbeschrijving	17
3.1 Landschappelijke omgeving	17
3.2 Landmarks en markante landschappelijke elementen	19
3.3 Landschappelijke kenmerken huidige N18	21
3.4 Functionele structuur huidige N18	22
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	23
4.1 Algemeen	23
4.2 Omschrijving nieuwe ontwikkeling	24
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	31
5.1 Milieu	31
5.2 Water	35
5.3 Natuur	36
5.4 Archeologie	41
Hoofdstuk 6 Juridische planopzet	43
6.1 Algemeen	43
6.2 Indeling planregels	44
6.3 Beschrijving van het plan	45
6.4 Handhaving	47
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	49

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Aanleiding

Op 20 augustus 2013 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu in overeenstemming met de Staatssecretaris van Economische Zaken het Tracébesluit voor de N18 Varsseveld – Enschede vastgesteld. Het Tracébesluit is als separate bijlage bij de toelichting gevoegd.

Op 21 februari 2014 is een wijziging van het Tracébesluit (een verdiepte ligging van de nieuwe N18 ter hoogte van de Geukerdijk/Museumbuurt-spoorlijn in Haaksbergen en een paar kleine wijzigingen) vastgesteld. Vervolgens is op 15 december 2014 nog een wijziging (aanpassing van de kruising van de Kolenbrandeweg met de verbindingsweg naar de Stepelerveldweg in Haaksbergen) van het Tracébesluit vastgesteld. Deze wijzigingen hadden dus geen betrekking op het grondgebied van de gemeente Berkelland.

Het Tracébesluit is bij uitspraak van de Raad van State van 8 april 2015 onherroepelijk geworden. Op grond van artikel 13, tiende lid van de Tracéwet is de gemeenteraad van de gemeente waarop het Tracébesluit betrekking heeft, verplicht binnen één jaar na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit een bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen. Zolang aan deze verplichting geen gevolg is gegeven, blijft het onherroepelijke Tracébesluit van kracht. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat dit bestemmingsplan dus een uitvloeisel is van het Tracébesluit N18 Varsseveld - Enschede en daarmee dus ook een project vanuit het Rijk. De gemeente Berkelland werkt mee aan deze procedure door het bestemmingsplan in procedure te brengen en vast te stellen.

Het Tracébesluit voor de N18 Varsseveld – Enschede heeft betrekking op de volgende gemeenten:

- Oude IJsselstreek;
- Oost Gelre;
- Berkelland;
- Haaksbergen;
- Enschede.

De gemeenten Oude IJsselstreek, Oost Gelre en Berkelland zijn gelegen in de provincie Gelderland. De gemeenten Haaksbergen en Enschede zijn gelegen in de provincie Overijssel.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de planologisch/juridische regeling voor de gemeente Berkelland.

Doelstelling van het onherroepelijke Tracébesluit

De N18 is een belangrijke verkeersader voor Twente en de Achterhoek. Bij Varsseveld sluit de N18 aan op de A18, en vormt zo de belangrijkste verbinding van de steden in Twente met de steden Doetinchem, Arnhem en Nijmegen. De N18 is circa 45 kilometer lang en is onderdeel van het Nederlandse hoofdwegennet. De N18 is ook een belangrijke weg voor het regionale en lokale verkeer. De N18 is nu ingericht met 1x2 rijstroken en merendeels gelijkvloerse kruisingen. De N18 wordt ervaren als een langzame, onveilige weg, die bovendien veel overlast geeft, zeker waar de weg door de bebouwde kom loopt. Daarnaast vormt de N18 een barrière omdat hij niet makkelijk is over te steken. De inrichting en de

vormgeving van de N18 voldoen niet meer aan de richtlijnen van deze tijd en aan de eisen die het toegenomen verkeer stelt. De vele gelijkvloerse kruisingen, de grote hoeveelheid verkeer en de vermenging van snel en langzaam verkeer zorgen voor gevaarlijke situaties en voor lange reistijden. Daarnaast neemt het verkeer in de toekomst verder toe waardoor er meer verkeersonveilige en slechte leefbaarheidssituaties ontstaan. Om de knelpunten op en rond de N18 weg te nemen is een procedure op grond van de Tracéwet in gang gezet die inmiddels heeft geleid tot een onherroepelijk Tracébesluit.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het gebied waarop het bestemmingsplan “**Berkelland, tracébesluit N18 2015**” betrekking heeft doorkruist de gehele gemeente vanaf de gemeentegrens met Oost Gelre, in het zuiden, tot aan de gemeentegrens (en tevens provinciegrens) met Haaksbergen, in het noordoosten. Het plangebied is in het geheel in het buitengebied van Berkelland gelegen.



Afbeelding 1: Plangebied

1.3 Geldende juridische regelingen

Het plangebied valt onder de bestemmingsplannen “Buitengebied” (Eibergen), “Eibergen, Bedrijventerreinen 2011” en “Buitengebied, herziening 1987” (Neede). De twee bestemmingsplannen voor het buitengebied betreffen niet-digitale bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan “Buitengebied” van de voormalige gemeente Eibergen werd op 27 juni

1995 vastgesteld door de gemeenteraad van Eibergen. Gedeputeerde Staten van Gelderland keurden het vervolgens gedeeltelijk goed op 26 januari 1996. Het goedkeuringsbesluit werd onherroepelijk door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 10 februari 1998 (nr. E01.96.0125). De gronden die zijn gelegen binnen het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan zijn overwegend agrarisch bestemd.

Ter plaatse van de aansluiting aan de zuidzijde van Eibergen omvat het plangebied een strook grond waardoor het nieuwe Tracé ten noorden van de ballastput wordt verbonden met het bestaande N18-tracé. Voor deze gronden geldt het bestemmingsplan "Eibergen, Bedrijventerreinen 2011" dat de gemeenteraad van Berkelland op 26 juni 2012 vaststelde. De bedoelde gronden hebben in dat bestemmingsplan de bestemming "Bedrijventerrein", "Groen" of "Verkeer-Verblijfsgebied". Het bestemmingsplan "Eibergen, Bedrijventerreinen 2011" werd onherroepelijk door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 8 mei 2013 (nummer 201208976/1/R2).

Het bestemmingsplan "Buitengebied, herziening 1987" van de voormalige gemeente Neede werd op 30 oktober 1990 vastgesteld door de gemeenteraad van Neede. Gedeputeerde Staten van Gelderland keurden het vervolgens gedeeltelijk onherroepelijk goed op 27 mei 1991.

1.4 Wettelijk kader

Het wettelijk kader van een bestemmingsplan is de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro).

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

De Wro schrijft voor dat de gemeenteraad "voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vaststelt, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in dat plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven". Voor het grondgebied van de gemeente Berkelland is invulling gegeven aan deze verplichting, zij het dat voor het gemeentelijk buitengebied nog geen digitaal bestemmingsplan geldt.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In het Bro is geregeld hoe een bestemmingsplan en andere ruimtelijke plannen er uit moeten zien, wat vastgelegd moet worden en wat meegewogen moet worden (artikelen 3.1.2 t/m 3.1.7 en artikelen 3.2.1 t/m 3.2.4 Bro). In artikel 3.1.6 van het Bro is bepaald dat elk bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. In de toelichting moet worden vermeld wat de uitkomsten zijn van onderzoeken over ecologie/flora/fauna, hoe het is gesteld met de waterhuishouding, of de Wet milieubeheer van toepassing is voor bijvoorbeeld een Milieu Effect Rapport (MER), of sprake is van archeologische/cultuurhistorische waarden, welke milieukwaliteitseisen wat betreft lucht, bodem, geluid bij het plan betrokken zijn en welk beleid van gemeente, provincie en Rijk een rol speelt.

Een bestemmingsplan is daarom een juridisch ruimtelijk beleidsdocument, waarin de bestemming van de gronden met inbegrip van de daarop van toepassing zijnde gebruiks- en bouwregels en de daarop aanwezige bebouwing worden vastgelegd, maar waarin ook ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zijn opgenomen. Het voorliggende bestemmingsplan

is echter primair een vertaling van het Tracébesluit N18 Varsseveld-Enschede van 20 augustus 2013 voor zover dat van toepassing is op het grondgebied van de gemeente Berkelland.

Digitalisering

Alle ruimtelijke plannen moeten voor iedereen digitaal beschikbaar en raadpleegbaar zijn. Daarvoor is een landelijke voorziening in het leven geroepen. Er moet gewerkt worden via landelijk vastgestelde regels (artikel 1.2.1 en 1.2.2 Bro, nader uitgewerkt in de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening).

Kosten

In de wet is bepaald dat de kosten voor het maken van een bestemmingsplan verhaald kunnen worden op de aanvrager. Die kosten worden vastgesteld in een exploitatieplan, maar ze kunnen ook op een andere wijze verhaald worden bijvoorbeeld door het sluiten van een overeenkomst (afdeling 6.4 Wro). In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

1.5 Vooroverleg en procedure

Vooroverleg

In het Bro is voorgeschreven (artikel 3.1.1) dat burgemeester en wethouders voorafgaand aan het in procedure brengen van een nieuw bestemmingsplan overleg moeten plegen met de besturen van eventueel betrokken andere gemeenten, het waterschap, de provincie en met die diensten van het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Van het wettelijke vooroverleg met Rijk en provincie kan in de praktijk in veel gevallen worden afgezien. De provincie Overijssel en het Rijk hebben beleid vastgesteld, waarin is bepaald dat zij een bestemmingsplan alleen nog voor vooroverleg willen ontvangen, indien dat bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk maakt die raken aan bepaalde ruimtelijke belangen van de provincie of het Rijk.

De voorgenomen ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, is niet in strijd met het rijksbelang maar juist ingegeven door een onherroepelijk geworden Tracébesluit. Bij de totstandkoming van dat Tracébesluit heeft al uitgebreid bestuurlijk vooroverleg plaatsgevonden (zie onder meer hoofdstuk 2 en 5 van deze toelichting). Niettemin is het voorontwerp-bestemmingsplan digitaal aan de provincie Gelderland aangeboden waarna het vooroverleg formeel bevestigd werd.

In het voortraject is met de betrokken partijen (gemeenten, provincies en waterschappen) een plan waterhuishouding Tracébesluit N18 opgesteld, waarin ook een waterparagraaf is opgenomen. Ook het Waterschap Rijn en IJssel heeft in kader van het vooroverleg het voorontwerp-bestemmingsplan echter digitaal ontvangen.

Procedure

Voor aankondiging

Burgemeester en wethouders moeten burgers en anderen informeren over het voornemen een bestemmingsplan voor te bereiden op verzoek van een derde of uit eigen beweging

(artikel 1.3.1 Bro). Dat voornemen wordt gepubliceerd in het gemeentelijk huis-aan-huisblad en op internet. In Berkelland wordt dit gedaan door het ter inzage leggen en het digitaal beschikbaar stellen van een voorontwerp-bestemmingsplan waarover vervolgens zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht.

De ter inzage legging en digitale beschikbaarstelling van het voorontwerp-bestemmingsplan “Berkelland, tracébesluit N18 2015” is op 23 mei 2017 gepubliceerd in het huis-aan-huisblad en op de website van de gemeente Berkelland. Omdat het hier gaat om een bestemmingsplan dat zijn grondslag vindt in een onherroepelijk Tracébesluit, is daarbij aangegeven dat in het verloop van de procedure geen zienswijzen en geen beroep kan worden ingesteld voor zover de zienswijzen of het beroep betrekking hebben op dat Tracébesluit.

Terinzagelegging ontwerpplan

In de Wro staat dat op de procedure van een bestemmingsplan de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Dit betekent dat het ontwerp van een bestemmingsplan gedurende een periode van zes weken ter inzage moet worden gelegd. Deze terinzagelegging biedt iedereen de mogelijkheid om gedurende die periode zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Die terinzagelegging wordt gepubliceerd in de Nederlandsche Staatscourant en in het gemeentelijk blad en langs “elektronische weg”, dus internet. Het ontwerp-bestemmingsplan moet digitaal beschikbaar worden gesteld op de landelijke voorziening voor ruimtelijke plannen. Daarnaast stelt de gemeente het ook beschikbaar via de gemeentelijke website.

De aankondiging van de terinzagelegging van dit ontwerpbestemmingsplan “**Berkelland, tracébesluit N18 2015**” en de mogelijkheid om tijdens die periode een zienswijze naar voren te brengen is op 12 september 2017 gepubliceerd in het huis-aan-huisblad, in de Staatscourant, op de website van de gemeente Berkelland en op de website www.officielebekendmakingen.nl.

Zienswijzen

De ingekomen zienswijzen, en de gemeentelijke beantwoording daarvan, zijn verwerkt in het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan en maken deel uit van het besluit van de gemeenteraad over het bestemmingsplan.

Vaststelling

De naar voren gebrachte zienswijzen hebben niet geleid tot tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Ook zijn er geen ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp doorgevoerd.

Rechtsbescherming

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad staat voor belanghebbenden die tijdig een zienswijze hebben ingediend over het ontwerp-bestemmingsplan nog de mogelijkheid open om bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep in te stellen tegen het bestemmingsplan. Voor zover het bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit kunnen zienswijzen en dus ook beroepsgronden geen betrekking hebben op dat deel van het bestemmingsplan (zie artikel 13, tiende lid van de Tracéwet).

Hoofdstuk 2 Planologisch beleidskader

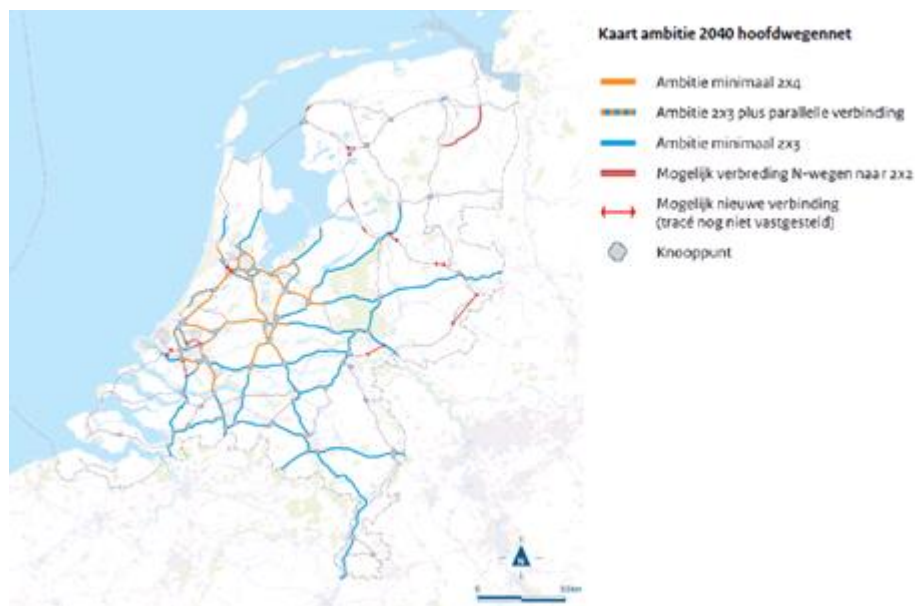
2.1 Ruimtelijk beleid en regels van het Rijk

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau staat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De structuurvisie is sinds maart 2012 van kracht en vormt de kapstok voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de SVIR beschrijft de Rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland in de richting van het jaar 2040. Eén van de kernbegrippen in de SVIR is decentralisatie. Het kabinet wil beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen dichterbij burgers en bedrijven brengen. Provincies en gemeenten krijgen letterlijk de ruimte om maatwerk te leveren voor regionale opgaven.

Het kabinet heeft dertien nationale (gelijkwaardige) belangen opgesteld. Dit zijn concrete belangen waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Als één van de dertien belangen formuleert de SVIR het realiseren van “een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen” (Nationaal belang 5). Deze ambitie is weergegeven op de 'kaart ambitie 2040 hoofdwegenet' (zie hieronder), terwijl de SVIR aangeeft dat het Rijk de reserveringsgebieden voor nog te realiseren rijksinfrastructuur vastlegt in amvb's en ministeriële regelingen. Op deze manier is het tracé, waarvoor inmiddels een onherroepelijk Tracébesluit geldt, ingebed in het Rijksbeleid en de landelijke regelgeving.



Afbeelding 2: Ambitie hoofdwegenet (bron: SVIR)

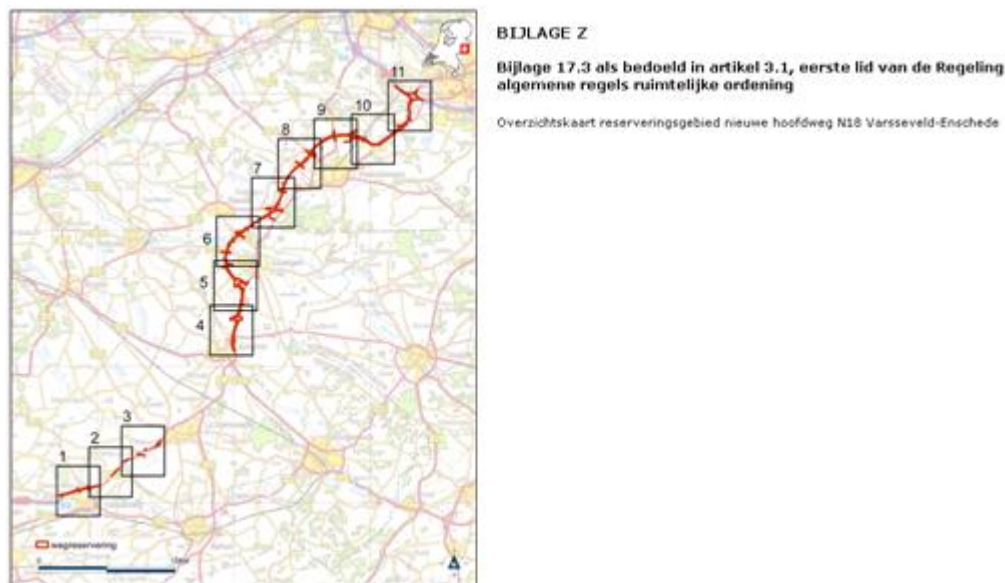
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening

De basis van juridische borging van de realisatie van de nationale belangen ligt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Bro. Dit geldt ook voor het nieuwe N18-tracé.

Het Barro is in werking sinds 2011 en bevat onderwerpen die van rijksbelang zijn, zoals

defensie, de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening en toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet. Per onderwerp bevat het Barro regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Binnen drie jaar moet het onderwerp zijn opgenomen in een bestemmingsplan.

De op het Barro gebaseerde Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) kende tot 1 oktober 2015 een overzichtskaart met het reserveringsgebied voor het nieuwe N18-tracé. Daarbij hadden de detailkaarten 4 t/m 7 betrekking op het grondgebied van de gemeente Berkelland. Deze reserveringsgebieden kwamen overeen met het plangebied van het eerder in 2015 onherroepelijk geworden Tracébesluit.



Afbeelding 3: Reserveringsgebied N18 (bron: Barro)

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor ondermeer bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6 lid 2 Bro als volgt omschreven:

- voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
- kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
- wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

Het plan voorziet in de aanleg van een weg met bijbehorende voorzieningen. De aanleg van een weg wordt niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro (zie onder andere zaak nr. 201400570/1/R6). Gelet hierop is artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing.

2.1.4 Toetsing bestemmingsplan aan beleid en regels van het Rijk

Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen is van nationaal belang. De aanleiding voor dit bestemmingsplan vloeit voort uit dit rijksbeleid, namelijk de aanleg van een nieuw tracé voor de N18. In het kader van de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de rijksweg N18 wordt het bestaande tracé aangepast. De aanleg van een nieuw tracé voor de N18 draagt bij aan het realiseren van deze doelstelling doordat het leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid en vormt zo de belangrijkste verbinding van de steden in Twente met de steden Doetinchem, Arnhem en Nijmegen.

2.2 Ruimtelijk beleid en regels van de provincie Gelderland

2.2.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie vervangt het Streekplan 2005. Hij is op 22 december 2015 door Provinciale Staten vastgesteld. Op 1 maart 2017 is het actualisatieplan vastgesteld. Ook deze visie geldt als een structuurvisie. De Omgevingsvisie zet het beleid onder het motto 'lokaal wat kan, provinciaal wat moet' voort. Daarbij hoort een grotere beleidsvrijheid en eigen verantwoordelijkheid voor gemeenten voor zaken van lokaal belang.

Hoofddoelen Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie biedt een doorkijk aan Gelderland op langere termijn. Daartoe worden bestuurlijke strategie toekomstbestendige keuzes gemaakt. De Omgevingsvisie heeft twee hoofddoelen:

1. Een duurzame economische structuur door onder andere het creëren van een goede fysieke bereikbaarheid van stedelijke gebieden en economische kerngebieden maar ook digitaal;
2. Borging van kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving: een aantrekkelijke leefomgeving vergt een goede kwaliteit van natuur en een gezonde en veilige leefomgeving.

De provincie en haar partners streven samen naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat een sterke economie, welvaart en welzijn ondersteunt en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving. De opgaven die zij daarbij zien, zijn:

- bereikbaarheid en toegankelijkheid optimaliseren voor wonen, werken, voorzieningen en vrijetijdsbesteding, sport en beleving van de leefomgeving;
- betrouwbaarheid (tijdsduur) van het personen- en goederenvervoer verbeteren;
- vervoer afstemmen op behoefte en verplaatsingspatronen van mensen;
- vervoer afstemmen op stromen van grondstoffen en goederen van bedrijven;
- stromen van mensen, grondstoffen en goederen afstemmen op gevolgen van digitalisering markt en andere ontwikkelingen.

De provincie is voor mobiliteit in de Achterhoek:

- verantwoordelijk voor het op peil houden en verbeteren van de kwaliteit van de bestaande wegen, waterwegen en (snel)fietspaden in provinciaal beheer;
- pakt de negatieve effecten aan (voor lucht, geluid, natuur) van verkeer op wegen in

- provinciaal beheer;
- houdt in de Achterhoek de voorzieningen toegankelijk door fysieke en digitale bereikbaarheid;

Goede verplaatsingsmogelijkheden en verbindingen tussen de Achterhoek en omliggende gebieden, maar ook binnen de regio, met specifieke aandacht voor (OV-)bereikbaarheid en breedband internet, zijn essentieel. Voor de economische vitaliteit van de regio is en blijft bereikbaarheid heel belangrijk. Het gaat daarbij primair om bereikbaarheid in reistijd zowel over het spoor als over de weg of digitaal. Dit zorgt voor de volgende opgaven en doelen:

Op orde houden van de ontsluiting van de Achterhoek op het nationale wegennet (N18/A18, A1, A15, A12 en de A3 in Duitsland) en de omliggende regio's (Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, Twente en Duitsland).

Een goede bereikbaarheid van de regionale (stedelijke) voorzieningen:

- tussen centrumgebieden en het buitengebied;
- reistijden staan centraal, niet de afstanden;
- het gaat om de bereikbaarheid van voorzieningen per locatie en per functie; afstemming per kern over of, en waar voorzieningen nodig zijn.

Ter versterking van de ruimtelijke kwaliteit benoemt de Omgevingsvisie een aantal speerpunten en beleidsambities. Ruimtelijke kwaliteit wordt onder meer bepaald door landschappelijke kwaliteit en cultuurhistorie in combinatie met leefbaarheid. Ontwikkelingen of nieuwe functies kunnen positief bijdragen. Dat vraagt een 'ja, mits'-benadering, zoals in de Omgevingsvisie uitgewerkt.

Conclusie:

De wijzigingen in het tracé van de N18 passen in de bereikbaarheidsdoelstellingen van de Omgevingsvisie. Het tracé wordt ingepast in het landschap. Hiervoor is een landschapsplan met inpassingsmaatregelen gemaakt en vastgesteld in het kader van het Tracébesluit.

2.2.2 Omgevingsverordening

In december 2015 is ook de bij de Omgevingsvisie horende Omgevingsverordening vastgesteld. Op 1 maart 2017 is het actualisatieplan vastgesteld. In de Omgevingsverordening zijn bepalingen opgenomen die de provinciale belangen veilig moeten stellen.

De verordening stelt eisen ten aanzien van de bescherming van de natuurwaarden (het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone). In deze gebieden mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die deze gebieden en de waarden die ze vertegenwoordigen aantasten.

In het Natuurplan en dat is opgesteld ten behoeve van het Tracébesluit is onderzocht of de natuurwaarden worden aangetast. Het in vervolg daarop opgestelde Mitigatie- en Compensatieplan N18 gaat in op de te nemen mitigerende en compenserende maatregelen. In paragraaf 5.3. is nader ingegaan op de aanwezige natuurwaarden en de te nemen mitigerende en compenserende maatregelen.

Conclusie: het bestemmingsplan voldoet aan de eisen uit de Omgevingsverordening. In het kader van het nemen van het Tracébesluit zijn alle onderzoeken (gebieds- en soortenbescherming) al uitgevoerd. Dit bestemmingsplan is de planologisch-juridische vertaling is van een onherroepelijk Tracébesluit waarin een uitgebreide natuurtoets heeft plaatsgevonden. Daarbij is ook getoetst aan het provinciale natuurbeleid.

2.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant strategisch beleid

Het gemeentelijk beleid in dit bestemmingsplan beperkt zich tot de structuurvisie omdat het hier een inpassing betreft van een besluit van de rijksoverheid. Het beschrijven van sectoraal gemeentelijk beleid voegt in dat kader niet veel toe.

2.3.1 Structuurvisies

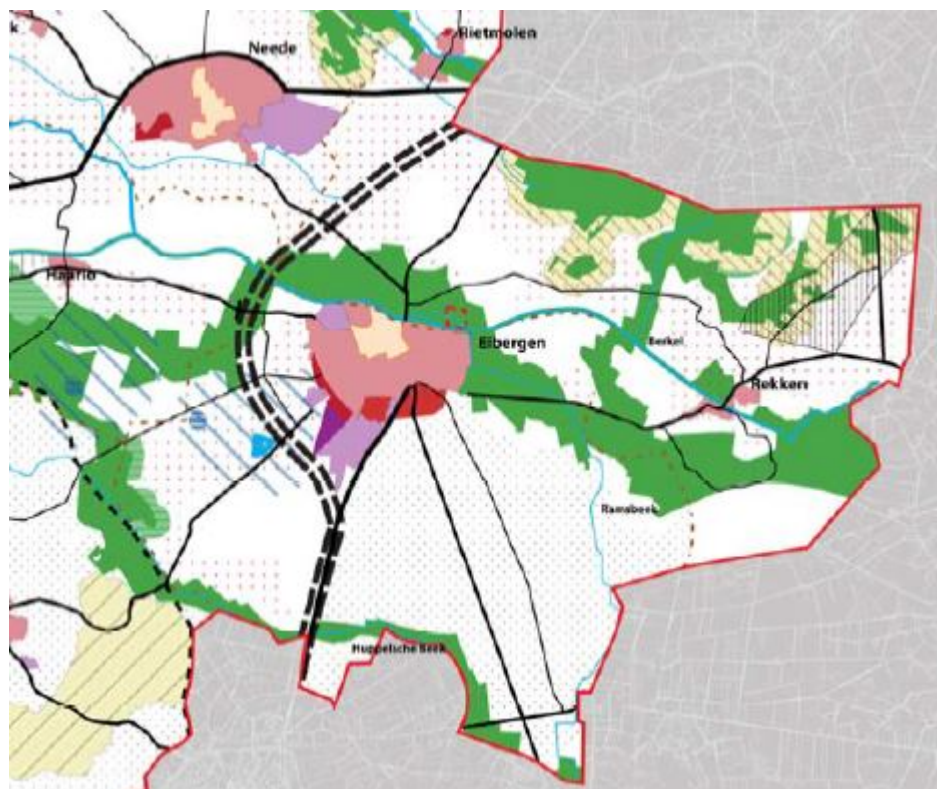
De Wro verplicht iedere gemeente om voor het hele grondgebied één of meer structuurvisies vast te stellen voor een goede ruimtelijke ordening. Een soortgelijke verplichting geldt ook voor de provincies en het Rijk.

In een gemeentelijke structuurvisie staan de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied en de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid. De structuurvisie bevat ook een uitvoeringsparagraaf waarin de raad aangeeft via welke instrumenten en bevoegdheden de voorgenomen ontwikkeling gerealiseerd zal kunnen worden.

Structuurvisie Berkelland 2025

Algemeen

De gemeenteraad van Berkelland heeft op 26 oktober 2010 de Structuurvisie Berkelland 2025 vastgesteld. De structuurvisie geeft de hoofdlijnen van het gemeentelijk ruimtelijk beleid tot het jaar 2025 weer. Het is een integrale visie die geldt voor het grondgebied van de hele gemeente en richting geeft aan de ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente. De visie geldt voor het grondgebied van de gemeente Berkelland. Onderdeel van de visie is een structuurvisieplankaart, zoals hierna weergegeven. Op deze kaart is het plangebied aangeduid als 'stroomweg, ontwerp tracé'.



Afbeelding 4: Uitsnede kaart structuurvisie Berkelland 2025

Ontwerp tracé N18 en Deventer Kunstweg

De gemeentelijke structuurvisie geeft aan dat stroomwegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid. Zowel op wegvlakken als op kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen. Dit vereist onder meer gescheiden rijrichtingen, ontbreken van overstekend en kruisend verkeer en in- en uitvoegend verkeer bij aansluitingen. De nieuwe N18 is een stroomweg.

Ten aanzien van infrastructuur zijn in de structuurvisie de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Aanleg stroomweg N18, westelijk van Eibergen: bij een gefaseerde aanleg heeft doortrekken van het tracé tot aan de N319 (Groenlo-Ruurlo) voorkeur;
- Ontwikkeling Deventer Kunstweg als ontsluitingsweg met een aansluiting op de stroomweg/Ruiterweg/N18 en met in de toekomst mogelijk een aansluiting op de Nettelhorsterweg.

Verder geeft de structuurvisie aan dat de nieuwe N18 van groot belang is voor de gemeente Berkelland. Deze stroomweg is niet alleen belangrijk als verbinding met de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Twente, maar ook als verzamelas voor het verkeer in de oostelijke Achterhoek. Het is een essentiële verbinding in het oosten van Nederland die de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de lokale economie ten goede komt. De verkeersveiligheid verbetert door de aanleg van de nieuwe N18. Ook de leefbaarheid wordt vergroot omdat de grote kernen langs de weg, waaronder Eibergen, worden ontzien.

De aanleg van de nieuwe N18 als autoweg zal tot gevolg hebben dat verkeer, dat nu nog van parallel gelegen routes gebruik maakt, voor de N18 zal kiezen. Na aanleg van de nieuwe N18 zal het oude N18 tracé binnen Berkelland een andere functie krijgen, aldus de gemeentelijke structuurvisie.

Conclusie:

De in het voorliggende bestemmingsplan en het daaraan ten grondslag liggende onherroepelijke Tracébesluit sluiten aan op het gemeentelijk ruimtelijk beleid dat is verwoord in de Structuurvisie Berkelland 2025.

Hoofdstuk 3 Gebiedsbeschrijving

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens aan de orde: de landschappelijke omgeving, landmarks en markante landschappelijke elementen, de landschappelijke elementen van de huidige N18 en de functionele structuur. De tekst is ontleend aan de bijlagen bij het onherroepelijk geworden Tracébesluit zoals onder meer het Landschapsplan.

Aspecten als bodem, water, natuur en archeologie komen in hoofdstuk 5 van deze toelichting aan de orde. Dit hoofdstuk beschrijft wel (op hoofdlijnen) de analyse van de cultuurhistorische waarden.

De gebiedsbeschrijving beschrijft het tracé van de N18 in zijn geheel. Dit omdat een en ander niet los van elkaar kan worden gezien. In het volgende hoofdstuk wordt de planbeschrijving in algemene zin beschreven maar ook de ontwikkeling per gemeente.

3.1 Landschappelijke omgeving

Karakteristiek

De omgeving van de N18 kan men grofweg indelen in het Oost-Nederlands plateau ten oosten van de huidige N18 en het dekzandgebied aan de westzijde. De N18 ligt op de overgang van deze gebieden.

Het dekzandgebied kan men verder onderverdelen in een zuidelijk deel (globaal het Achterhoeks deel; relatief vlakke rivierafzettingen van de Rijn met daarover een patroon van dekzandkopjes en grotere open vlakten), een middendeel (dekzandgebied doorsneden door beekdalen met brede overstromingsvlakten), en een noordelijk deel (globaal Twente; zwak golvend landschap met keileem en smeltwaterafzettingen dicht aan het oppervlak en doorsneden door kleinere beekjes).

Essen en esdorpen liggen vooral op de overgang van plateau naar dekzandgebied. Langs deze dorpen is de huidige N18 'ontstaan'. De latere kampongginningen zijn te vinden op de wat hogere delen in het dekzandgebied: een dekzandrug ten westen van Lichtenvoorde, een uitspoelingswaaier ten westen van Groenlo en de hogere delen naast de beken. De jonge ontginningen liggen in het tussenliggende lagergelegen gebied. Het verschil tussen het kampenlandschap en de jonge ontginningen is te herkennen aan de kenmerkende verkavelingspatronen.



Afbeelding 5: Nieuw grootschalig en oud kleinschalig cultuurlandschap langs de N18

De karakteristieke patronen en structuren veranderen door de tijd relatief weinig. Samen

vormen zij het landschappelijk basispatroon en zijn ze de structuurdragers voor ruimtelijke ontwikkelingen.

De huidige weg met alle daaraan gekoppelde (stedelijke) functies neemt een bijzondere positie in binnen het landschappelijk basispatroon. Rond 1850 was de weg verbonden met het landschappelijke basispatroon op alle abstractieniveaus. Die weg had daardoor een grote “landschappelijke logica”. Door de ligging op de rand van het plateau is de huidige N18 nog steeds verbonden met het landschappelijk basispatroon. Maar de binding van de weg met het onderliggende landschap op de lagere niveaus is in de loop van de tijd steeds losser geworden. De bochten en knikken in de weg, vaak reacties op de lokale terreingesteldheid, zijn sterk afgezwakt en er is een aantal omleidingen rond de dorpen gekomen. Hier reageert de weg niet direct op het onderliggende landschap, maar bijvoorbeeld ook op de stedelijke uitbreidingen.

Vanwege de aantrekkingskracht voor bepaalde (stedelijke) functies is de weg steeds meer patroonvormend geworden. Ze heeft zich los van het landschappelijk basispatroon als een soort extra laag onderscheiden. De oorzaak hiervan ligt in de sterk veranderende functie van de weg (het sterkere doorgaande karakter) en de daarbij behorende schaalvergroting.



Afbeelding 6: Bedrijventerrein De Laarberg aan de N18 (Groenlo)

Visueel-ruimtelijke structuur

In het landschap kunnen de volgende grotere structuren onderscheiden worden:

- grootschaligere nieuwe ontginningen (m.n. heideontginningen), met name tussen Varsseveld en Groenlo;
- oudere (kleinschalige) ontginningen met relatief veel bos en landschappelijke beplantingen, met name tussen Eibergen en Enschede;
- vele beken met de hoofdrichting haaks op de huidige en nieuwe N18;
- dekzandruggen met verschillende essen en kampen;
- woonwerkgebieden.

Het gebied kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan waardevolle landschapstypen; essen, kampen, heideontginningen en beekdalen. Het Achterhoekse landschap is opgebouwd uit een unieke lappendeken van historisch gegroeide (agrarische) cultuurlandschappen waarin woonboerderijen, buurtschappen en dorpen zijn gelegen. De dorpen en buurtschappen worden verbonden door een diffuus en fijnmazig stelsel van lokale en provinciale wegen. Ondanks schaalvergroting van agrarische bedrijven en verstedelijking blijft het authentieke landschapsbeeld hier herkenbaar. Dit waardevolle landschap tussen Lichtenvoorde en Groenlo is benoemd tot 'Nationaal Landschap Winterswijk'.

Ook het Twentse landschap kenmerkt zich door afwisselingen. Het coulisselandschap bestaat hier uit bossen, weiden, houtwallen en beken. De oude kleinschalige gebieden kennen een fijn vertakt stelsel van veelal onverharde wegen.

Zo zijn in het gebied meerdere landschapselementen duidelijk zichtbaar. Voorbeelden hiervan zijn meerdere essen (zoals de Hupselse es en de Usseler Es) als ook de aanwezigheid van de vele beken, die in visuele zin opvallen.



Afbeelding 7 Hoogteverschil van de Hupselse es (ter hoogte van Hupselse Esweg)

Voorts valt het verschil in tracering en dichtheid tussen de oudere kampenlandschappen en de jongere ontginningen op. Ten slotte zijn in de omgeving van de N18 enkele woonwerkgebieden herkenbaar.

3.2 Landmarks en markante landschappelijke elementen

In de omgeving van de N18 is een aantal landmarks en markante landschappelijke elementen. Kenmerkend zijn:

- beëindiging van de A18 met vijf rijen beuken aan weerszijden en het kunstwerk 'Man met de Varushelm' in de binnenbocht vanaf de A18 de N18 op (dit kunstwerk is bij de aanleg van de A18 geschonken door de Varsseveldse Industriële Vereniging in verband van het belang van deze weg voor de Varsseveldse bedrijvigheid);
- diverse essen;
- diverse beken haaks op de N18;
- de Berkel (rivier);
- het museumspoor;
- piramiden van de A35;
- zouthuisjes nabij de aansluiting op de A35 / Westerval.



Afbeelding 8: Kunstwerk 'Man met Varushelm'



Afbeelding 9: Museumspoor langs de Geukerdijk



Afbeelding 10: Piramiden van de A35



Afbeelding 11: Karakteristieke zouthuisjes langs de A35

3.3 Landschappelijke kenmerken huidige N18

Belangrijke kenmerken van de bestaande N18 zijn:

- de ligging op maaiveld met lokaal de uitzonderingen van de spoorkruising bij Lievelede en de passages van Groenlo en Haaksbergen;
- de tracering om de dorpskernen heen. Uitzondering vormen Eibergen, Haaksbergen en Usselo, waar de N18 het dorp doorsnijdt;
- het (nagenoeg) ontbreken van geluidwerende voorzieningen.

Voor de verschillende deelgebieden gelden afwijkende kenmerken:

- de discontinue aanwezigheid van de parallelverbinding die bovendien niet continu evenwijdig aan de N18 liggen en de wisselende berminrichtingen langs de N18 en parallelwegen die geen eenduidig beeld opleveren, met name tussen Varsseveld en Groenlo;
- het afwijkende beeld tussen Groenlo en Eibergen waar ondanks hetzelfde wegprofiel als tussen Eibergen en Enschede geen doorgaande laanbeplanting aanwezig is. Naast een enkel restant van bomenrijen, staan hier restanten van oude grove dennenopstanden in verbrede bermen tussen de N18 en aanliggende fietsvoorzieningen;
- het relatief eenduidige beeld tussen Eibergen en Enschede waar de N18 beplant is met

- oudere bomen, behalve wanneer de weg ligt aan verhoogd liggende essen;
- de aanwezigheid van bedrijventerreinen die de entree van de dorpskernen bepalen.

3.4 Functionele structuur huidige N18

In functioneel-ruimtelijk opzicht speelt de huidige N18 een belangrijke rol. Vrijwel alle grotere kernen in het gebied zijn door de huidige N18 met elkaar verbonden. Rondom de kernen vallen de steeds meer uitgroeiende bedrijventerreinen op. De entrees van de dorpen worden grotendeels bepaald door de bedrijven langs de N18.

Eibergen, Haaksbergen en het buurtschap Usselo zijn door de huidige N18 doorsneden.

Er is sprake van barrièrewerking en aantasting van de leefbaarheid. De huidige N18 gaat langs de dorpen Varsseveld, Lichtenvoorde en Groenlo. Varsseveld is vanaf de N18 nauwelijks waarneembaar. Ook van Lichtenvoorde merk je vanaf de weg niet veel, anders dan kleinschalige bedrijfslocaties. Groenlo is daarentegen duidelijk aanwezig door geluidweringen, een tuincentrum en het steeds groter wordende bedrijventerrein.

Verspreid, langs de gehele N18, ligt - meestal in kleine clusters - woonbebouwing, vaak gekoppeld aan agrarische bedrijven en in enkele gevallen gekoppeld aan een landgoed.

In het gebied speelt naast de landbouw de recreatie een belangrijke rol. Recreatieve routes voor wandelaar, fietsers en ruiters zijn aanwezig. In de omgeving is een aantal recreatieve voorzieningen. In Groenlo en Eibergen liggen verblijfsrecreatieve parken dicht bij het toekomstig tracé. In Hupsel heeft een horecagelegenheid nabij één van deze recreatieparken ook een functie voor het buurtschap. Paardenevenementen vinden plaats bij Boekelo en nabij Partycentrum De Radsteke te Heelweg. Kanoën is mogelijk op de Berkel. Ten noorden van Eibergen ligt een sportpark (de Bijenkamp).

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Algemeen

Onderstaand zijn de belangrijkste bestaande (landschappelijke) opgaven genoemd die meegenomen zijn bij de inpassing van de nieuwe N18 en als zodanig al zijn verwoord in het Landschapsplan bij het onherroepelijke Tracébesluit van 20 augustus 2013.

Veilige hoofdinfrastructuur en een herkenbaar wegbeeld

De veiligheid op de bestaande N18 is onvoldoende, zowel voor verkeer op de weg, als voor verkeer dat deze route kruist. Zowel in de kernen als in het buitengebied bestaan gevaarlijke kruispunten en oversteken. Een goede landschappelijke inpassing van de N18 draagt bij aan de oriëntatie van de weggebruiker door een eenduidig, rustig, overzichtelijk en leesbaar wegbeeld, en daarmee aan de verkeersveiligheid.

Leefbare dorpen en buurtschappen

Infrastructuur is een bepalend onderdeel van de leefbaarheid van dorpen en buurtschappen. De ligging van de huidige N18 door dorpen en kernen heeft negatieve effecten op het leefmilieu en de veiligheid. Een goede inpassing van de N18 draagt bij aan de leefbaarheid door beperking (of voorkomen) van (milieu)hinder en barrièrewerking.

Herkenbare landmarks en landschapselementen

Een aantal landschapselementen heeft de potentie om als landmark te dienen. Dit betreffen bijvoorbeeld essen en beekdalen. Maar ook cultuurhistorische waarden en kenmerkende bebouwing kunnen dienen als landmark. Ten behoeve van de oriëntatie, de landschapsbeleving en de waardering van de omgeving dienen deze kenmerken bij de inpassing van de weg versterkt en/of herkenbaar te worden.

Herkenbare kernen

Entrees van de kernen aan de N18 en het contrast tussen dorp en ommeland kunnen versterkt worden. Een duidelijke overgang tussen het woonwerklandschap in de bebouwde kom en het agrarische of natuurlandschap daarbuiten draagt bij aan de karakterisering van de kernen en het ommeland en aan de verkeersveiligheid in de kern.

Een goede landschappelijke inpassing van de N18 draagt bij aan de herkenbaarheid van de kernen en verduidelijken van het onderscheid tussen kern en de omgeving.

Sturing van de stedelijke ontwikkeling

De groei van de dorpen in de omgeving van de N18 drukt een stempel op de omliggende landschappen. Met hoofdinfrastructuur kan vorm worden gegeven aan stedelijke ontwikkeling, waaronder die van nieuwe bedrijventerreinen.

Versterken van de ecologische hoofdstructuur

Het inrichten en het functioneren van de beken als (robuuste) ecologische verbindingszone is een opgave voor de komende periode, die gezamenlijk met de inpassing van de weg kan worden opgepakt.

Beleefbare cultuurhistorie

De N18 speelt een rol in de beleving van cultuurhistorische waarden, zoals de cultuurhistorische landschapstypologieën, de Circumvallatielinie en het museumspoor.

Visie

Deze opgaven, richtlijnen en visies, beleidskeuzes, uitgangspunten en vereisten (bijvoorbeeld mitigatie van effecten op natuur en inpassing van wateropvang) vormen samen de bouwstenen voor de nieuwe N18 als autoweg. Op basis daarvan is in het Tracébesluit de volgende visie ontwikkeld voor het ontwerp:

"Kleurrijk parelsnoer van de Achterhoek en Twente. De N18 is een weg voor en door de regio. Meanderend door de Achterhoek en Twente is de N18 een verbindend 'snoer' waaraan contrastrijke landschappen, historisch en modern, natuurlijk, agrarisch en stedelijk, zich als kleurrijke parels manifesteren".

Deze visie is de basis geweest voor het Landschapsplan dat bij het Tracébesluit hoort.

4.2 Omschrijving nieuwe ontwikkeling

De omschrijving van de nieuwe ontwikkeling start bij de gemeentegrens met Oost Gelre bij bedrijventerrein De Laarberg en eindigt bij de gemeentegrens met Haaksbergen, tevens de grens met de provincie Overijssel, ter hoogte van de Elsbeek. De beschreven nieuwe ontwikkeling is al vastgelegd in het onherroepelijk geworden Tracébesluit, en dan met name in het Landschapsplan, en wordt nu vertaald in een gemeentelijk bestemmingsplan. In dat opzicht is dus eigenlijk geen sprake van een nieuwe ontwikkeling omdat het Tracébesluit de uitvoering van het vernieuwde N18-tracé al toelaat.

Weg

Binnen de gemeentegrenzen is er sprake van een geheel nieuw tracé voor de N18. Er wordt voorzien in de aanleg van een tracé met twee rijbanen met elk één rijstrook. De N18 krijgt hier een maximaal toegestane snelheid van 100 km/uur. Dit gedeelte kent een ongelijkvloerse aansluiting op het onderliggend wegennet, bij Eibergen. Deze aansluiting heeft de vorm van een half klaverblad. Bij de gemeentegrens met Oost Gelre heeft de N18 een aansluiting ter hoogte van bedrijventerrein De Laarberg. Ten behoeve van deze aansluiting wordt een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd. De toe- en afritten sluiten door middel van voorrangskruispunten op de verbindingsweg aan. De aansluiting bij Eibergen is ter hoogte van bedrijventerrein De Kieft/ De Ballastput gesitueerd. Ook hier wordt ten behoeve van de aansluiting een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd. De toe- en afritten sluiten door middel van voorrangskruispunten op de verbindingsweg aan.

Door middel van een kunstwerk gaat de N18 over de Berkel heen. Een aantal onderliggende wegen kruist de N18 door middel van viaducten over de N18 heen (de Lintveldseweg, N822 (Borculoseweg) en de N823 (Needseweg)). Langs de Berkel komt een onderdoorgang voor fietsers en bij de Kerkdijk (Hupsel) en de Oude Needseweg komen fietstunnels. Verder wordt een aantal parallelle verbindingen langs de N18 gerealiseerd voor het lokale en langzame verkeer

Als gevolg van de aanleg/ aanpassing van de N18 moeten bestaande wegen en fietspaden worden aangepast. Ook wordt er een ongelijkvloerse kruising en nieuwe (parallelle) verbindingen gerealiseerd en worden enkele overige maatregelen getroffen. Deze bijkomende voorzieningen en maatregelen dienen met name voor het lokale en langzame verkeer. Voorbeelden hiervan zijn aanpassingen aan de Lintveldseweg.

Te verwijderen opstallen

Voor de aanleg van het nieuwe tracé van de N18 moeten op 35 adressen gebouwen worden verwijderd. Het gaat om adressen aan onder andere de Groenloseweg, Hupselse Dwarsweg

en de Needseweg. Dit betreffen hoofdzakelijk gebouwen die gesitueerd zijn onder het nieuwe tracé voor de N18 of in de zeer directe nabijheid daarvan liggen. Een deel van de bedoelde gebouwen is inmiddels gesloopt.

Landschap

Nieuw cultuurlandschap tussen de aansluitingen De Laarberg en Eibergen

De N18 ligt tussen de aansluiting Industrierrein De Laarberg en Eibergen in het nieuwe en grootschalige cultuurlandschap. Er is vrij zicht op het omliggende landschap en enkele percelen bos die daarin liggen. Langs de fietsbaan en de huidige N18 is lokaal lineaire beplanting aanwezig. Voor de N18 is gekozen alleen grootschalige lineaire beplanting toe te passen en bospercelen die aangesneden worden te herstellen.

Aangesneden randen van het bosperceel tussen de Eimersweg en Kerkdijk worden hersteld. Langs de Kerkdijk komen bomen ten behoeve van een hopover voor vleermuizen. Ter hoogte van de Kerkdijk komt een fietstunnel. De tunnel heeft onder de grondwaterspiegel uiteen wijkende wanden. Daarboven is een breed grastalud ten behoeve van de lichtinval. Bij de 'bocht' aan de westzijde van de fietstunnel tussen de nieuwe en oude N18 is ruimte opgenomen om de sociale veiligheid te vergroten en om voor voetgangers een trap te realiseren.

Vanaf dit punt naar Eibergen buigt de N18 naar het westen af. Om weggebruikers visueel te begeleiden en ten behoeve van vleermuizen is de weg hier in de buitenbocht voorzien van een enkele bomenrij en aanvulling van het huidig bosbestand. Daar waar de N18, ter hoogte van de ballastput, bos aansnijdt, wordt de bosrand hersteld.

Omdat de bestaande N18 hier gekruist wordt (deze vervalst hier) wordt aan de westzijde voor de lokale ontsluiting van Hupsel voorzien in een parallelweg die ter hoogte van de es onbeplant is. Vanaf de fietsbaan tot de Hupselse Dwarsweg ligt een vrijliggend fietspad langs deze parallelweg. Deze parallelverbinding wordt in het landschap versterkt door het doorzetten van bestaande boomstructuren in de omgeving van de Kerkdijk.

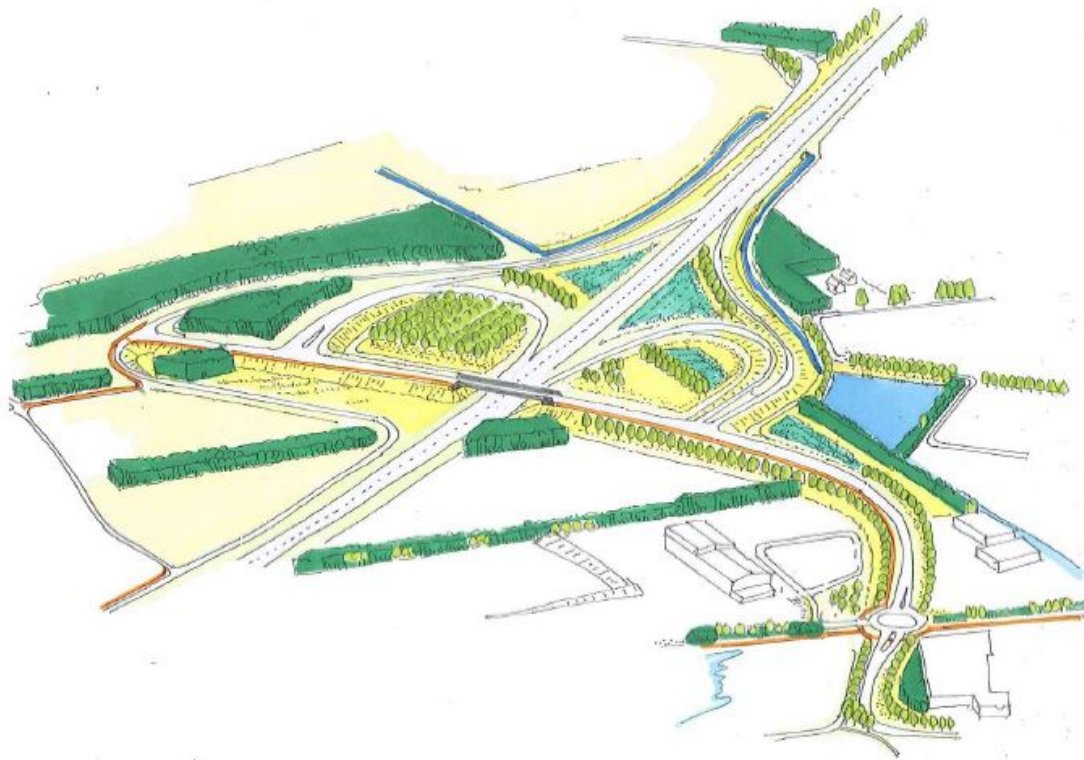
Aan de oostzijde verbindt een parallelweg de bestaande N18 en de Kerkdijk, onder andere ten behoeve van de ontsluiting van het recreatiepark Het Eibernest. Ter hoogte van de Kerkdijk en de oostelijke parallelweg komen bomenrijen langs de N18, zodat dit landschappelijk aansluit op de inrichting van de bestaande N18. Tussen de bomenrij langs de parallelweg en de achtergelegen watergang is een onderhoudspad aanwezig. Het westelijke fietspad langs de bestaande N18 vanaf de Kerkdijk tot de ballastput wordt verbreed tot tweerichtingspad, waarmee de fietsroute van de oude trambaan aan de oostelijke zijde van de nieuwe N18 in stand wordt gehouden.

Vanaf de N18 is, in de bocht naar (of vanaf) de aansluiting van Eibergen vrij zicht op de hoger gelegen Hupselse es. Doordat deze es hoger gelegen is, is het mogelijk om zonder grote landschappelijk impact een fietsvoorziening vanaf de Hupselse Esweg direct op de aansluiting van Eibergen aan te sluiten. De es wordt benadrukt; tussen de N18 en de Hupselse es komen geen bomen of andere groenvoorzieningen, zodat zicht is vanaf de weg op deze es en het karakter van het landschap behouden blijft.

Aansluiting Eibergen; dwars in het landschap en met zicht op de es

De aansluiting van Eibergen ligt dwars op de bestaande landschappelijke structuur van het nieuwe cultuurlandschap. De huidige landschappelijke structuur is leidend geweest voor de inpassing van de aansluiting. Deze structuur, en niet de structuur van de weg is versterkt.

De landschappelijke structuren die door de aansluiting doorsneden worden, worden versterkt. Een doorsneden perceel wordt hiervoor met bos beplant om de bestaande landschappelijke structuur te versterken. Het zicht vanaf de weg op de Hupselse es blijft, ondanks de nieuwe beplanting, vrij. De aanwezige beek (Veenslatsgoot) wordt om reden van onderhoud om de aansluiting op de N18 heen geleid.



Afbeelding 12: Vogelvlucht aansluiting Eibergen

Lokaal verkeer en fietsverkeer dat nu gebruik maakt van de huidige N18 en de fietsbaan wordt via de aansluiting en de westelijke parallelweg, danwel via de oostelijke parallelweg naar Hupsel en de Kerkdijk geleid. Deze fietspaden worden niet begeleid door nadere landschappelijke maatregelen.

De aanwezige waterberging wordt gedeeltelijke gehandhaafd. De resterende ruimte vormt een afscherming tussen het bedrijventerrein en de aansluiting op de N18. Hier komt natte ruigte en een bossingel. De verbinding Wesselsdijk / Ballastweg wordt verlegd, door een sloot van de N18 gescheiden en begeleid door bossingels.

De entree naar Eibergen wordt begeleid door bomenrijen onderlangs het talud en tussen het fietspad en de aansluitingsweg. Het zicht op de aansluiting vanuit Eibergen wordt beperkt door enkele bossingels aan de zijde van Eibergen.

Bijzondere vormgeving van bedrijfsgebouwen kan de entreewaarde van dit knooppunt versterken. Voor de ontsluiting van de bedrijven, de kruising met de fietsbaan - over de oude trambaan - en de parallelweg naar Hupsel zuid is een rotonde opgenomen. Deze parallelweg wordt tussen de ballastput en de ontsluiting van Eibergen voorzien van een enkele bomenrij.

Groene radialen vanaf de Kiefteweg tot de Borculoseweg

Ten noorden van de aansluiting bij Eibergen zijn de landschappelijke radialen vanuit Eibergen kenmerkend. Vanaf de weg en vanuit de omgeving dienen deze beleefbaar te zijn/blijven. Vanuit de omgeving dient de doorsnijding van deze radialen door de N18 zo min mogelijk op te vallen.

De N18 bij Eibergen ligt in een grondwaterbeschermingsgebied. Wegwater mag niet infiltreren en wordt door middel van riolering afgevoerd. De N18 ligt nagenoeg op maaiveld is niet begeleid door beplanting. De landschappelijke structuur en de open ruimte tussen de radialen blijven hiermee behouden.

De N18 ligt op maaiveld en doorsneden radialen worden in de directe omgeving van de weg versterkt. Dit geldt ook voor de landschappelijke structuur van de kruisende wegen die bij aanleg van de N18 hun functie verliezen. Versterken gebeurt door middel van singels of in het geval van de kruisende wegen (Lintveldseweg en Borculoseweg) met tweezijdig bomenrijen onderaan het talud van de kruisende weg. De singel langs de Kiefteweg wordt hersteld en aangevuld ter plaatse van het te amoveren gedeelte van deze weg.

Bomenrijen langs de Lintveldseweg komen onderlangs het talud aan weerszijden en langs de buitenzijde van het fietspad. Vanwege de beplanting en ten behoeve van onderhoud wordt ten westen van de N18 aan één zijde van de Lintveldseweg een talud gerealiseerd. Deze bomen en het bosperceel bij de Olden Eibergsedijk dienen als hopover.

Het recreatiepark De Fontein wordt met een bomenrij langs de nieuwe ontsluiting van dit park afgeschermd. Ten westen van de weg komt een 'rustige' fietsverbinding op enige afstand van de N18 die het recreatiepark en de recreatieve functies in Eibergen (via de Lintveldseweg) verbindt.

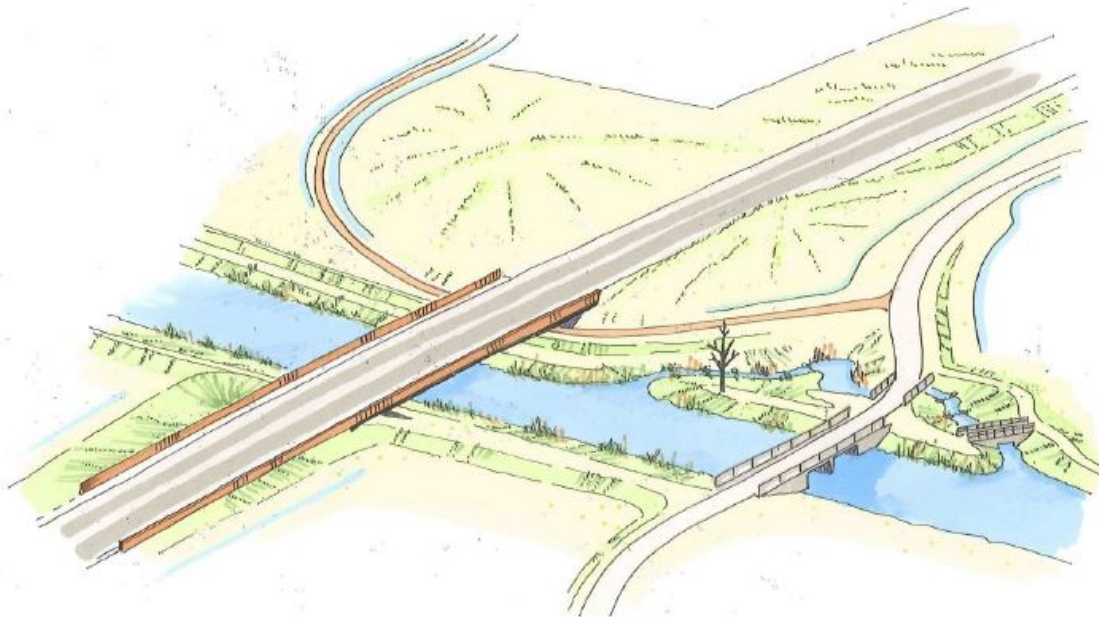
Het LAW 'trekvoelpad' gaat via de Groeneweg, een karrenspoor en onderlangs het talud naar het kunstwerk van de Lintveldseweg. Op het kunstwerk komen aan weerszijde van de N18 trappen om wandelaars het kunstwerk op en af te leiden.

De kruising van de Stokkersweg met de Borculoseweg is nu al onveilig. Om te voorkomen dat deze kruising onveiliger wordt, wordt de Stokkersweg in oostelijke richting uitgebogen en met een snelheidverlagende bocht aangesloten. In de omgeving van de Borculoseweg worden bospercelen hersteld. De bomenrijen langs deze weg dienen als hopover. De Groeneweg wordt door middel van een verbinding parallel langs de N18 en de Borculoseweg op de Borculoseweg aangesloten.

De Berkel; herkenbare rivier in een breed dal

De Berkel is een duidelijk herkenbare en structurerende rivier in het Achterhoeks landschap. De N18 kruist deze rivier met een brug. Voor deze kruising is enerzijds de opgave om het rivierdal zo min mogelijk te verstoren. Anderzijds is de rivier een markante locatie die vanaf de N18 beleefbaar gemaakt moet worden.

Het grondwerk van de N18 in het beekdal is aan de zuidzijde smal om het visuele onderscheid met de beekzone te vergroten. Aan de noordzijde van de N18 is een flauw talud opgenomen. Een 'kademurtje' aan weerszijden van de weg die doorloopt in de beeldvorming van de brug over de Berkel dient ter versterking van de leesbaarheid van het relatief gave beekdal.



Afbeelding 13: Vogevlucht 'Brug over de Berkel'

Aan de oostzijde van de Berkel worden de kenmerken van de omgeving (steilranden, essen en bolakkers) als landschappelijke thema benut. De es bij de Leugemorsweg wordt als het ware doorgetrokken tot het rivierdal. De bolling bij het landhoofd is circa één meter boven de N18, waardoor vrij zicht is voor de weggebruiker. Tussen dit landhoofd en waterkering van de Berkel gaat een fietsverbinding onder de N18 door.

Omdat de Berkel is aangewezen als ecologische verbindingszone worden aanvullende maatregelen getroffen en is aan de noordzijde onder de brug een brede zone langs de Berkel beschikbaar als passage. De kademurtjes en het noordelijk landhoofd bieden afscherming voor deze ecologische verbindingszone. Een kleinwildraaster komt, om het zicht niet te belemmeren, onderaan het talud van de hoger gelegen N18. Ook bij de Rioolsgoot komt ten behoeve van het ecologische functioneren een ecoduiker, haaks op de N18.

De recreatieve belevingswaarde van deze locatie met de Berkel is hoog. De vistrap, het knooppunt van recreatieve routes, het (nog te plaatsen) markante kunstwerk van het waterschap, de aanwezige es en de ecologische verbindingszone maken deze locatie recreatief aantrekkelijk.

Essen bij de Leugemorsweg en het sportpark

Direct na het passeren van de Berkel snijdt de N18 de esrand bij de Leugemorsweg aan. Deze es is nu zeer herkenbaar en dient dit ook na realisatie van de N18 te blijven. De N18 snijdt in op de es, waardoor hoogteverschillen beleefbaar worden. Een singel langs de N18 aan de rand van de es maakt dit cultuurhistorisch element zichtbaar en dient als afscherming van de bebouwing aan de Leugemorsweg. Vanaf dit punt is vanaf de N18 vrij zicht op het landschap waarin diverse bolakkers zijn gelegen. De verlegde Leugemorsweg loopt, net als de huidige weg, tamelijk steil en onbeplant de es op.

De fietsbaan ter hoogte van de Needseweg wordt aangesloten op het fietspad aan de noordzijde van de Needseweg. De Needseweg zelf wordt met een bomenrij (tevens hopover) langs het fietspad ingepast. Aan de ander zijde is ten zuiden van de N18 vrij zicht

op het grootschalig landschap.

Tussen de fietsbaan en het sportpark komt ten oosten van de N18 een fietspad. Hiermee worden fietsoversteken van de Needseweg via de Rietmolenseweg voorkomen. Dit nieuwe pad ligt parallel aan de N18 en wordt door middel van een sloot fysiek gescheiden van deze weg. Aansluitend op het natuurschoonwet-gebied aan de westzijde van de N18 wordt natte ruigte met een poel gerealiseerd. De aanwezige poelen worden losgekoppeld van het watersysteem van de weg.

De fietstunnel tussen het sportpark en Neede komt iets noordelijker dan de bestaande Oude Needseweg, zodat aangelegene natuurwaarden zoveel mogelijk worden gespaard en de tunnel zo kort mogelijk en beter te voorzien is (sociale veiligheid). De tunnel heeft onder de grondwaterspiegel iets uiteen wijkende wanden. Daarboven is een breed grastalud ten behoeve van de lichtinval en sociale veiligheid.

Tussen de N18 en het sportpark komt bos (tot 30 meter breed) als afscherming. De es ten westen van het sportpark wordt door de N18 ingesneden. De zijberm van de N18 loopt ter plaatse van de insnijding ten behoeve van de beleving van de es steil op.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro wordt in het kader van de voorbereiding van een bestemmingsplan nagegaan of dat plan uitvoerbaar is. In dat kader moet elk bestemmingsplan worden getoetst aan een aantal omgevingsaspecten. Het vaststellen van een bestemmingsplan kan namelijk gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu en voor de waterhuishouding. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan "**Berkelland, tracébesluit N18 2015**" getoetst aan de belangen van milieu, natuur, archeologie en waterhuishouding.

Het bestemmingsplan maakt naast de maatregelen aan de N18 als beschreven in het Tracébesluit geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Op deze plaats worden kort de belangrijkste punten aangehaald. Voor een volledige weergave van de vereiste (milieu)onderzoeken wordt daarom kortheidshalve verwezen naar het Tracébesluit (met name de bijbehorende onderzoeksbijlagen) en de bijbehorende Milieu Effect Rapportage. Een Milieu Effect Rapportage is in het kader van het Tracébesluit uitgevoerd en dus niet (nog eens) voor dit bestemmingsplan.

Het Tracébesluit, de Milieu Effect Rapportage en de bijbehorende stukken/onderzoeken zijn terug te vinden via de volgende website:

<http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/n18-varsseveld-enschede/tracebesluit-2013/documenten/index.aspx>

5.1 Milieu

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de milieuaspecten bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

5.1.1 Bodemkwaliteit

Bodemkwaliteit algemeen

Bij de toetsing of een bestemmingsplan uitvoerbaar is, moet worden nagegaan of er mogelijk sprake is van bodemverontreiniging. Bij functiewijzigingen en nieuwe ontwikkelingen dient daarom te worden bekeken of de bodemkwaliteit past binnen het toekomstige gebruik van de bodem en of deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Het bodembeleid in Nederland zit in een hervormingsfase. Er is sprake van een overgang van het saneren van vervuilde bodems naar het duurzaam beheren en bewust gebruiken van de bodem en de ondergrond. Het beleid richt zich niet uitsluitend meer op het wegnemen van risico's, maar de nadruk is komen te liggen op creatief, innovatief en integraal beheer en gebruik van de bodem en ondergrond. Het oude beginsel van niet bouwen op een vervuilde bodem is hiermee verlaten. Bouwen op een ernstig verontreinigde bodem is onder voorwaarden mogelijk, mits er geen risico's zijn voor de gezondheid. Functiegericht saneren is dan voldoende.

Bodemkwaliteit en het bestemmingsplan "Berkelland, tracébesluit N18 2015"

In het kader van de voorgenomen realisatie van de N18 is een historisch onderzoek conform NEN 5725 verricht. Het historisch onderzoek is uitgevoerd ter plaatse van het toekomstige tracé van de N18. Uit gemeentelijke gegevens en aanvullende informatie van de provincie blijkt dat er twee locaties binnen het tracé van de gemeente Berkelland zijn waar nader/specifiek onderzoek benodigd is. Het betreft de Groenloseweg 43 in Eibergen waar

nog een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 plaats moet vinden en Vinkennest Kormelinkweg ongenummerd in Eibergen. Hier is nader onderzoek in het kader van de Wet bodembescherming nodig. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat die locatie geen onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit. Die onderzoeken zijn nog niet voorhanden. Die worden door de opdrachtnemer (afhankelijk van wijze van uitvoering) uitgevoerd.

Aan de hand van deze informatie zijn er geen belemmeringen voor mens en milieu, en is de bodem geschikt voor het beoogde gebruik.

5.1.2 Wet geluidhinder

In het kader van het Tracébesluit heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de invloed van de weg op in de omgeving van de weg liggende geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen). De Wet geluidhinder geeft de ten hoogste toelaatbare waarden aan voor de door het wegverkeer veroorzaakte, geluidsbelasting. Het gaat hier om de waarden op de gevel van de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen langs de weg, die binnen de zogenaamde geluidzone liggen.

Bij de aanleg van een nieuwe weg geldt dat een geluidniveau tot en met 48 dB zondermeer is toegestaan bij woningen. Geluidbelastingen van meer dan 58 dB zijn niet toegestaan.

Geluidbelastingen tussen de 48 dB en 58 dB zijn enkel toegestaan wanneer geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zullen zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. In dit geval kan de Minister van Infrastructuur en Milieu een zogenaamde hogere waarde vaststellen.

De volgende geluidsreducerende maatregelen worden getroffen:

- Maatregelen aan de bron

Op de nieuw aan te leggen N18 wordt enkellaags ZOAB toegepast. Als maatregel aan de bron wordt op diverse locaties tweelaags ZOAB toegepast. Ook op diverse delen van het onderliggende wegennet wordt het wegdek vervangen door dunne geluidreducerende deklagen.

- Schermen

Op een aantal locaties is het doelmatig en kosteneffectief om schermen te plaatsen of te verplaatsen. Dit leidt vanuit het maatregelen criterium tot een pakket aan maatregelen. De geluidafschermende maatregelen worden met een absorberende werking uitgevoerd.

Uit onderzoek blijkt dat, na het treffen van deze geadviseerde geluidsreducerende maatregelen, als gevolg van de voorgenomen realisatie van de N18 de grenswaarde van 48 dB bij ruim 150 geluidsgevoelige bestemmingen wordt overschreden.

Voor deze geluidsgevoelige gebouwen zijn, in het kader van het Tracébesluit, hogere grenswaarden (geluid) vastgesteld door de Minister. Binnen de gemeente Berkelland zijn voor 32 geluidsgevoelige bestemmingen hogere grenswaarde vastgesteld. Deze zijn benoemd in het Tracébesluit van 20 augustus 2013 zodat de hogere grenswaarden tegelijkertijd met dat Tracébesluit onherroepelijk zijn geworden. Bij de vaststelling van het nu voorliggende bestemmingsplan hoeven geen nieuwe hogere grenswaarden te worden vastgesteld omdat het bestemmingsplan de vertaling vormt van het onherroepelijke Tracébesluit.

De Wet geluidhinder stelt aanvullend (in artikel 111a) grenswaarden voor de geluidsbelasting binnen een geluidsgevoelig gebouw. Door de wegbeheerder zal bij alle geluidsgevoelige

gebouwen waarvoor hogere grenswaarden zijn vastgesteld onderzoek worden uitgevoerd naar de gevelisolatie. Indien de grenswaarden worden overschreden zal de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat) een aanbod doen om de geluidsisolatie van de gevel te verbeteren. Rijkswaterstaat is de wegbeheerder van de (nieuwe) N18 en de rol van de gemeente is daardoor beperkt.

5.1.3 Luchtkwaliteit

Bij de toetsing of een bestemmingsplan uitvoerbaar is, moet worden nagegaan of de realisatie van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit. Op grond van het bepaalde in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer en onderliggende algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen vormen de luchtkwaliteitseisen in ieder geval geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

'een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)'.

Luchtkwaliteitseisen worden benoemd in de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer). Centraal staat een gebiedsgerichte aanpak via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen, zodat de luchtkwaliteit verbetert en gewenste ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening doorgang kunnen vinden. De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in AMvB's en ministeriële regelingen.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma van het Rijk, provincies en gemeenten om samen de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het bevat een pakket aan zowel (generieke) Rijksmaatregelen als locatiespecifieke maatregelen van gemeenten en provincies. Dit pakket maatregelen zorgt ervoor dat alle negatieve effecten van geplande ruimtelijke ontwikkelingen ruim worden gecompenseerd.

Een belangrijk onderdeel is de AMvB 'Niet in betekenende mate bijdragen'. Uitgangspunt is dat als een project minder dan 3% van de grenswaarde voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, het project doorgang kan vinden. Deze projecten hoeven niet te worden getoetst aan de grenswaarden. De reden hiervoor is dat in het NSL voldoende maatregelen zijn genomen om de bijdrage van deze projecten aan verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren.

Het project is echter als geplande ruimtelijke ontwikkeling opgenomen in het NSL. Voor ontwikkelingen die zijn opgenomen in het NSL is geen afzonderlijke beoordeling van de effecten op de luchtkwaliteit meer nodig. De met het onherroepelijk Tracébesluit mogelijk gemaakte ontwikkeling hoeft voor dit aspect dan ook niet nader te worden onderzocht in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

5.1.4 Externe veiligheid

Inleiding

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die zijn verbonden aan het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid. De risico's waar burgers aan worden blootgesteld door de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen of transportroutes van gevaarlijke stoffen in hun leefomgeving dienen tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Daarom heeft de overheid regels opgesteld voor inrichtingen en transportroutes van gevaarlijke stoffen die onaanvaardbaar grote risico's opleveren voor personen die zich

bevinden in woningen, scholen en bejaardencentra die in de directe omgeving hiervan liggen. Kort samengevat heeft dit tot gevolg dat er veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden tussen risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten zoals woningen en dergelijke.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan een kans van 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Het groepsrisico is de kans per jaar per kilometer dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in een keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die transportroute.

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. De contour is daarom niet bepalend, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen een bepaalde afstand (effectafstand) van een risicovolle activiteit ophoudt. Voor het groepsrisico geldt dat de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen verantwoord moeten worden.

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. De contour is daarom niet bepalend, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen een bepaalde afstand (effectafstand) van een risicovolle activiteit ophoudt. Voor het groepsrisico geldt dat de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen verantwoord moeten worden.

De wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid kan grofweg in twee categorieën worden ingedeeld: regelgeving met betrekking tot risicovolle activiteiten bij inrichtingen en regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen. In dit kader wordt ingegaan op de laatste categorie omdat er over de N18 vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Onderzoek en resultaten

Over de N18 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In dat kader is bij de voorbereiding van het onherroepelijk geworden Tracébesluit al onderzoek verricht naar de externe veiligheid.

Plaatsgebonden risico

De 10-8-contour neemt beperkt toe op alle wegen in de autonome situatie. De toename van het plaatsgebonden risico wordt veroorzaakt door de autonome groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen conform het groeiscenario dat daarvoor bij het Tracébesluit is aangehouden. Geconcludeerd is dat wordt voldaan aan de normstelling voor het plaatsgebonden risico uit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Groepsrisico

Het groepsrisico is beoordeeld per kilometer waar deze het hoogste is. Tevens is in het verrichte onderzoek een beoordeling gegeven van het groepsrisico van het gehele traject. Daarbij bleek het volgende:

- Het maximale groepsrisico per kilometer blijft in de huidige en autonome situatie gelijk. In

de toekomstige situatie waarbij de nieuwe N18 wordt gerealiseerd neemt het maximale groepsrisico per kilometer af.

- Het groepsrisico van het gehele traject blijft in de huidige en autonome situatie gelijk. In de toekomstige situatie waarbij de nieuwe N18 wordt gerealiseerd neemt het groepsrisico voor het gehele tracé af. De tracéwijziging zorgt voor een afname van het groepsrisico.
- Bij alle berekende varianten blijft het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde.

In de externe veiligheidsrapportage bij het Tracébesluit is geconcludeerd dat voor het aspect externe veiligheid de normen uit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen niet worden overschreden.

Buisleidingen

De N18 kruist op een aantal plekken diverse hogedruk aardgasleidingen. Deze leidingen zijn weergegeven op de verbeelding, inclusief een zakelijk rechtstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Voor de wegaanpassingen zijn de externe veiligheidsrisico's van de hogedruk aardgastransportleidingen niet relevant. De reden hiervoor is dat transportassen niet voorzien in permanent aanwezige personendichtheden, zoals dat bij nieuwe woningen bijvoorbeeld het geval is. Oftewel: wegen zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) of de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Wel dient rekening gehouden te worden met eventuele leidingverleggingen. Conform het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen, welke op 1 januari 2011 in werking is getreden, geldt voor aardgasleidingen een bebouwingsvrije afstand van vijf meter. Deze bebouwingsvrije afstanden zijn als dubbelbestemming opgenomen op de verbeelding. Met de leidingbeheerder heeft in het kader van het Tracébesluit overleg plaatsgevonden.

5.2 Water

Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro wordt in een bestemmingsplan een beschrijving opgenomen van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de waterhuishouding.

In dit kader is tijdens de Tracéwetprocedure al een watertoetsprocedure doorlopen dat resulteerde in een Plan Waterhuishouding TB N18. De watertoets betreft het vroegtijdig informeren en adviseren over en het afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Dit heeft tot doel te waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen.

In het Plan Waterhuishouding TB N18 is geconcludeerd dat het ontwerp grotendeels grondwaterneutraal (NBW) is en een stap vooruit maakt ten aanzien van de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' (WB21). Er is geen verslechtering voor natte natuur, grond-, oppervlaktekwaliteit (KRW, EHS, EVZ). Daarnaast is de eerste aanzet gedaan voor het realiseren van de beleidsopgaven voor natte natuur (migratie en natuurvriendelijke oevers). Bescherming van het grondwater (drinkwaterwinning) is in het grondwaterbeschermingsgebied gewaarborgd. Door de aanleg van de nieuwe N18 door het grondwaterbeschermingsgebied, dienen compenserende maatregelen getroffen te worden. Deze liggen buiten het plangebied van het Tracébesluit en van dit bestemmingsplan maar worden meegenomen bij de lopende bestemmingsplanprocedure voor het overige

Berkellandse buitengebied.

Geconcludeerd is dan ook dat het ruimtelijk ontwerp van de N18 voldoet aan de vigerende wet- en regelgeving voor water en er voldoende ruimte is gereserveerd om te komen tot een inrichting die past binnen de normen vanuit het huidige beleid.

5.3 Natuur

Dit bestemmingsplan is een uitvloeisel van het Tracébesluit N18 Varsseveld - Enschede. Aan het begin van dit hoofdstuk is aangegeven dat kort de belangrijkste punten van de diverse omgevingsaspecten worden beschreven zoals die voortvloeien uit dit Tracébesluit. Om die reden is in deze paragraaf geen rekening gehouden met het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming zoals dit sinds 1 januari 2017 is vastgelegd in de Wet natuurbescherming.

5.3.1 Natuurbeschermingswet 1998

Inleiding

In de Natuurbeschermingswet 1998 wordt de aanwijzing en bescherming van de Europese 'Natura 2000' gebieden geregeld. Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 dienen voor alle Natura 2000 gebieden instandhoudingsdoelstellingen en een beheerplan te worden vastgesteld. De instandhoudingsdoelstellingen hebben betrekking op de kwaliteit van natuurlijke habitats en habitats van soorten in een Natura 2000 gebied en op activiteiten die significant versturende effecten kunnen hebben op voor een Natura 2000 gebied aangewezen soorten. Bestaand gebruik mag worden voortgezet, mits niet conflicterend met de instandhoudingsdoelstellingen en als zodanig vastgelegd in het beheerplan. Voor alle andere activiteiten is een Natuurbeschermingswetvergunning van het bevoegd gezag noodzakelijk. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet worden getoetst of die activiteiten mogelijk significant negatieve gevolgen kunnen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000 gebied. Indien dat op voorhand niet kan worden uitgesloten dient een passende beoordeling te worden uitgevoerd en een plan-milieu effect rapportage (plan-MER) te worden opgesteld. Wanneer significant negatieve effecten inderdaad niet uitgesloten kunnen worden dient voor de betreffende activiteiten een Natuurbeschermingswetvergunning te worden aangevraagd.

In het kader van het Tracébesluit is een milieueffectrapportage gevoerd waarbij een Passende beoordeling is opgesteld die deel uitmaakt van het Natuurrapport TB N18.

Gebieden

De aanleg en het gebruik van deze rijksweg N18 zal het verkeerspatroon in de regio en de verkeersintensiteit veranderen. De toename van uitstoot van stikstof en geluid kan mogelijk leiden tot negatieve effecten op natuurgebieden in de directe omgeving van de N18.

Binnen de directe en indirecte invloedssfeer van de N18 liggen verschillende natuurgebieden die deel uitmaken van Natura 2000, waaronder ook een gebied in Duitsland.

Onderzoeken

De toekomstige N18 gaat niet direct door Natura 2000 gebieden. Omdat significante effecten op voorhand echter niet kunnen worden uitgesloten, is er op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 een Passende Beoordeling uitgevoerd.

Resultaten

De aanpassingen en toekomstig gebruik van de N18 leiden tot effecten van stikstofdepositie op een aantal Natura 2000 gebieden in de omgeving van de nieuwe N18 en het onderliggend wegennet. De bevindingen van de toets, welke is uitgevoerd voor een zevental Natura 2000 gebieden, hebben geresulteerd in het nemen van beheermaatregelen voor de volgende Natura 2000 gebieden:

- Buurserzand & Haaksbergerveen (opschonen venranden in combinatie met maaien en kleinschalig plaggen, verwijderen houtopslag vochtige heide en vrijstellen jeneverbesstruwelen);
- Aamsveen (kappen van bos en verwijderen van opslag);
- Dinkelland (maatregelen t.b.v. schrale habitattypen zoals schapenbegrazing en uitbreiding van stroomdalgraslanden en alluviale bossen).

Op grond van de toetsing van de andere gebieden is geconcludeerd dat de natuurlijke kenmerken van habitattypen en -soorten niet worden aangetast en het bereiken van een goede staat van instandhouding niet wordt belemmerd. Het betreft de volgende Natura 2000 gebieden:

- het Duitse deel Amtsvenn und Hündfelder Moor;
- Bekendelle
- Korenburgerveen
- Willinks Weust

Conclusie

Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de Tracéwetprocedure is gebleken dat voor een drietal gebieden het nemen van beheermaatregelen noodzakelijk is. Voor de andere vier Natura 2000 gebieden worden de natuurlijke kenmerken van habitattypen en -soorten niet aangetast en wordt het bereiken van een goede staat van instandhouding niet belemmerd.

5.3.2 Gebiedsbescherming: Boswet

De Boswet heeft tot doel om bossen te beschermen. In het kort zegt de Boswet: wat bos is, moet bos blijven. Bos dat wordt gekapt, moet worden herplant. Als dat niet op dezelfde plaats kan, dan elders (compensatie). Alleen bos dat buiten de bebouwde kom ligt valt onder de Boswet.

Op grond van de Boswet dient voor het gehele tracé in totaal 28,3 hectare bos gecompenseerd te worden, waarvan 23,2 hectare loofbos, 4,7 hectare gemengd bos en 0,40 hectare naaldbos (exclusief toeslag op grond van provinciale beleidsregels). In dit kader (mede ten behoeve van inpassingsmaatregelen en mitigerende maatregelen) zorgen Rijkswaterstaat en het Ministerie van EZ voor de aanplant van circa 40 hectare bos en circa 19 hectare bomen/ bomenrijen plaats. Deze verplichting voor boscompensatie is ingevuld in het Landschapsplan bij het Tracébesluit door nieuwe aanplant van 59 ha.

5.3.3 Flora- en faunawet

Inleiding

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van de meest kwetsbare planten- en diersoorten die in Nederland voorkomen. Het gaat daarbij niet om de bescherming van individuele planten of dieren maar het voorkomen dat het voortbestaan van soorten planten of dieren in gevaar komt. Hiertoe zijn in deze wet een aantal verbodsbepalingen opgenomen, zoals het verbod op het doden of verontrusten van dieren of het plukken van planten. Daarbij is het “nee, tenzij” principe het uitgangspunt, er mag geen schade worden

toegebracht aan beschermde dieren of planten tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan.

Indien een voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling mogelijk negatieve gevolgen heeft voor in dat gebied voorkomende beschermde soorten dienen passende preventieve of mitigerende maatregelen te worden getroffen en/of dient het plan te worden aangepast om eventuele negatieve gevolgen zoveel mogelijk te voorkomen. Indien door maatregelen en eventueel planaanpassing negatieve gevolgen voor eventueel aanwezige beschermde soorten niet of niet volledig kan worden voorkomen dient ontheffing van de betreffende verbodsbepalingen te worden gevraagd bij de staatssecretaris van Economische zaken, Landbouw en Innovatie. De ontheffingsregeling is geregeld in artikel 75 van de Flora- en faunawet en nader uitgewerkt in het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten.

Onderzoek

Er zijn diverse stappen doorlopen. Allereerst zijn er diverse brononderzoeken uitgevoerd. De volgende stap betrof het effectenonderzoek. Op basis van deze stappen zijn conclusies getrokken met betrekking tot eventuele overtredingen van verbodsbepalingen zoals genoemd in de Flora- en faunawet art. 75, en de te nemen vervolgstappen (mitigerende en compenserende maatregelen). Ook vanuit de zorgplicht worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Voor een volledige beschrijving van de voorkomende beschermende flora en fauna, de effecten van de N18 op de voorkomende flora en fauna en of een ontheffingsplicht geldt wordt verwezen naar het natuurplan (verschillende delen) dat onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit.

Resultaten

Binnen het bestudeerde gebied zijn diverse beschermde soorten en soortgroepen aanwezig. Het gaat met name om algemeen beschermde soorten (tabel 1 - soorten) en soorten uit de middengroep (tabel 2 -soorten). Uit de strikt beschermde groep (tabel 3) zijn de Gewone dwergvleermuis, de Laatvlieger, broedvogels (o.a. Steenuil, Kerkuil, Huismus, Roek, Buizerd en Sperwer) met jaarrond beschermde nesten, Boomkikker, Bittervoorn, Hazelworm en het Heideblauwtje aanwezig.

Vanuit de zorgplicht zijn diverse mitigerende maatregelen noodzakelijk. Door het uitvoeren van mitigerende maatregelen (zoals hop-overs en landschappelijke inpassing) wordt voorkomen dat er verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet worden overtreden. Compensatie in bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe verblijfplaatsen vindt ook plaats. Daarnaast zijn er ontheffingen in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk (voor zowel flora als fauna).

Voor een volledig overzicht van de voorkomende beschermende flora en fauna, de effecten van de N18 op de voorkomende flora en fauna en de vraag of een ontheffingsplicht geldt, wordt verwezen naar het natuurplan welke onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit.

De grondslag voor het verkrijgen van de ontheffing is een dwingende reden van openbare veiligheid en of volksgezondheid. Hiervan is sprake bij dit project. In het natuurplan (deel 1) is de gunstige staat van instandhouding beoordeeld en geconcludeerd dat deze voor de betreffende soorten niet in het geding is, indien de voorgeschreven maatregelen worden uitgevoerd. Bij het vaststellen van het Tracébesluit mocht daarom worden aangenomen dat de benodigde ontheffingen zouden worden verleend. Overigens is de voor het project aangevraagde ontheffing op 21 september 2015 verleend namens de Staatssecretaris van Economische Zaken. De ontheffing is als separate bijlage bij de toelichting gevoegd. Verder hebben burgemeester en wethouders van Berkelland voor het realiseren van één van de compenserende voorzieningen, een vleermuisschuur nabij Groenloseweg 51 (Eibergen), op

17 november 2015 een omgevingsvergunning verleend (AB2015027).

5.3.4 Ecologische Hoofdstructuur

Inleiding

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met veel natuurwaarden. De EHS heeft als doel het behouden, beschermen en versterken van de rijkdom aan plant- en diersoorten (biodiversiteit). De EHS beoogt een bijdrage te leveren aan het realiseren en in stand houden van een (inter-)nationaal vitaal stelsel van natuurgebieden. De EHS valt niet onder de werking van de gebiedsbescherming, zoals geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998 of de soortenbescherming, zoals geregeld in de Flora- en faunawet. De EHS is een ruimtelijk rijksbelang dat door provincies en gemeenten dient te worden vertaald in ruimtelijke plannen, zoals structuurvisies en bestemmingsplannen. Voor het voorliggende bestemmingsplan is van belang dat dit tijdens de Tracéwetprocedure al heeft plaatsgevonden door opstelling van een Natuurplan dat onder meer voorzag in onderzoek en een Mitigatie- en Compensatieplan.

Onderzoek

De provinciale beleidskaders ten aanzien van de EHS (in Gelderland: Gelders natuurnetwerk of Groene ontwikkelzone) vormen het uitgangspunt voor het toetsen van de effecten van aanleg van de N18 op aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden (toetsingskader). Er heeft een kwalitatieve/kwantitatieve beoordeling plaatsgevonden van de directe effecten van de N18 aan de hand van effectparameters: vernietiging, verstoring, verdroging en versnippering. Deze parameters vinden hun grondslag in de door de provincie Gelderland opgestelde kernkwaliteiten en omgevingscondities en de door provincie Overijssel vastgelegde streefbeelden voor de betreffende ecologische verbindingzones (EVZ).

Gevolgen voor EHS

Zoals beschreven verschillen de beleidskaders op provinciaal niveau. Van dit gegeven wordt hier dan ook uitgegaan.

Gelderland

Tussen Varsseveld en de provinciegrens met Overijssel worden door de N18 acht ecologische verbindingzones (in Gelderland 'Groene ontwikkelruimte') doorkruist, waardoor ruimtebeslag optreedt met een netto verlies aan EHS van circa 27,5 hectare.

De N18 kruist de Boven Slinge met een ruimtebeslag van 4,52 ha. Vervolgens worden de Veengoot, Baakse beek en Lievelderbeek gepasseerd. Omdat de huidige situatie hier gehandhaafd blijft - er vinden geen aanpassingen aan de huidige N18 plaats die effect op de EHS hebben - treedt er ook geen ruimtebeslag van de EHS op. Dit geldt eveneens voor de Buurserbeek, omdat het gebied ter hoogte van de kruising met de N18 niet als EHS begrensd is. Het ruimtebeslag bij de Berkel is het grootst, gevolgd door de Hupselsebeek en Groenlose Slinge en Hupselsebeek.

Overijssel

In Overijssel doorsnijdt de nieuwe N18 twee kleine beekdalsystemen bij de Hagmolenbeek en de Rutbeek rondom de zandwinplas en een aantal landschapselementen ten oosten van

Boekelo met de EHS status (o.a. Brunninksbeek). Het omvat de EHS categorieën bestaande en nieuwe natuur en beheersgebied met een totale oppervlakte van circa 5,2 hectare.

In de verbinding Hagmolenbeek gaat als gevolg van de N18 2.64 ha verloren waarvan 2.2 ha bestaande natuur. Dit betreft het productiebos dat tussen de zandwinplas en de 'oude' N18 ligt. Verder wordt als gevolg van barrièrewerking de kwaliteit van de ecologische verbindingzones aangetast.

Bij de Hagmolenbeek wordt er een faunapassage aangelegd onder de nieuw aan te leggen N18. Hierdoor ontstaat er een knelpunt met de bestaande N18. Omdat de snelheid op de oude N18 omlaag gaat (naar 60 km/u) en er minder voertuigen zullen rijden, wordt de situatie voor overstekend wild (o.a. reeën) naar verwachting minder ongunstig.

Conclusie

Aan de hand van de parameters ruimtebeslag en barrièrewerking zijn de effecten van de N18 op de kernkwaliteiten van de EHS uitgewerkt en beoordeeld in het Natuurplan bij het onherroepelijk geworden Tracébesluit.

Als gevolg van de aanleg van de N18 vinden de volgende effecten op de EHS plaats:

1. Een vermindering van areaal en kwaliteit van bestaande natuur-, bos-, en landschapselementen en gebieden die aangewezen zijn voor nieuwe natuur en agrarische natuur;
2. Een vermindering van de uitwisselingsmogelijkheden voor dieren in verbindingzones en tussen de verschillende leefgebieden in de overige delen van de EHS;
3. Een vermindering van de kwaliteit van het leefgebied van alle soorten waarvoor conform de Flora en faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen een ontheffing vereist is en als zodanig worden genoemd in de AmvB Vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora en Faunawet.

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van de ruimtelijke ingreep N18 wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur worden aangetast. Door deze aantasting komen de EHS-doelen verbinden, vergroten (eenheid en aaneengeslotenheid) en kwaliteitsverbetering onder druk te staan.

Omdat de uitwisselingsmogelijkheden tussen leefgebieden door de aanleg van de N18 afnemen, worden er mitigerende maatregelen genomen om dat te herstellen. Deze maatregelen verbeteren tevens het leefgebied van de soorten die bescherming genieten op grond van de Flora- en faunawet. De maatregelen zijn nader uitgewerkt in het Mitigatie- en Compensatieplan N18. Door mitigatie alleen kan de aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden niet geheel worden opgeheven, omdat als gevolg van de N18 (ruimtebeslag) ook de natuurlijke eenheid en aaneengeslotenheid van het gebied wordt verminderd.

Er is sprake van een compensatieopgave. De EHS opgave N18 wordt ruim gecompenseerd. De gebieden zijn nader geconcretiseerd aan de hand van een overzicht met natuurbeheertypen, oppervlakten en maatregelen.

De compensatie- en mitigatiemaatregelen uit deze EHS toetsing, maar ook uit de andere toetsingen (FFWet, Boswet, Natuurbeschermingswet), zijn uitgewerkt in het Mitigatie- en Compensatieplan N18. Hierin is ook invulling gegeven aan de kwaliteitsverbetering van de leefgebieden van beschermde soorten op grond van de Flora- en faunawet.

Volgens het beoordelingsschema van initiatieven in de EHS vormt de 'nee, tenzij'-benadering geen belemmering voor de aanleg van de N18.

Omdat er sprake is van een groot openbaar belang en er geen natuurvriendelijkere alternatieven zijn die de beekdalen met een EHS doel niet zouden doorsnijden (MER), kan het projectdoorgang vinden mits het compensatiebeginsel wordt toegepast. Hierdoor worden de negatieve effecten door mitigatie zoveel mogelijk beperkt en de resterende effecten gecompenseerd. De borging van de compensatie vond plaats in het TB.

5.4 Archeologie

Wettelijk kader

In 1992 hebben de Europese Ministers van cultuur het Verdrag van Malta (Valletta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden in situ. Als behoud niet mogelijk is, moet ervoor worden gezorgd dat het bodemarchief (de informatie die in de bodem zit), niet verloren gaat. Dit houdt een onderzoeksverplichting in, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten.

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg, die op 1 september 2007 in werking is getreden, is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007 heeft geleid tot de wijziging van onder meer Monumentenwet 1988.

Onderzoek

Ter plaatse van het tracé van de toekomstige N18 is eerst archeologisch vooronderzoek uitgevoerd, bestaande uit een bureauonderzoek dat gevolgd is door een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen (karterende fase). Naar aanleiding van de resultaten van het booronderzoek is voor in totaal 29 locaties (18 vindplaatsen en 11 erven) een archeologisch vervolgonderzoek geadviseerd in de vorm van een proefsleuven of een waarderend booronderzoek (of beide).

Vervolgens heeft er een waarderend booronderzoek plaatsgevonden, een proefsleuvenonderzoek, een karterend onderzoek en zones waar archeologische begeleiding dient plaats te vinden zijn in beeld gebracht.

Het waarderend booronderzoek heeft plaatsgevonden voor vier mogelijke steentijdvindplaatsen (vindplaatsen 2, 7, 11 en 17). Uit het booronderzoek is gebleken dat de bodemopbouw binnen de onderzochte zones grotendeels verstoord is en weinig kans bestaat op de aanwezigheid van een intacte steentijdvindplaats. Derhalve is geadviseerd deze locaties vrij te geven voor wat betreft archeologisch vervolgonderzoek, met uitzondering van vindplaats 11 waar eveneens een proefsleuvenonderzoek diende te worden uitgevoerd.

Door een tussentijdse aanpassing van het tracé (OTB naar TB) zijn twee archeologische vindplaatsen komen te vervallen (vindplaats 3 en 12).

In totaal zijn 16 locaties (5 erven en 12 vindplaatsen) door middel van proefsleuven onderzocht. Hierbij zijn tien archeologische vindplaatsen aangetroffen. Op basis hiervan is

bepaald dat deze locaties behoudens waardig zijn. Er is dan ook behoud in situ geadviseerd. Indien dit niet mogelijk is, dient te worden overgegaan tot een archeologische opgraving. Het betreffen vindplaats 1, vindplaats 4 / erf 7, vindplaatsen 5, 6, 9, 10, 13-II en 14 en erf 8 en 11 (alleen het deel rondom werkput 5).

De overige zes locaties zijn vrij gegeven. Het betreffen vindplaats 8, 11, 15 en 18 en erf 9 en 10.

Naar aanleiding van ontwerpwijzigingen in het TB is binnen vier locaties een karterend booronderzoek uitgevoerd. Er is geconcludeerd dat binnen twee locaties geen archeologische resten zijn aangetroffen. Voor één locatie (parallelweg te Harreveld) is geadviseerd een waarderend veldonderzoek uit te laten voeren. Voor de andere locatie (bij Groenlo) is geadviseerd de graafwerkzaamheden ter plaatse archeologisch te laten begeleiden.

Archeologische begeleiding

Voor een aantal zones geldt dat er weliswaar geen directe aanwijzingen zijn voor een archeologische vindplaats, maar de aanwezigheid van een archeologische vindplaats niet kan worden uitgesloten. Hier zal tijdens de uitvoering archeologische begeleiding moeten plaatsvinden. In totaal gaat het om 23 zones.

Maatregelen – vervolgonderzoek

Een aantal vindplaatsen zijn vrijgegeven voor wat betreft archeologisch vervolgonderzoek. Daarnaast moet een aantal locaties nader worden onderzocht. Het gaat hierbij om drie typen onderzoeken: waarderend booronderzoek, opgraving (beide vóór uitvoeringsfase) en archeologische begeleiding (tijdens uitvoeringsfase). Ten aanzien van de archeologische begeleiding is geadviseerd om de wijze waarop dit wordt vormgegeven nog nader te specificeren (actieve/ passieve begeleiding). Een ander advies is om op de vier afgeschreven steentijdvindplaatsen een check te doen op het moment dat daar gegraven wordt, bedoeld als evaluatie van het vooronderzoek. Ten slotte dient nog vooronderzoek plaats te vinden waar betredingstoestemming ontbrak.

In februari 2015 is inventariserend veldonderzoek gedaan naar vindplaats 13-I (gelegen ten zuiden van de Ruitersweg, een zijweg van de huidige N18, ten noordoosten van de kern van Groenlo in de gemeente Berkelland) en 16 (gelegen circa 400 meter ten zuiden van vindplaats 13-I in een akker langs de N18 in de gemeente Oost Gelre. In het onderzoek wordt vindplaats 13-I overigens ten onrechte gesitueerd in de gemeente Oost Gelre. Het inventariserend veldonderzoek is als separate bijlage bij de toelichting gevoegd.

Vindplaats 13-I kan als behoudenswaardig worden aangemerkt. In eerste instantie wordt behoud in situ geadviseerd. Op de onderzoekslocatie van vindplaats 16 zijn geen behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aangetroffen. Deze locatie is vrij gegeven.

Hiermee zijn alle locaties in het kader van de Tracéwetprocedure al onderzocht zodat voor het nu voorliggende bestemmingsplan geen nader archeologisch onderzoek hoeft te worden verricht.

Conclusie

Op grond van het bovenstaande mag de conclusie worden getrokken dat de aanleg van de N18 niet leidt tot grootschalige verstoringen van het bodemarchief.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

Type bestemmingsplan

De Wro en het Bro maken het mogelijk een bestemmingsplan op verschillende manieren vorm te geven. Grofweg kan gekozen worden uit de volgende planvormen:

- a. een traditioneel gedetailleerd bestemmingsplan. Een dergelijk plan legt het beoogde gebruik van gronden en opstallen en de bebouwingsmogelijkheden van de in het plan opgenomen gronden gedetailleerd vast. De methodiek wordt wel ingezet om bestaande situaties te conserveren, maar wordt ook gebruikt om beoogde nieuwe ontwikkelingen nauwgezet te sturen;
- b. een globaal bestemmingsplan dat nader moet worden uitgewerkt. In een dergelijk bestemmingsplan worden een of meerdere bestemmingen opgenomen, die later moeten worden uitgewerkt. Wordt veelal toegepast in gevallen waar de ontwikkeling van een gebied op hoofdlijnen bekend is, maar waar de concrete invulling nog moet volgen;
- c. Een globaal eindplan. In deze planvorm wordt het ruimtelijk en functioneel streefbeeld in globale zin vastgelegd;
- d. Een mix van bovenstaande planvormen afhankelijk van de specifieke problemen.

Naast dit onderscheid, dat is gebaseerd op de techniek van bestemmen, wordt verschil gemaakt tussen ontwikkelingsgerichte en beheergerichte bestemmingsplannen. Bij de keuze voor een bepaalde systematiek van bestemmingsregeling speelt een rol wat met het plan wordt beoogd: beheren of ontwikkelen. Daarnaast speelt een rol of er in een gebied sprake is van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

In het bestemmingsplan "Berkelland, tracébesluit N18 2015" is gekozen voor een gedetailleerd (beheergericht) bestemmingsplan, aangezien dit bestemmingsplan is opgesteld om het Tracébesluit in te passen.

Wijze van bestemmen

Het uitgangspunt van een bestemmingsplan is om een passende bestemming toe te kennen aan de gronden in het plangebied. De bestemming bepaalt welke gebruiksdoelen of functies op grond van een goede ruimtelijke ordening zijn toegestaan.

Bij de keuze voor een bepaalde bestemming is de (gewenste) hoofdfunctie doorslaggevend. Als het ruimtelijk relevant is of als een bepaalde functie de omgeving beïnvloedt of daar eisen aan stelt, wordt gekozen voor een specifieke bestemming met eigen regels bouwen en gebruik.

Het is mogelijk om binnen de hoofdgroepen bestemmingen specifiekere te maken door bijvoorbeeld ondergeschikte functies in de bestemmingsomschrijving op te nemen. Voor bijzondere ondergeschikte functies, die niet onder de algemene bestemmingsomschrijving vallen en niet conflicteren met de bestemming, wordt gekozen voor een afzonderlijke functieaanduiding.

In paragraaf 6.3 van deze plantoelichting wordt nader inhoudelijk ingegaan op de wijze van bestemmen waarvoor in het bestemmingsplan "Berkelland, tracébesluit N18 2015" is gekozen.

6.2 Indeling planregels

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de bijbehorende verbeelding waarop de diverse bestemmingen zijn aangegeven. De regels en de verbeelding dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- a. Hoofdstuk 1 Inleidende regels;
- b. Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels;
- c. Hoofdstuk 3 Algemene regels;
- d. Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan “**Berkelland, tracébesluit N18 2015**”. In Artikel 1 ('Begrippen') zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee wordt een eenduidige interpretatie van de begrippen vastgelegd. Artikel 2 ('Wijze van meten') geeft bepalingen hoe onder meer de hoogtes van gebouwen en de inhoud van gebouwen gemeten moeten worden en hoe bepaalde eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 geeft een omschrijving - de juridische vertaling - van de verschillende in het plangebied voorkomende en op de verbeelding opgenomen bestemmingen. Bij de indeling van de bestemmingsregels wordt conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012 een vaste volgorde aangehouden. De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- a. bestemmingsomschrijving (omschrijving van de toegestane functies en gebruiksdoelen);
- b. bouwregels (regels waaraan de bebouwing dient te voldoen);
- c. nadere eisen (regels op grond waarvan nadere eisen aan bouwwerken en de situering daarvan kunnen worden gesteld);
- d. afwijken van de bouwregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de bouwregels);
- e. specifieke gebruiksregels (regels die aangeven welk specifiek gebruik verboden is);
- f. afwijken van de gebruiksregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de gebruiksregels);
- g. omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (regels waarbij wordt geregeld wanneer en onder welke omstandigheden een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden noodzakelijk is);
- h. omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk (regels waarbij wordt geregeld wanneer en onder welke omstandigheden er een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk noodzakelijk is);
- i. wijzigingsbevoegdheid (regels die aangeven in welke gevallen en onder welke voorwaarden onderdelen van het plan gewijzigd kunnen worden).

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, bestaande uit de anti-dubbeltelregel, de algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels, algemene procedureregels en overige regels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 zijn regels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik van gronden. Deze artikelen bevatten regels die als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen. De "Slotregel" geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

6.3 Beschrijving van het plan

6.3.1 Bestemmingen

Agrarisch (artikel 3)

Door de aanleg van de N18 vervalt op een locatie de bestaande functie (weg). Dit perceel ligt aan de grens met de Oost Gelre en krijgt een agrarische bestemming gekregen. Voor dat deel zijn geen bouwmogelijkheden opgenomen.

Groen (artikel 4)

Naast het aanleggen van de weg is er ook sprake van de aanleg van landschappelijke inpassingselementen. De grotere gebieden binnen het tracé hebben de bestemming "Groen" gekregen. De bestemming "Groen" is opgenomen voor de structuurbepalende elementen, zoals de wegbegeleidende beplantingen. Gebouwen zijn hier niet toegestaan en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn tot 5 meter toegestaan als zij gebouwd worden ten dienste van de bestemming.

Verkeer (artikel 5)

Het tracé van de N18 heeft de bestemming "Verkeer" gekregen. De bestemming "Verkeer" is bedoeld voor wegen, voet- en fietspaden, viaducten en bruggen en parkeervoorzieningen. Als ook voor groenvoorzieningen, waterpartijen, -lopen, -bergingen, wadi's, infiltratiestroken en andere voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding en geluidwerende voorzieningen. Eén en ander met de bijbehorende (kleine) gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, straatmeubilair en andere werken.

De bouwhoogte van gebouwen mag maximaal 4 meter bedragen en de inhoud mag per gebouw maximaal 50 m³ bedragen. De maximum bouwhoogte van bouwwerken voor bewegwijzering, beveiliging en regeling van het verkeer, kunstobjecten, vlaggen- en lichtmasten bedraagt 10 meter. Omdat het Tracébesluit in de gemeente Berkelland niet voorziet in geluidwerende voorzieningen, is daarvoor geen regeling opgenomen.

6.3.2 Dubbelbestemmingen

Er is sprake van een dubbelbestemming, indien op een stuk grond twee of meer onafhankelijk van elkaar voorkomende bestemmingen voorkomen, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de dubbelbestemming en de daarmee samenvallende bestemming. In de bij de dubbelbestemming behorende planregels wordt de verhouding tussen de doeleinden (functies) van de bestemmingen aangegeven. Aan een dubbelbestemming bestaat behoefte, wanneer een bestemming onvoldoende recht doet aan de functies/gebruiksdoelen die op de betrokken gronden toelaatbaar (moeten) zijn of wanneer ruimtelijk relevante belangen veilig moeten worden gesteld die niet of onvoldoende met een bestemming kunnen worden gewaarborgd.

De specifieke kenmerken van dubbelbestemmingen brengen met zich mee dat deze bestemmingen doorgaans een relatief groot gebied beslaan en veelal op meerdere bestemmingen betrekking hebben. Een dubbelbestemming heeft altijd betrekking op een geometrisch bepaald vlak. Dubbelbestemmingen in de vorm van een lijn of een punt komen niet voor.

Waarde - Archeologisch waardevol gebied (artikel 6)

De voor "Waarde - Archeologisch waardevol gebied" aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van te verwachten archeologische waarden uit de bodem.

6.3.3 Gebiedsaanduidingen

Geluidzone (artikel 9.1)

Op de gronden ter plaatse van de aanduiding "geluidzone-industrie" mogen, ongeacht het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen, geen geluidsgevoelige gebouwen worden opgericht, tenzij daarvoor een hogere waarde is vastgesteld bij of krachtens de Wet geluidhinder.

Grondwaterbescherming (artikel 9.2)

Het doel van grondwaterbeschermingsgebieden is om er voor te zorgen dat het grondwater op eenvoudige wijze kan worden gebruikt voor de bereiding van drinkwater. Nieuwe bestemmingen met grotere grondwaterrisico's dan de bestaande functies zijn niet acceptabel. Uitbreiding van bestaande activiteiten mag ook geen hoger risico opleveren (standstill). Er wordt gestreefd naar vermindering van risico's voor de waterwinning.

Overige zones (artikel 9.3)

De gronden met de aanduidingen "gelders natuur netwerk" en "groene ontwikkelingszone" zijn tevens bestemd voor bescherming, behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden.

Vrijwaringszone - antenneveld en radar (artikel 9.4)

Op de gronden met deze aanduidingen genieten het antenneveld en de radar bescherming.

6.4 Handhaving

Bestemmingsplannen zijn bindend voor iedereen: burgers, ondernemers en de overheid zelf. Het is een juridisch kader voor burgers en ondernemers waaruit kan worden afgeleid wat de eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, maar ook wat de planologische mogelijkheden in juridische zin zijn op percelen in de directe omgeving. Aan de andere kant kan de gemeentelijke overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen als er sprake is van gebruik en/of bebouwing die niet in het bestemmingsplan passen.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Bro onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan.

De N18 Varsseveld - Enschede wordt aangelegd door het Rijk en wordt bekostigd uit de Rijksbegroting. Het bestemmingsplan is daarmee economisch uitvoerbaar.

Planschade (tegemoetkoming in schade)

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. In dit geval wordt enige planschade, voor zover hier op grond van een nader onderzoek sprake van is, veroorzaakt door het Tracébesluit N18 Varsseveld - Enschede. Artikel 22 van het Tracébesluit biedt een grondslag voor het vragen van een vergoeding bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor schade welke wordt geleden ten gevolge van de aanleg/ wijziging van de N18. Het bepaalde in artikel 22, tweede lid van de Tracéwet is om deze reden van toepassing, wat betekent in het kader van dit bestemmingsplan geen planschade als bedoeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kan worden gevraagd voor zover dit betrekking heeft op ontwikkelingen welke op grond van het Tracébesluit mogelijk worden gemaakt.

Geen exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 6.2.1 van het Bro dient, indien sprake is van één van de in artikel 6.2.1 van het Bro genoemde bouwactiviteiten, een exploitatieplan te worden vastgesteld. Een exploitatieplan heeft onder meer tot doel om te komen tot een adequaat publiekrechtelijk kostenverhaal, het realiseren van een goede inrichting van de openbare ruimte door middel van het stellen van locatie-eisen en het bieden van een goede grondslag om de verdeling van woningbouwcategorieën te ondersteunen.

Dit bestemmingsplan maakt op zichzelf geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar vormt de wettelijk verplichte doorvertaling van een Tracébesluit in een bestemmingsplan. Gelet op de aard van dit bestemmingsplan is er geen aanleiding om aanvullend op dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen.

