

**Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 11,
Aanpassing N348 - tunnel Oude Twentseweg**

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 De bij het plan behorende stukken	5
1.3 Situering van het plangebied	5
1.4 Planologische-juridische regeling	6
1.5 Opbouw toelichting	6
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	7
2.1 Historische ontwikkeling plangebied	7
2.2 Huidige situatie	10
2.3 Nieuwe situatie	12
Hoofdstuk 3 Beleidskader	17
3.1 Rijksbeleid	17
3.2 Provinciaal beleid	17
3.3 Gemeentelijk beleid	25
Hoofdstuk 4 Onderzoek	26
4.1 Algemeen	26
4.2 Archeologie	26
4.3 Cultuurhistorie	27
4.4 Milieuaspecten	27
4.5 Water	32
4.6 Ecologie	34
4.7 Verkeer en bereikbaarheid	36
4.8 Ruimtegebruik	37
4.9 Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit	38
Hoofdstuk 5 Toelichting op de regels	39
5.1 Algemeen	39
5.2 Nadere toelichting op de regels	40
Hoofdstuk 6 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
6.1 Economische uitvoerbaarheid	41
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
Hoofdstuk 7 Zienswijzen en kennisgeving	42

Toelichting



Overzichtskaart plangebied (Bron: Topografische dienst)

Hoofdstuk 1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan, een beschrijving van de bij dit plan horende stukken, een beschrijving van het plangebied en een leeswijzer voor de toelichting van dit bestemmingsplan.

1.1 Aanleiding

De N348 is een belangrijke noord-zuidverbinding tussen Arnhem (via Dieren, Zutphen, Deventer en Raalte) en Ommen. Bij Ommen sluit deze verbinding aan op de N48 richting Hoogeveen. De provincie Overijssel heeft de weg in beheer tussen Deventer en Ommen.

Door de aanwezigheid van gelijkvloerse kruisingen, aansluitingen en oversteken gebeuren er op de N348 tussen Raalte en Ommen relatief veel ongevallen. Ook voldoet dit weggedeelte niet aan de inrichtingseisen die bij de functie van de weg behoort. De N348 vormt de verbinding tussen regio's en op dergelijke wegen moet het gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk ononderbroken kunnen doorstromen.

De provincie Overijssel heeft daarom besloten om de N348 tussen Raalte en Ommen te gaan herinrichten. Dit bestemmingsplan is bedoeld om deze herinrichting, voor zover deze niet past binnen het vigerende bestemmingsplan planologisch en juridisch mogelijk te maken.

1.2 De bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende stukken:

- toelichting;
- verbeelding, schaal 1:1.000 (met identificatienummer NL.IMRO.0177.BP20140009-0002
- regels.

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. In deze toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, de uitkomsten van het onderzoek en de beschrijving van de planopzet vermeld.

Voor de informatie en de onderzoeken ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is gebruik gemaakt van het 'Plan in Hoofdlijnen Herinrichting N348 Raalte-Ommen' en het bijbehorende Bijlagenrapport van de provincie Overijssel d.d. oktober 2013. Het Plan in Hoofdlijnen is als bijlage 1, bijlage 2 en bijlage 3 bij de toelichting gevoegd.

1.3 Situering van het plangebied

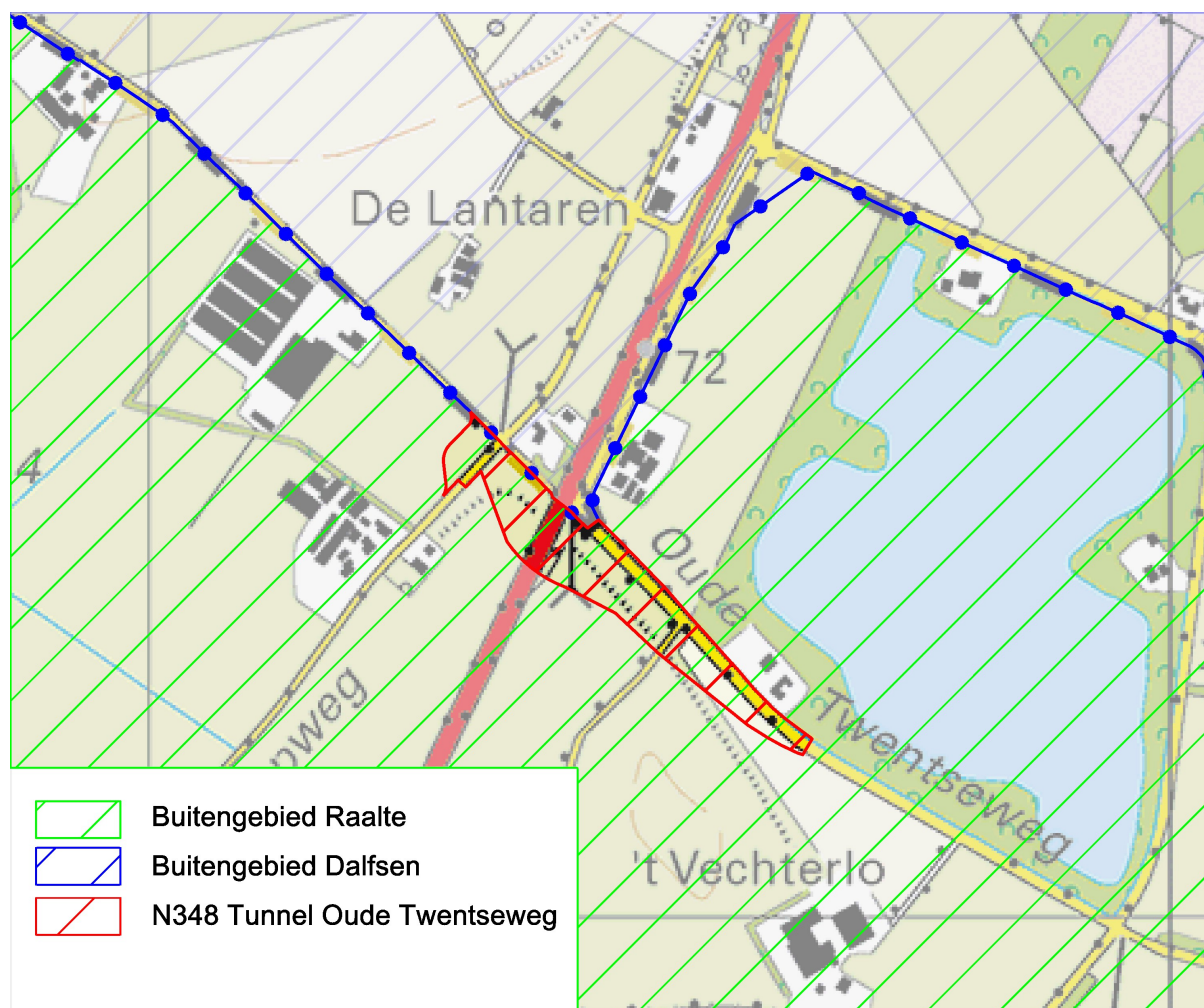
Het hele wegvak tussen Raalte en Ommen wordt heringericht. Alleen voor de vijf weggedeelten waar de herinrichting niet past binnen de vigerende bestemmingsplannen wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het gaat hierbij om:

- de realisatie van een tunnel ter hoogte van de Oude Twentseweg ten noorden van Raalte (gemeente Raalte);
- de realisatie van een tunnel ter hoogte van de Dalmscholterdijk en de Achterveldseweg in Dalmsholte ten zuiden van Ommen (gemeente Ommen)
- de reconstructie van een kruispunt aan de noordkant van Lemelerveld (gemeente Dalfsen);
- de reconstructie van de centraalsluiting in Lemelerveld (gemeente Dalfsen); *
- de aanleg van een loopbrug aan de zuidkant van Lemelerveld ter hoogte van restaurant De Lantaren (gemeente Dalfsen).

**) Naar aanleiding van ingediende zienswijzen is besloten om de reconstructie van de centraalsluiting in Lemelerveld nu niet mee te nemen, maar om deze in samenhang met de zuidelijke aansluiting van Lemelerveld in een apart, later op te stellen bestemmingsplan te regelen.*

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan omvat het deel dat binnen de gemeente Raalte ligt. Dit betreft weggedeelte ter hoogte van de Oude Twentseweg, ten

noorden van Raalte.



Afbeelding 1.1. Begrenzing gemeente Raalte en Dalfsen

1.4 Planologische-juridische regeling

Het plangebied van de aan te leggen tunnel ter hoogte van de Oude Twentseweg, ten noorden van Raalte, maakt deel uit van het bestemmingsplan 'Buitengebied Raalte' (vastgesteld op 8 juni 2012, incl. de correctieve herziening van het plan, vastgesteld op 30 mei 2013). De gronden hebben hierin de bestemmingen 'Agrarisch' en 'Agrarisch met waarden - Landschapswaarden'.

Binnen deze bestemmingen zijn de voorgenomen ontwikkelingen niet toegestaan. Om deze reden is dit bestemmingsplan opgesteld.

1.5 Opbouw toelichting

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de huidige en toekomstige situatie. Het beleidskader is opgenomen in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens een beschrijving gegeven van het verrichte onderzoek. In hoofdstuk 5 wordt een toelichting op de regels gegeven. Een beschouwing over de economische uitvoerbaarheid en de resultaten van de inspraak en het gevoerde overleg, zijn beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 worden eventuele zienswijzen behandeld.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Historische ontwikkeling plangebied

2.1.1 Landschap

Het zuidelijk deel van het tracé van de N348 vanaf Raalte tot aan de zuidelijke rand van Lemelerveld maakt deel uit van het zogenaamde Kampenlandschap (ook wel Oude Hoevenlandschap of het oude ontginningslandschap genoemd). Het gebied heeft een open tot halfopen karakter. Dit beeld wordt onder meer veroorzaakt door de randbeplanting langs akkers en de begeleidende beplanting langs de wegen in het gebied. Op veel plaatsen is een sterk microreliëf aanwezig. Langgerekte lage ruggen met essen op de hogere delen worden afgewisseld met, eveneens langgerekte, dalvormige laagten. De grote enken- en essencomplexen met een sterk microreliëf zijn zeer karakteristiek voor dit landschap en vanuit landschappelijk oogpunt waardevol. Een voorbeeld van een dergelijke Es is de Lindertse Es nabij de Lindertseweg. In de dalvormige laagten tussen de essen zijn drie oost-west georiënteerde gegraven waterlopen gelegen. Dit zijn zogenaamde watergangen. De weteringen hebben een weinig natuurlijk karakter.



Afbeelding 2.1. Wetering in het halfbesloten kampen landschap (Bron: provincie Overijssel)

Het noordelijk deel van het tracé van de N348, ten noorden van Lemelerveld richting Ommen, bestaat uit het jonge heideontginningslandschap, het beboste besloten gebied, en uiteindelijk het open rivierdal van de Vecht en de Regge. Het heideontginningslandschap wordt gekenmerkt door een sterk open karakter. In het gebied zijn verschillende vergezichten, onder meer op de Lemelerberg. Het gebied bestaat uit een grid van wegen die worden begeleid door beplanting. Het bosgebied kent zoals genoemd een besloten karakter met daarbinnen enkele open, agrarische ruimten. Het bosgebied vormt een sterk contrast met het open karakter van het rivierdal.



Afbeelding 2.2. Het open jonge heideontginningslandschap met op de achtergrond de Lemelerberg (Bron: provincie Overijssel)

De N348 wordt op veel plaatsen begeleid met laanbeplanting. Deels is deze direct langs de weg geplaatst en deels langs de parallelwegen. De weg doorsnijdt reeds de oorspronkelijke en kenmerkende landschapsstructuren, wat wordt geaccentueerd door de begeleidende beplanting. De weg vormt hiermee in wezen een nieuwe laag, net als bijvoorbeeld het Overijssels kanaal, over het oorspronkelijke landschap.

2.1.2 Cultuurhistorie

Het gebied ten zuiden van Lemelerveld is één van de oudste ontginningslandschappen van Nederland. Van oudsher was dit een droge en veilige plek om te wonen. Het landschap werd gekenmerkt door de verschillende zandkopjes. Langs de randen van deze zandkoppen gingen men wonen, de akkers werden op de hogere delen aangelegd en in de lagere delen -meestal langs een beek- lagen de graslanden. Deze graslanden werden gebruikt als weiland voor het vee en - de nog nattere delen- als hooiland. Houtwallen en sloten dienden als perceelafschieding, voor de ontwatering en als afrastering. De hoogste en meest arme gronden waar bos en heide groeide, werden de woeste gronden genoemd. Na de invoering van kunstmest verdween veel van het systeem van gemengde bedrijfsvoering. Onder meer leidde dit tot ruilverkaveling en schaalvergroting waardoor oude structuren deels zijn verdwenen. Ook in het plangebied en omgeving gaat dit op. Toch zijn verschillende karakteristieken van het landschap behouden gebleven. In een vergelijking met de topografische kaart uit 1900 is het wegenpatroon nog grotendeels gelijk. De beplantingsstructuren en de verdeling van akkerweidegronden is deels nog aanwezig. De meanderende beken (weteringen) tussen de enken in zijn rechtgetrokken.

Het jonge ontginningslandschap ten noorden van Lemelerveld kenmerkte zich door de oorspronkelijke “woeste gronden”, veelal heidevelden. Op de gronden werden schapen geweid en plaggen gestoken. Uit deze perioden zijn in het plangebied weinig tastbare elementen aanwezig. In de 18e, 19e en de eerste helft van de 20e eeuw werden de gronden door toenemende behoefte aan landbouwgrond ontgonnen. Ook begon men in de 19e eeuw met de aanleg van (dennen)bos. Het huidige landschap bevat nog veel kenmerken van deze

ontginningsperiode, ondermeer het grid van wegen met begeleidende beplanting en veel ruimte daartussen. Het bosgebied aan de noordzijde van het gebied kent door het relatief rechtlijnige karakter eveneens kenmerken van de jonge ontginningsperiode.

Tussen het open ontginningslandschap en het bosgebied ligt de Dalmsholter flier. Dit is een voormalig nat en lager gelegen beekdal. Van oorsprong was dit gebied ingericht als weidegebied.

De huidige N348 volgt het tracé van de voormalige spoorlijn tussen Deventer – Ommen. De spoorlijn werd in 1910 geopend door de Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij Deventer - Ommen (OLDO). Op 15 mei 1935 werd de spoorlijn gesloten wegens onvoldoende belangstelling en kort daarna opgebroken. De lijn kende verschillende haltes onder meer bij Posthoorn, Crisman en Linderte. De haltes en bijhorende bebouwing zijn in de loop der tijd afgebroken.

Een deel van tracé (het noordelijke gelegen bosgebied en het Vechtdal) maakt onderdeel uit van het Belvédèregebied Vecht en Regge. Het gebied Vecht en Regge is van cultuurhistorische betekenis vooral vanwege het gave kleinschalige kampontginningen- en esdorpenlandschap, de landgoederen en buitenplaatsen en de archeologische waarden. Het Belvédèrebeleid is niet meer vigerend. Vanaf 2009 is Belvédère in het rijksbeleid vervangen door de MoMo (Modernisering Monumentenzorg), die uiteindelijk leidde tot verplichtingen met betrekking tot cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening.

Ten westen van het tracé ligt het Landgoed Vilsteren. Het landhuis Vilsteren is een rijksmonument. Overige rijksmonumenten, provinciale of gemeentelijke monumenten zijn niet in de directe nabijheid aanwezig.

2.2 Huidige situatie

In het noorden (nabij Ommen) en het zuiden (richting Raalte) kenmerkt het tracégebied zich als een buitengebied. In dit gebied zijn voornamelijk agrariërs aanwezig. Halverwege de Oude Hammerweg en Vilsterseweg liggen aan weerszijden van de weg een aantal campings en een bungalowpark. Verder naar het zuiden kruist de N348 de spoorlijn Zwolle-Hardenberg (ongelijkvloers). Vervolgens kruist de weg de Overijsselse Vecht. Ter hoogte van de Oude Deventerweg ligt een meetstation van de Gasunie. In het tracégebied liggen gasleidingen van de Gasunie. Deze leidingen kruisen de N348 ter hoogte van de Achterveldseweg. Bij de Langsweg bevindt zich een zweefmiegveld voor recreatief gebruik. Ter hoogte van het dorp Lemelerveld is een groot aantal woningen aanwezig.



Afbeelding 2.3. Ligging ruimtelijke functies in het tracégebied (Bron: provincie Overijssel)

De N348 doorsnijdt de kern van Lemelerveld. Het zicht vanaf de weg op het dorp wordt beperkt door bomen aan weerskanten. Alleen op het viaduct over het Overijssels Kanaal heeft de automobilist een directe beleving van het dorp. Het maken van de nieuwe aansluitingen aan de zuid- en noordkant van het dorp en het vervangen van het brugdek bieden mogelijkheden om de ruimtelijke kenmerken dusdanig te verbeteren dat de beleving van het dorp vergroot.

2.3 Nieuwe situatie

Algemeen

Het wegtraject van de N348 tussen Raalte en Ommen dat wordt heringericht is opgebouwd uit bouwstenen. Deze bouwstenen zijn gekoppeld aan de inrichting van de weg en aan specifieke locaties. Op die locaties bevat de bouwsteen een lokale uitwerking van maatregelen die erop is gericht de lokale bereikbaarheid op een goede wijze te waarborgen.

Dit kan dus een afsluiting van een bestaande oversteek zijn of de aanleg van een ongelijkvloerse oversteek of aansluiting. De basisvariant bestaat dus uit een samenstelling van verschillende bouwstenen.

Voor de volgende onderdelen van de weginrichting en locaties zijn bouwstenen ontwikkeld:

1. Wegprofiel N348 en een snelheidsverhoging van 80 km/uur naar 100 km/uur
2. Obstakelvrije zone
3. De Steege - Lindertseweg
4. Lemelerveldseweg
5. Oude Twentseweg - Posthoomweg
6. Aansluiting Lemelerveld - Zuid
7. Centrumaansluiting Lemelerveld
8. Aansluiting Lemelerveld - Noord
9. Langsweg - Oude Dijk
10. Dalmsholterdijk - Achterveldseweg
11. Deventerweg - Oude Hammerweg

Het gehele project is opgedeeld in een drietal fasen:

1. Fase 1: gericht op de aanpassing van de aansluitingen binnen de kern Lemelerveld.
 - Ten zuiden van Lemelerveld komt een nieuwe aansluiting naar het te ontwikkelen bedrijventerrein 't Febriek. Dit terrein ligt ten westen van de N348.
 - In Lemelerveld blijft enkel de afslag vanuit het Zuiden Lemelerveld in gehandhaafd.
 - Ten noorden van Lemelerveld komt een nieuwe aansluiting de kern in.

Fase 1 betreft de realisatie van de bouwstenen 6, 7 en 8.

2. Fase 2: gericht op de aanpassing van de gelijkvloerse aansluitingen ten noorden en zuiden van Lemelerveld. Het betreft hier vier afsluitingen waar twee tunnels voor terug komen. Fase 2 betreft de realisatie van de bouwstenen 4, 5, 9 en 10. De snelheid blijft 80 km/u.

3. Fase 3: het aanpassen van de overige gelijkvloerse aansluitingen tot aan de kruisende wegen N340 en N35, en de weg voorzien van wegmarkering conform die van de stroomweg 100 km/u. Tevens het opheffen van de tijdelijke snelheid (80 km/u) naar de oorspronkelijke snelheid (100 km/u) inclusief het waar nodig aanpassen van het profiel van de weg voor 100 km/u. Fase 3 betreft de realisatie van de bouwstenen 1, 3 en 11.

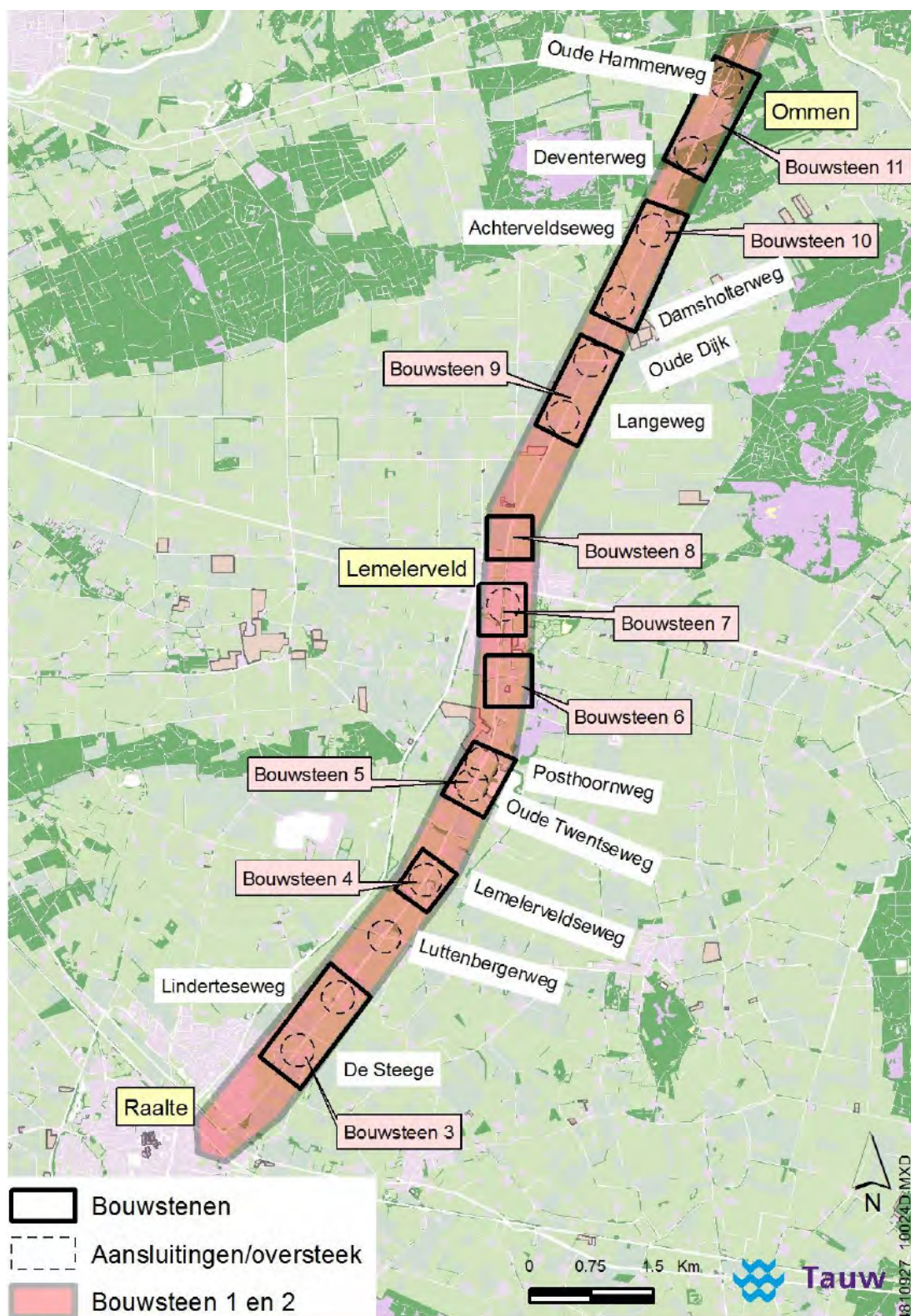
Het inrichten van de N348 naar een 100 km/u stroomweg en het realiseren van de twee bouwstenen, is voor onbepaalde tijd uitgesteld. Er is wel de behoefte én noodzaak voor een aantal verkeerskundige maatregelen op kortere termijn. Het betreffen maatregelen bij de gelijkvloerse kruisingen uit fase 1 en 2. Het gaat om het afsluiten van een aantal oversteken en de bouw van een (kleiner) aantal kunstwerken die de ontsluitingsmogelijkheden op peil houdt. Wel wordt de benodigde ruimte voor een opwaardering naar stroomweg op termijn gereserveerd. Zo is een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van de bouwstenen, dat de obstakelvrije zone 6 meter is.



Afbeelding 2.4. De 9 bouwstenen opgedeeld in fasen (Bron: Tauw)

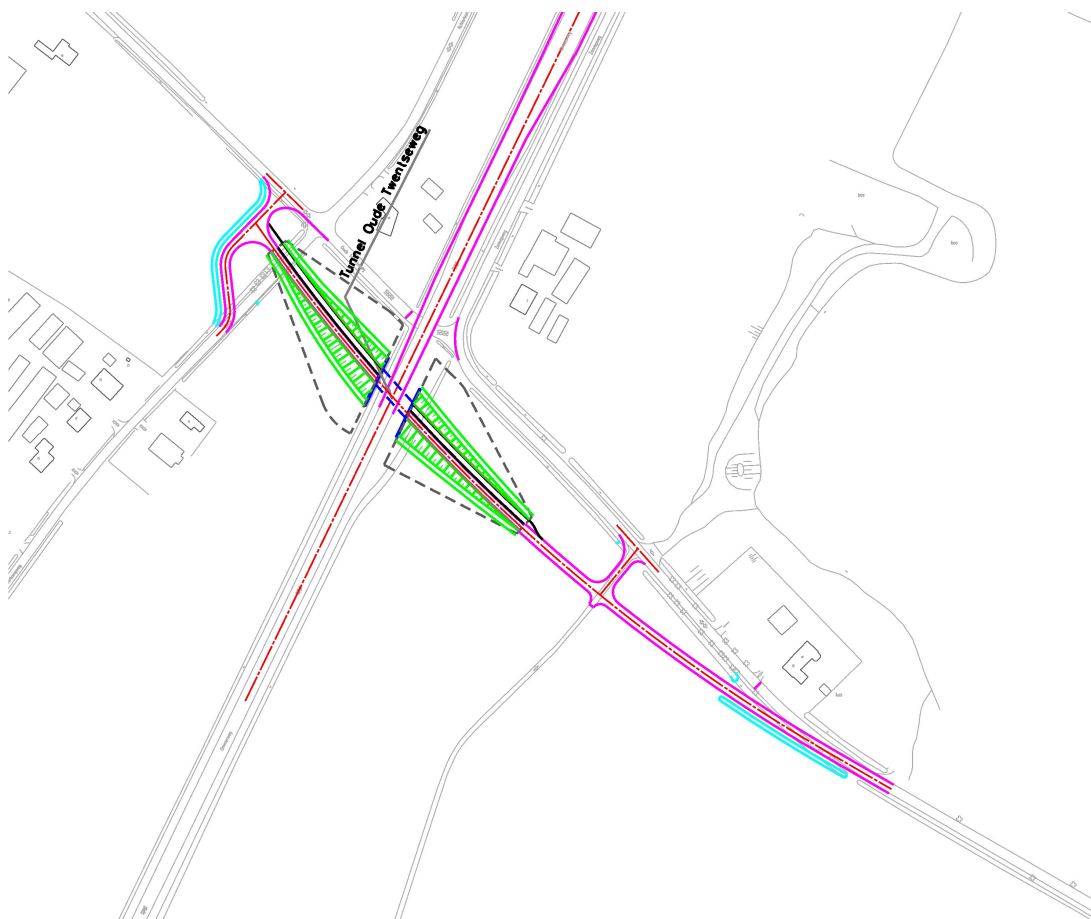
Situatie Raalte

In onderstaande figuur zijn de huidige gelijkvloerse oversteken op het traject N348 Raalte - Ommen weergegeven en de locatie van de bouwstenen. Alleen voor de realisatie van de bouwstenen 5, 7, 8 en 10 is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Bouwsteen 6 wordt via een apart bestemmingsplantraject opgepakt. Van deze bouwstenen ligt alleen bouwsteen 5, de realisatie van een tunnel ter plaatse van de Oude Twentseweg, in de gemeente Raalte.



Afbeelding 2.5. Bouwstenen traject N348 Raaalte-Ommen (Bron: provincie Overijssel)

Aanleg tunnel ter plaatse van Oude Twentseweg (bouwsteen 5)

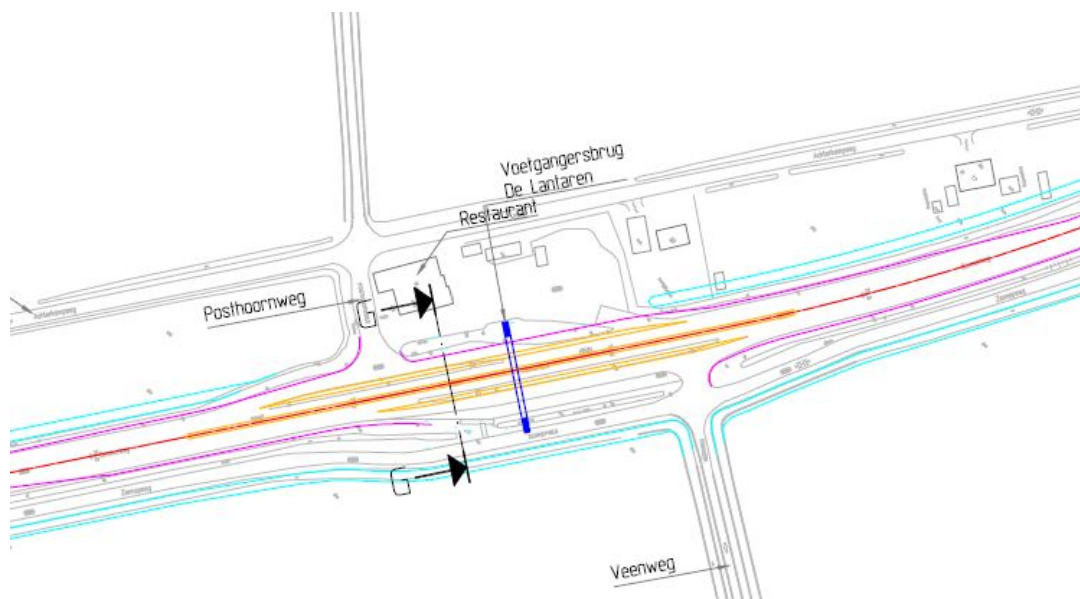


Afbeelding 2.6. Uitvoeringstekening tunnel Oude Twentseweg (Bron: Tauw)

De Oude Twentseweg is een belangrijke dwarsverbinding, zowel voor auto's, fietsen als agrarische voertuigen. Een gecombineerde tunnel voor auto, fiets en agrarisch verkeer is hier voorzien. Hierdoor kan de oversteek bij de Lemelerveldseweg worden opgeheven.

Bij de Posthoornweg liggen nu op- en afritconstructies ten behoeve van een rustplaats en het restaurant De Lantaren. Om de lokale bereikbaarheid te waarborgen, blijft het mogelijk om bij de Posthoornweg/Veenweg de N348 op en af te kunnen gaan. Bezoekers van het restaurant de Lantaren die vanaf Raalte komen kunnen afslaan bij de Posthoornweg, parkeren en via de nieuw te plaatsen voetgangersbrug oversteken naar het restaurant (zie onderstaande uitvoeringstekening).

Dit gedeelte van de reconstructie van de N348 ligt in de gemeente Dalfsen en maakt daarom geen deel uit van het voorligende bestemmingsplan.



Afbeelding 2.7. Uitvoeringstekening loopbrug De Lantaren (Bron: Tauw)

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden.

In de SVIR geeft het Rijk haar visie aan op de ruimtelijke- en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040. Dit betreft een nieuw, integraal kader dat de basis vormt voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie rijksdoelen uitgewerkt:

- vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- verbeteren van de bereikbaarheid;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Met deze rijksdoelen zijn 13 nationale belangen aan de orde die in het SVIR verder gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse gebieden. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn voor deze rijksbelangen regels opgenomen die bij ruimtelijke plannen in acht dienen te worden gehouden.

Eén van de nationale belangen die valt onder het rijksdoel 'verbeteren van de bereikbaarheid' valt is:

Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7)

'De Nederlandse infrastructuur van wegen, spoorwegen en vaarwegen wordt, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande rijksinfrastructuur is daarmee een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem en een florierende Nederlandse economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om vervanging of renovatie van infrastructuur en het minder complex maken van de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot.'

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Deze twee besluiten zijn verschillend van elkaar in aard (beleidsmatig versus procesmatig):

- Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen.
- Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp en aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

3.2.1.1 Omgevingsvisie levert afstemming van verschillende beleidsonderwerpen

De Omgevingsvisie behandelt diverse ruimtelijke aspecten en vervult daarom de rol van:

- Structuurvisie onder de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening.
- Regionaal Waterplan onder de (nieuwe) Waterwet (en Provinciaal Waterhuishoudingsplan onder de Wet op de waterhuishouding tot de inwerkingtreding van de Waterwet).
- Milieubeleidsplan onder de Wet milieubeheer.

- Provinciaal verkeer- en vervoersplan onder de Planwet Verkeer en Vervoer.
- Bodemvisie in kader van ILG-afspraken met het rijk.

De Omgevingsvisie behandelt de provinciale belangen en het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving.

3.2.1.2 Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit rode draad bij gebiedsontwikkeling

De provincie wil meer op voorhand gaan sturen en is meer gefocust op gebiedsontwikkeling waarbij duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit de rode draad vormen.

Duurzaamheid

Wat betreft het thema duurzaamheid heeft de provincie een lijst met prioriteiten opgesteld. Het gaat hier om aspecten die dermate cruciaal zijn voor de duurzame ontwikkeling van de provincie Overijssel dat deze in de uitvoering van de Omgevingsvisie het grootste gewicht krijgen.

De 9 centrale beleidsambities zijn:

- Woonomgeving: aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus, die voorzien in de woonvraag;
- Economie en vestigingsklimaat: een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie, met voldoende en diverse vestigingsmogelijkheden voor kennisintensieve maakindustrie en mkb;
- Natuur: behoud en versterking van de rijkdom aan plant- en diersoorten;
- Steden en landschap: behoud en versterken van de verscheidenheid en identiteit van stedelijke kwaliteit en mooie landschappen in het buitengebied;
- Bereikbaarheid: een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel;
- Watersysteem en klimaat: watersystemen met goede ecologische en chemische kwaliteit, die voor de lange termijn klimaatbestendig en veilig zijn;
- Veiligheid en gezondheid: veilig, gezond en schoon kunnen wonen, werken, recreëren en reizen;
- Energie: een betrouwbare en veilige energievoorziening met beperking van uitstoot broeikasgassen;
- Ondergrond: balans behouden tussen gebruik en bescherming van de ondergrond.

Door de provincie Overijssel zijn bij de bovengenoemde duurzaamheidsambities onderwerpen in de Omgevingsvisie benoemd. Deze onderwerpen zijn in de Beleidsnota duurzame ontwikkeling verder uitgewerkt tot concrete doelstellingen. Door te voldoen aan deze doelstellingen wordt uitwerking gegeven aan de in de Omgevingsvisie gestelde duurzaamheidsambities.

Herinrichting N348 en duurzaamheid

De volgende maatregelen kunnen de duurzaamheid van de N348 vergroten:

- Inhaal mogelijkheden creëren voor langzaam verkeer;
- Benadrukken open gebied tussen Achterveldseweg en Langsweg;
- Lege ruimtes bij aansluitingen gebruiken voor wateropvang;
- Scheiden van fietser en gemotoriseerd verkeer in de tunnel;
- Profiel van obstakelvrije ruimte beperken;
- Viaduct Deventerweg in plaats van tunnel;
- Wegprofiel aan één zijde verbreden;
- Fietsroutes gebundeld de N348 passeren in het noordelijk deel van de N348.

In het Hoofdrapport voor de Herinrichting van de N348 Raalte - Ommen zijn deze maatregelen verder uitgewerkt. Ze vallen buiten het kader van dit bestemmingsplan.

Ruimtelijke kwaliteit

Wat betreft het begrip 'ruimtelijke kwaliteit', hanteert de provincie de volgende definitie: ruimtelijke kwaliteit is datgene dat ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mens, plant en dier belangrijk is.

Om te sturen op ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid gebruikt de provincie het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel. Hierbij komen achtereenvolgens aan de orde: generieke beleidskeuzes, ontwikkelingsperspectieven en tenslotte gebiedskenmerken.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel



Afbeelding 3.1. Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (bron: www.overijssel.nl)

Generieke beleidskeuzes

Allereerst wordt bepaald of een beoogde ontwikkeling past binnen de generieke beleidskeuzes. Zo dienen gemeenten in het kader van woningbouw- en bedrijventerreinontwikkeling afspraken te maken met buurgemeenten. Andere generieke beleidskeuzes betreffen onder andere reserveringen voor waterveiligheid, randvoorwaarden voor externe veiligheid, grondwaterbeschermingsgebieden, bescherming van de ondergrond, landbouwontwikkelingsgebieden voor de intensieve veehouderij, begrenzing van Nationale Landschappen, Natura 2000-gebieden, Ecologische Hoofdstructuur en verbindingzones.

Ontwikkelingsperspectieven (waar-vraag)

Het gehele grondgebied van Overijssel heeft in de Omgevingsvisie een bepaald ontwikkelingsperspectief gekregen. De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan mogelijke ontwikkelingen.

De N348 maakt deel uit van de hoofdinfrastructuur. Het ontwikkelingsperspectief voor de hoofdinfrastructuur is: vlot en veilig. De prioriteit op de hoofdinfrastructuur ligt bij veiligheid en doorstroming, maar er is ook aandacht voor ruimtelijke inpassing en thematische vormgeving van langgerekte infrastructuurassen.

Gebiedskenmerken (hoe-vraag)

Op basis van gebiedskenmerken verwerkt in lagen gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Ze zijn soms normstellend, maar meestal richtinggevend of inspirerend. De gebiedskenmerken zijn te onderscheiden in vier lagen:

- Natuurlijke laag (in en op de bodem);
- Laag van agrarisch cultuurlandschap (grootschalig gebruik en inrichting van de bodem);
- Stedelijke laag (bebouwing en infrastructuur);
- Lust- en leisurelaag (beleving, toerisme, cultuurhistorie en landgoederen).

In de Catalogus Gebiedskenmerken zijn aan de hand van de vier lagen, de volgende kwaliteitsambities opgenomen:

- Natuur als ruggengraat: de ontwikkeling van een robuust, aangesloten natuurlijk landschap;
- Een continue en beleefbaar watersysteem als dragende structuur van Overijssel;

- Voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen;
- Brede waaier aan woon- werk en mixmilieus: elk buurtschap, dorp en stad zijn eigen kleur;
- Het contrast tussen dynamisch en luw gebieden versterken door het infrastructuurnetwerk;
- Sterke ruimtelijke identiteiten als merken voor Overijssel.

Natuurlijke laag

Voor het plangebied gelden van de natuurlijke laag 'Zandgebieden' de gebiedskenmerken van "Dekzandvakte".

Dekzandvaktten en -ruggen krijgen een beschermende bestemmingsregeling, gericht op instandhouding van de hoofdlijnen van het huidige reliëf. Ontwikkelingen dragen bij aan het beter zichtbaar en beleefbaar maken van de hoogteverschillen en het watersysteem. Bij ontwikkelingen is de (strekings)richting van het landschap, gevormd door de afwisseling van beekdalen en ruggen, het uitgangspunt.

Agrarische cultuurlandschap

In Overijssel wordt de kwaliteit van het cultuurlandschap bepaald door de variatie op twee schaalniveaus: provinciaal en regionaal. Op schaal van de provincie door de manier waarop het 'open' landschappelijk patroon van de laagveengebieden en kleicomplexen van Noordwest-Overijssel, de lange lijnen in het Sallandse occupatiepatroon, de intimiteit van het Twentse boerenland en de stoere maat van de grote ontginningen van Noordoost-Overijssel van elkaar verschillen. Omdat elk gebied anders is en op een andere manier in cultuur werd gebracht, zijn in elk gebied het landschap, de nederzettingen en daarmee de ordende en dragende structuren ook steeds anders. Binnen de regionale landschappen is er vaak op korte afstand sprake van verschillen: de es, de flank en het beekdal.

Het plangebied maakt op provinciaal schaalniveau deel uit van Salland. Van de laag van het agrarische cultuurlandschap gelden de gebiedskenmerken van:

- Essenlandschap

Samenhangend systeem van open essen, kleinschalige flanken met erven en esdorpen, kleinschalige natte laagtes met beken (zie Maten en flierenlandschap) en - voormalige - grote open heidevelden (zie Jong heide- en broekontginningslandschap). De ordening van het landschap volgt de natuurlijke ondergrond van hoog en laag en nat en droog en is als een spinnewebstructuur gegroeid vanuit de nederzettingen. De essen onderscheiden zich door de karakteristieke openheid, de bijzondere bodemkwaliteit met archeologische waarden en het huidige reliëf. Op de flanken ligt een kleinschalig landschappelijk raamwerk van landschapselementen zoals houtwallen, bosjes, zandpaden, karakteristieke erven en beeldbepalende open ruimte daartussen.

- Oude hoevenlandschap

Het oude hoevenlandschap heeft in essentie hetzelfde patroon en dezelfde kwaliteiten als het essenlandschap, maar is jonger, ontstaan op een kleinschaliger patroon in de ondergrond (kleine dekzandkopjes), opgebouwd vanuit individuele erven en daardoor kleiner van schaal.

- Maten en flierenlandschap

Het maten en flierenlandschap is de natte contramal van het essen- en oude hoevenlandschap. Het zijn de beekdalen en laagtes tussen de essen met hun flanken en (voormalige) heidevelden. Kenmerkend zijn het hoge waterpeil, het onbebouwde karakter, de continuïteit van de beekloop, het lineaire landschap met open 'kamers' en coulissen en de duidelijk zichtbare overgang naar hogere gronden.

- Jong heide- en broekontginningslandschap

Veel heidegebieden en nattere delen van het landschap zijn ontgonnen en/of vergaand ontwaterd. Daarmee is een nieuw landschap ontstaan. De dragende lineaire structuren van lanen, bosstroken en waterlopen en ontginningslinten met erven en de kenmerkende grote ruimtematen bepalen nu het beeld.

Stedelijke laag

In de stedelijke laag is de koppeling van de sociale en fysieke dynamiek van de stedelijke functies aan het verbindende netwerk van wegen, paden, spoorwegen en kanalen een belangrijk ordenend principe.

- Autosnelwegen en autowegen

Auto(snel)wegen liggen los in het landschap en bereikbaarheid is de belangrijkste kwaliteit, onlosmakelijk daaraan verbonden zijn de dynamische knooppunten waar verschillende wegen samenkomen. Het doorgaande karakter maakt dat de weg een barrière kan vormen voor water, mens, plant en dier. Het uitzicht vanaf de weg op het omliggende landschap maakt ook onderdeel uit van de weg.

Lust- en leisurelaag

De lust- en leisure laag voegt eigen kenmerken toe zoals landgoederen, recreatieparken, en recreatieve routes, maar benut vooral de kwaliteiten van de andere drie lagen. Het stelt kwaliteiten zoals de natuur, de productielandschappen en de steden in een ander daglicht en maakt ze beleefbaar.

- Donkere

Het contrast tussen lichte en donkere en drukke en stille gebieden is groot. De 'donkere' gebieden hebben een rustig en onthaast karakter en vormen hiermee een eigen kwaliteit voor mens en dier.

Herinrichting N348 en ruimtelijke kwaliteit

Bij de realisatie van hoofdinfrastructuur moeten mogelijkheden en kansen voor versterking van het karakter en de beleving van het bestaande landschap worden gebruikt om de integrale kwaliteit van de leefomgeving te verhogen. Om deze reden speelt het streven naar ruimtelijke kwaliteit een rol bij de herinrichting van de N348 en is ten behoeve van de herinrichting een Beeldkwaliteitsplan opgesteld.

In de ruimtelijke visie (in Plan in Hoofdlijnen) is opgesteld voor de herinrichting van de N348 zijn de kwaliteitsambities in de Omgevingsvisie vertaald naar de volgende concrete ontwerp-opgaven en -principes voor de weg en haar omgeving:

- weg als autonome lijn, eenduidig en eenvormig ingericht;
- omvang met doorsnijdingen en afsluitingen passend bij de karakteristiek van de directe omgeving (water, ecologie en verkeerskundig);
- opgaande laanbeplanting alleen langs de parallelwegen;
- eenduidige inrichting en beheer van bermen;
- er dient binnen de reeks kunstwerken een herkenbare samenhang te zijn;
- eenheid in wegmeubilair, verlichting, relingen en wegbarrière;
- aandacht voor (herstel van) recreatieve routes als gevolg van opheffen oversteken.

De ruimtelijke visie is uitgewerkt in het 'N348 Landschapsplan en Beeldkwaliteitsplan op Hoofdlijnen'. In paragraaf 4.9 van de toelichting wordt hierop ingegaan.

3.2.1.3 Sociale kwaliteit

De herinrichting van de N348 heeft direct sociale gevolgen voor de aanwonenden van de N348, reden waarom er specifieke aandacht is besteed aan de sociale kwaliteit. Vanuit sociale kwaliteit zijn voor dit bestemmingsplan de volgende kwaliteitsthema's van belang: kwaliteit van de leefomgeving en maatschappelijke participatie.

Onder kwaliteit van leefomgeving wordt verstaan het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving waarin mensen wonen, werken en recreëren en het versterken van een positieve ervaring en beleving van die omgeving. Hiervoor gelden de volgende ambities:

- vergroten belevings- en gebruikswaarde;
- verhogen van de sociale veiligheid;
- verbetering van de beschikbaarheid van voorzieningen.

De beleving van de sociale veiligheid speelt hierbij een belangrijke rol. Hierbij valt bijvoorbeeld

te denken aan goede verlichting in tunnels. Daarnaast is ook de bereikbaarheid van en naar sociale voorzieningen van belang (bijvoorbeeld aanrijtiden voor hulpdiensten, bereikbaarheid haltes van openbaar vervoer etc.).

Onder maatschappelijke participatie wordt verstaan het direct of indirect bevorderen van de deelname aan het economisch, sociaal en cultureel leven. Het doel hierbij is een optimale fiets-, wandel- en OV-bereikbaarheid realiseren. Voorbeelden hiervan zijn veilige parkeerplaatsen voor fietsen bij de bushaltes, barrière vrij openbaar vervoer en regiotaxi voor mensen met een beperking. Sociaal flankerende maatregelen zorgen ervoor dat de sociale kwaliteit van projecten, gerelateerd aan de kerntaken, wordt gewaarborgd.

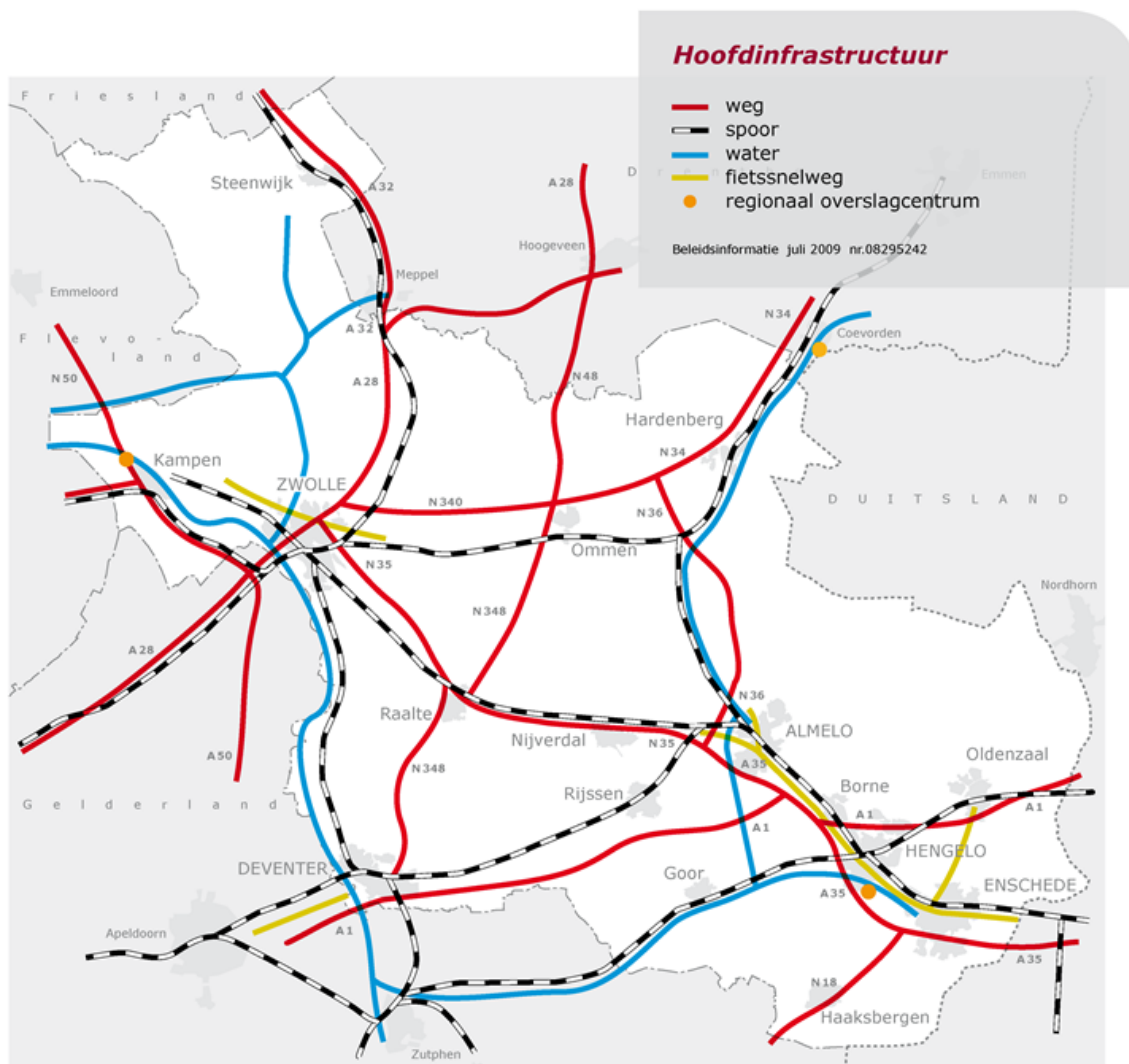
Herinrichting N348 en sociale kwaliteit

De herinrichting van de N348 heeft consequenties voor omwonenden. Behalve de formele besluitvormingsprocedure wordt ook gekeken of er met een of meer sociale interventies de aanpassingen van de N348 met meer kwaliteit kunnen worden gerealiseerd.

3.2.1.4 Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid wordt in de Omgevingsvisie ingezet op een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de bereikbaarheid van stedelijk gebied en het buitengebied.

Voor het thema 'bereikbaarheid' met als subthema 'autoverkeer' is de ambitie: 'goede bereikbaarheid voor het autoverkeer van en naar stedelijke- en streekcentra'. Als hoofdlijn van beleid wordt ingezet op 'gedifferentieerde bereikbaarheid, de ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur en een integraal verkeers- en vervoerssysteem met een multimodale netwerkaanpak van het hogere en onderliggende wegennet'.



Afbeelding 3.2. Hoofdinfrastructuur. (Bron: Omgevingsvisie Overijssel)

Voor het wegverkeer is de doelstelling van de provincie om een goede bereikbaarheid en doorstroming te realiseren op de hoofdinfrastructuur. Dit wil ze realiseren door bestaande en verwachte knelpunten op te lossen.

Voor de hoofdinfrastructuur geldt de volgende bereikbaarheidskwaliteit:

- opheffen van knelpunten en creëren van inhaal mogelijkheden en extra capaciteit (waar nodig);
- beperken en verbeteren doorstroming en veiligheid van aansluitingen (ongelijkvloers), leidend tot de volgende bereikbaarheidskwaliteit:
 1. (Inter)nationale autosnelwegen (120 km/uur);
 2. Autowegen tussen stedelijke centra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectsnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteits-/capaciteitsverhouding van 0,8 in de spits;
 3. Autowegen van stedelijke centra naar streekcentra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectsnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteit/capaciteitverhouding van 0,85 in de spits. In deze categorie valt de N348.

3.2.1.5 Verkeersveiligheid

In de Omgevingsvisie is de ambitie opgenomen om de verkeersveiligheid in de provincie Overijssel te verbeteren. Deze ambitie is verder geconcretiseerd in de Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit 2011. De ambitie van de provincie Overijssel voor de periode 2010-2020 is dat er in 2020 53% minder verkeersdoden vallen (van 80 doden naar 37 doden) en 34% minder ziekenhuisgewonden (van 965 naar 636) ten opzichte van het gemiddelde over de periode 2001 tot en met 2003 op alle wegen in Overijssel.

Om de verkeersveiligheid op verkeerswegen te verbeteren past de provincie Overijssel zoveel als mogelijk de principes van Duurzaam Veilig toe.

Binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten. Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie:

- *Stroomwegen* (zoals de N348): wegen met een primaire verkeersfunctie, bedoeld voor een zo veel mogelijk conflictvrije afwikkeling van gemotoriseerd verkeer. Stroomwegen kenmerken zich door een fysieke rijbaanscheiding en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Subcategorieën zijn de autosnelwegen en de regionale stroomwegen. De maximumsnelheid van een stroomweg is 100 km/uur (regionale stroomweg) of 120 of 130 km/uur (autosnelweg).
- *Gebiedsontsluitingswegen*: wegen die zowel doorstroming als uitwisseling tot doel hebben. Gebiedsontsluitingswegen kenmerken zich door scheiding van snel- en langzaamverkeer en gelijkvloerse kruisingen. Buiten de bebouwde kom mag er 80 km/uur gereden worden, binnen de bebouwde kom 50 km/uur of 70 km/uur.
- *Erftoegangswegen*: wegen met een verblijfsfunctie, bestemd voor het toegankelijk maken van percelen.

De huidige N348 tussen Raalte en Ommen sluit qua vormgeving en inrichting het best aan bij de categorie gebiedsontsluitingsweg. Het voornemen is om de N348 in te richten (fase 3 van het project N348) als een regionale stroomweg 100 km/uur (bij Lemelerveld 70 km/uur). De inrichting van de N348 voldoet op dit moment niet aan de principes van Duurzaam Veilig die voor een stroomweg gelden. Er komen teveel verkeersonveilige situaties voor door de aanwezigheid van gelijkvloerse kruispunten en een groot aantal oversteken. Daarnaast bevinden zich binnen een afstand van 10 m van de kant van de weg diverse obstakels zoals bomen, terwijl Duurzaam Veilig uitgaat van een obstakelvrije zone van 8 tot 10 meter.

3.2.2 Omgevingsverordening

Naast de Omgevingsvisie geldt de Omgevingsverordening. In deze verordening zijn bepalingen opgenomen waarmee rekening gehouden moet worden in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen.

In de toelichting bij de Omgevingsverordening wordt aangegeven dat goede verbindingen zijn essentieel voor de economische groei en stedelijke ontwikkeling van de economische kerngebieden. Aan de andere kant kan mobiliteit ook de kwaliteit van de leefomgeving aantasten. Daarom wordt ingezet op bundeling van verkeersstromen op de hoofdinfrastructuur waar het belang van een goede en veilige doorstroming vervolgens voorop wordt gezet. Om de doorstroming op de hoofdinfrastructuur te verzekeren dient het aantal aansluitingen op deze wegen beperkt te blijven.

In de Omgevingsverordening zijn in hoofdstuk 2 (Ruimtelijke ordening) geen specifieke regels opgenomen met betrekking tot de (hoofd)infrastructuur.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie

De Structuurvisie Raalte 2025+, vastgesteld op 27 september 2012, vermeldt over de herinrichting van de N348 dat de gemeente Raalte geen ruimtelijke ontwikkelingen laat plaatsvinden die mogelijk uitvoeringsvarianten zouden kunnen blokkeren.

Wat de gemeente Raalte betreft moet in ieder geval worden onderzocht hoe de ontsluiting van de bedrijventerreinen in de spoorzone kan worden verbeterd in samenhang met ingrepen aan de N35/N348. Verder moet bij een eventuele verbreding van de N348 zorgvuldig worden omgegaan met de aanwezige groen- en laanstructuren aan de westzijde van Raalte (Wijheseweg, Broeklanderdijk en Drosteweg). De relatie tussen het dorp en het omliggende landschap moet gewaarborgd blijven en waar mogelijk worden versterkt.

3.3.2 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan van de gemeente Raalte is in 2004 vastgesteld. Het plan had een looptijd van 10 jaar. In 2016 wordt gestart met de actualisatie van dit plan.

Hoofdstuk 4 Onderzoek

4.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6 van Het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 van de Awb moet een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaren over de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Verder moet in de toelichting beschreven worden op welke manier rekening is gehouden met:

- de gevolgen voor de waterhuishouding;
- de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten;
- de overige waarden van de in het plan begrepen gronden en de verhouding tot het aangrenzende gebied.

Bij de opstelling van het plan is uitgegaan van de huidige situatie. Hieronder wordt per onderzoeksaspect een beschrijving gegeven van de situatie ter plaatse.

4.2 Archeologie

Beoordelingscriteria

De Wet op de archeologische Monumentenzorg leidt tot de verplichting om bij ruimtelijke ingrepen, waarbij grondwerkzaamheden verricht worden, de archeologische waarde van het betreffende terrein te onderzoeken. Dit voordat tot deze grondwerkzaamheden wordt overgegaan.

Gebieden met een middelhoge en hoge verwachtingswaarde moeten zoveel mogelijk worden ontzien. Als werkzaamheden dieper dan 30 cm in de bodem plaatsvinden in gebieden met een middelhoge en hoge verwachtingswaarde is verkennend archeologisch bodemonderzoek nodig, omdat in beide gevallen archeologische waarden aanwezig kunnen zijn.

Onderzoek

Op basis van informatie van de provincie Overijssel is bepaald of de ruimtelijke ingrepen in een gebied met een lage, middelhoge of hoge archeologische verwachting liggen. Vervolgens bleek uit een quick scan dat redelijkerwijs te verwachten is dat er archeologische resten in de ondergrond aanwezig zijn ter plaatse van de ingrepen. Daarom is geadviseerd om ter plaatse een archeologisch bureauonderzoek en een verkennend bodemonderzoek uit te voeren.

In de periode juli-oktober 2014 heeft een bureauonderzoek en een verkennend booronderzoek plaats gevonden (Archeologisch bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek (IVO; verkennende fase) van Transect d.d. 26-10-2014). Hieruit bleek dat het plangebied ter plaatse van de geplande tunnel een deels hoge verwachting heeft op archeologische waarden uit de periode van het Laat Paleolithicum B tot en met de Bronstijd.

Dit wordt bevestigd door het verkennend booronderzoek, waar ter hoogte van boringen 5 en 6 deels intacte dekzandruggen zijn aangeboord. Deze zijn grotendeels te herkennen aan de aanwezigheid van een Bs-horizont.

In de overige delen zijn ofwel de dekzandruggen niet meer intact of is sprake is van laaggelegen vlaktes met relatief natte bodems en zones waar het zo nat was dat waarschijnlijk in zijn geheel geen bodemvorming heeft plaatsgevonden. Voor wat betreft de deels intacte dekzandruggen is het archeologisch relevante bodemniveau dus nog deels intact en blijft er een verwachting bestaan op voornamelijk steentijdnederzettingen. Voor wat betreft de lager gelegen zones is er een kleine kans op beekdal-gerelateerde archeologische waarden, zoals rituele deposities en ook op sporen van landgebruik.

Op basis van het bureauonderzoek en het verkennend booronderzoek werd geadviseerd om ter hoogte van boringen 5 en 6 een aanvullend katerterend booronderzoek uit te voeren om

vast te stellen of hier sprake is van steentijdvindplaatsen.

Het karterend bodemonderzoek heeft in maart 2015 plaatsgevonden (Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek (IVO, karterende fase) van Transect d.d. 13-3-2015). De resultaten van dit onderzoek sluiten aan op dat van het eerdere onderzoek. Op de hogere terreindelen zijn (restanten van) podzolbodems aangetroffen en op de lagere delen goor- en beekerdgronden. De (restanten van de) podzolen zijn bemonsterd en gezeefd en het residu is onderzocht op de aanwezigheid van archeologische indicatoren. In een aantal boringen zijn enkele houtskoolfragmenten aangetroffen evenals een klein fragment baksteen en een scherp steengoed uit de Nieuwe Tijd. Deze indicatoren liggen echter niet geconcentreerd en zijn naar verwachting te relateren aan het landgebruik in de Nieuwe Tijd (akkerland met plaggenbemesting). Hieruit volgt dat er waarschijnlijk geen archeologische vindplaats aanwezig is binnen het onderzoeksgebied. Op grond hiervan kan de verwachting naar laag worden bijgesteld. Dit heeft tot gevolg dat de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2', die vanuit het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Raalte' op een deel van het plangebied was gelegd, vervalt.

Advies

Op basis van de resultaten van het karterend booronderzoek is geconcludeerd dat er sprake is van een lage archeologische verwachting binnen het plangebied. Er bestaat daarmee in archeologisch opzicht geen bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkeling.

Aanvullende maatregelen tegen behoefte van de archeologische monumentenzorg (AMZ) zijn daarmee niet noodzakelijk. Op het moment dat tijdens graafwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische zaken worden aangetroffen, geldt op grond van artikel 53 van de Monumentenwet een meldingsplicht deze vondsten te melden bij de bevoegde overheid (provincie Overijssel).

De beide archeologische rapporten zijn als bijlage 4 en 5 bij de toelichting opgenomen.

4.3 Cultuurhistorie

Beoordelingscriteria

Voor het onderdeel cultuurhistorie is getoetst op de aantasting of opwaardering van cultuurhistorische elementen en gebieden. Dit criterium beoordeelt de beïnvloeding van de onderdelen historische geografie en gebouwen met monumentale status.

Onderzoek

Door de verbreding van de weg naar 8,5 meter worden geen effecten verwacht op het onderdeel cultuurhistorie.

De aanleg van de tunnel onder de Oude Twentseweg heeft geen effect op het onderdeel cultuurhistorie.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar hoofdstuk 11 van het achtergrondrapport bij het 'Plan in Hoofddijken Herinrichting N348 Raalte - Ommen' dat als bijlage 2 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Conclusie

Voor het onderdeel cultuurhistorie worden geen negatieve effecten verwacht.

4.4 Milieuaspecten

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan moet worden nagegaan welke bronnen in of nabij het plangebied een belemmering kunnen vormen met name ten opzichte van de in het plan opgenomen geprojecteerde gebouwen. In dit kader moet aandacht worden besteed aan de volgende punten:

- geluidsaspecten (Wet geluidhinder);

- bodem;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid.

4.4.1 Algemeen

Bij de opstelling van een bestemmingsplan is het van belang om na te gaan in hoeverre milieuhygiënische factoren belemmeringen opleveren voor de voorgestane ontwikkelingen. In de volgende alinea's wordt aandacht besteed aan een aantal relevante milieufactoren.

4.4.2 Geluid

Beoordelingscriteria

In deze paragraaf is een overzicht opgenomen van wet- en regelgeving waar de beoordelingscriteria uit voortkomen waaraan deze ontwikkeling is getoetst. Het betreft hier de wijziging van een provinciale weg. Bij een wijziging van een weg bepaalt de Wet geluidhinder het wettelijke kader.

De N348 wordt opgewaardeerd en het wegprofiel wordt aangepast, hiervoor wordt de weg gereconstrueerd. Voor reconstructies zijn aparte geluidnormen opgenomen in de Wet geluidhinder.

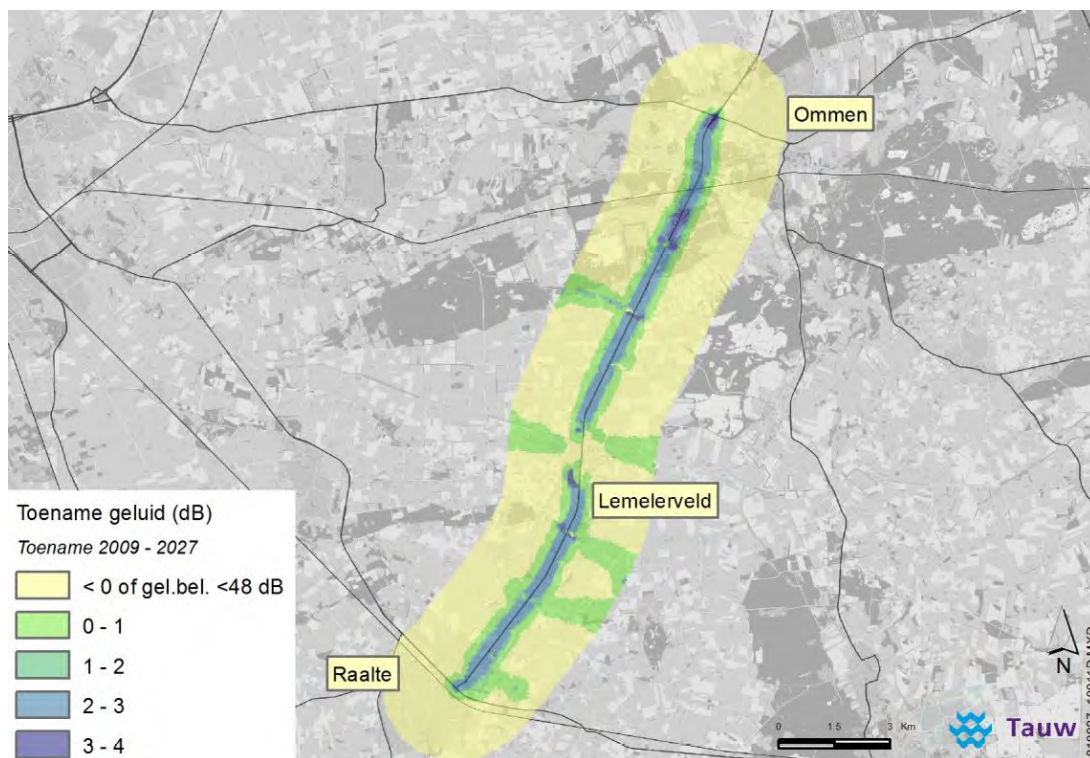
In het kader van de Wet geluidhinder is sprake van een reconstructie van een weg indien als gevolg van één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg de geluidbelasting vanwege de weg 10 jaar na realisatie van de wijzigingen ten opzichte van de geluidbelasting voorafgaand aan de wijzigingen met 2 dB (afgerond 1,5 dB) wordt verhoogd. Ook een snelheidsverhoging wordt in de Wet geluidhinder beschouwd als een fysieke wijziging van een weg die beoordeeld moet worden binnen de systematiek van 'reconstructie van een weg' zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Een toename of afname van 2 dB of meer wordt beschouwd als een merkbare verslechtering of verbetering van de geluidssituatie en een toename van 10 dB wordt ervaren als een verdubbeling.

Onderzoek

De effecten van de herinrichting van de N348 zijn zowel voor het hele tracé tussen Raalte en Ommen als op lokaal niveau onderzocht. Voor dit bestemmingsplan zijn alleen de effecten op lokaal niveau (plangebied) van belang.

Langs vrijwel de gehele N348 is sprake van een toename van 2 dB of meer en een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48dB. De toename wordt veroorzaakt door het extra aangetrokken verkeer (door de snelheidsverhoging, maar ook deels door de verwachte autonome groei van het verkeer), in combinatie met de hogere rijnsnelheid. Ter nuancering wordt opgemerkt dat, conform de Wet geluidhinder, voor auto's is gerekend met de maximum snelheid van 100 km/uur. Zoals aangegeven is de snelheidsverhoging (fase 3) voor onbepaalde tijd uitgesteld. De werkelijke snelheid zal als gevolg van het aanwezige vrachtverkeer in de praktijk veel lager zijn. Dit betekent dat de berekende geluidbelasting naar verwachting een overschatting geeft van de werkelijke geluidbelasting. Een lagere snelheid resulteert immers in een lagere geluidbelasting.



Afbeelding 4.1. De toename van de geluidbelasting langs de N348 (Bron: Tauw)

Op basis van de resultaten van het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het Plan in Hoofdlijnen (zie bijlage 2) is gebleken dat er sprake is van een toename van 2 dB of meer, waardoor sprake is van een reconstructie.

In verband hiermee was een nader gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig. Dit onderzoek is uitgevoerd door Tauw (Akoestisch onderzoek d.d. 27 februari 2015). Uit het onderzoek is gebleken dat in de plansituatie wordt voldaan aan de normstelling van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Er is geen sprake van een knelpunt. Er is geen nader onderzoek naar geluidreducerende maatregelen noodzakelijk en ook hoeven er geen hogere waarden te worden vastgesteld. Het complete onderzoeksrapport is als bijlage 6 bij de toelichting opgenomen.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de normstelling uit de Wet geluidhinder. Er zijn voor wat betreft dit aspect geen belemmeringen aanwezig voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.4.3 Bodem

Beoordelingscriteria

Voor de beoordeling van de bodemkwaliteit vormen de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) besluit bodemkwaliteit het toetsingskader. Gestreefd wordt naar een duurzaam gebruik van de bodem. Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig moet zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de voorgenomen functie.

Onderzoek

In verband met de aanleg van een tunnelbak ter plaatse van de Oude Twentseweg is vooronderzoek gedaan naar bestaande of potentiële bodemverontreinigingen (Notitie 'Vooronderzoek N348 in Raalte', Tauw, 18 maart 2015, zie bijlage 7). Voor dit vooronderzoek zijn een aantal bronnen geraadpleegd, waaronder het bodeminformatiesysteem van de

gemeente Raalte en historische kaarten. Op de kaarten zijn geen (gedempte) watergangen of vergravingen waargenomen.

Voor zover bekend zijn ter plaatse nooit bodemonderzoeken uitgevoerd. Voor het grondgebied van de gemeente Raalte is geen bodemkwaliteitskaart opgesteld.

Conclusie

Op basis van het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de locatie geen voor bodemverontreiniging verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden. Daarnaast is de locatie nooit onderzocht op de aanwezigheid van een bodemverontreiniging.

Geadviseerd wordt om in het plangebied een verkennend onderzoek conform NEN 5740 uit te voeren. Met behulp van dit onderzoek kunnen de veiligheidsmaatregelen conform de CROW-publicatie 132 en (indicatief) de afzetmogelijkheden van de vrijkomende grond worden bepaald.

4.4.4 Luchtkwaliteit

Beoordelingscriteria

De Europese regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is in Nederland geïmplementeerd in hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer, ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. In de 'Wet luchtkwaliteit' is opgenomen dat een besluit inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit, als tenminste aan een van de volgende vier gronden wordt voldaan (artikel 5.16 lid 1):

- a. De voorgenomen ontwikkeling inclusief alle bijbehorende maatregelen leidt niet tot overschrijdingen van grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer.
- b. De voorgenomen ontwikkeling leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- c. De bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling aan de luchtverontreiniging is 'niet in betekenende mate'. In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is dit begrip uitgewerkt als een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³ aan de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ en NO₂.
- d. De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Niet bij alle besluiten en bevoegdheden is toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' verplicht. Uit artikel 5.16 lid 2 blijkt dat voor een wijziging van het bestemmingsplan toetsing nodig is. Om die reden is bij onderzoek dat voor de planvorming wordt uitgevoerd al inzicht gewenst in de juridische haalbaarheid van het plan. In dat kader is de 'Wet luchtkwaliteit' relevant.

Onderzoek

De effecten van de herinrichting van de N348 zijn zowel voor het hele tracé als op lokaal niveau onderzocht.

Als gevolg van de verkeerstoename en de snelheidsverhoging nemen de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ (fijnstof) iets toe ten opzichte van de huidige situatie. Echter, langs het deel van de N348 in de kern van Lemelerveld verbetert de luchtkwaliteit juist ten opzichte van de huidige situatie. Nergens worden de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ uit de Wet luchtkwaliteit overschreden.

Er is ook gekeken naar de effecten van elk onderdeel van de herinrichting op lokaal niveau. Hierbij geldt dat het om een relatief beperkte toename van de verkeersintensiteiten gaat op de onderliggende wegen. Vanwege de kleine aantallen voertuigen waar het om gaat, zijn alle effecten zeer klein ten opzichte van de concentraties rondom de N348 zelf.

Het plan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een tunnel ter hoogte van de Oude Twentseweg. Bij de tunnel is ter hoogte van de tunnelmonden sprake van een zeer beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit effect is echter zeer lokaal, slechts enkele meters rond de tunnelmond. Op grotere afstand heeft de aanpassing geen invloed. Het saneren van de oversteken leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit ter plaatse.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar hoofdstuk 19 van het achtergrondrapport bij het 'Plan in Hoofdpijnen Herinrichting N348 Raalte - Ommen' dat als bijlage 2 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Conclusie

Hoewel er een zeer beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt ter plaatse van de tunnelmonden, worden de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ uit de Wet luchtkwaliteit nergens overschreden. Daarmee is het plan op dit punt uitvoerbaar.

4.4.5 Externe veiligheid

Beoordelingscriteria

Bij externe veiligheid gaat het om het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beheersen van risico's die mensen lopen door opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen in hun omgeving. De risico's moeten aanvaardbaar zijn. Met het oog daarop heeft de rijksoverheid risiconormen vastgesteld waarmee bedrijven, wegbeheerders en vervoerders, maar ook gemeenten en provincies, rekening dienen te houden. Voor situaties waarbij het ontwikkelingsgebied binnen het invloedsgebied van een risicobron ligt, moet het resultaat van een risicoanalyse getoetst worden aan de gestelde risiconormen.

Van de ramptypes die verband houden met externe veiligheid zijn met name ongevallen met brandbare/explosieve of giftige stoffen van belang. Deze ongevallen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

- inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Inrichtingen

De risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen dienen tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Daartoe zijn in het Bevi regels gesteld. Bij het toekennen van bepaalde bestemmingen dient onderzocht te worden:

- of voldoende afstand in acht wordt genomen tussen (beperkt) kwetsbare objecten enerzijds en risicovolle inrichtingen anderzijds in verband met het plaatsgebonden risico;
- of (beperkt) kwetsbare objecten liggen binnen in het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen en zo ja, wat de bijdrage is aan het groepsrisico.

Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden met de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Deze AMvB regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen.

Transport van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor

Zoals bij inrichtingen het Bevi voorwaarden stelt aan de omgang met externe veiligheid, zo zijn bij vervoer van gevaarlijke stoffen deze voorwaarden opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes, met als uitmoeisel het zogeheten Basisnet voor de beoordeling van de risico's vanwege transport van gevaarlijke stoffen (in werking getreden op 1 april 2015).

De nieuwe wetgeving is van toepassing op de rijksinfrastructuur die onderdeel uitmaakt van de Basisnetten Weg, Water en Spoor. Hierbij wordt vastgehouden aan de volgende zaken:

- vaste afstanden voor het plaatsgebonden risico;
- vaste invoergegevens voor de berekening van het groepsrisico;
- aanwijzing plasbrandaandachtsgebieden.

Onderzoek

Om te bepalen of in en in de nabijheid van het plangebied risicovolle objecten aanwezig zijn

die het planvoornemen kunnen belemmeren, is de risicokaart geraadpleegd. Ten oosten van het plangebied ligt op circa 1 kilometer een aardgastransportleiding van de Gasunie. Deze buisleiding ligt op zodanige afstand van het plangebied dat deze het planvoornemen niet belemmert.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voornemen uitvoerbaar is binnen de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid.

4.5 Water

Beoordelingscriteria

Conform het beleid van de provincie Overijssel, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie, en het waterbeheerplan van het Waterschap Groot Salland moeten ruimtelijke ingrepen in samenhang worden uitgevoerd met het watersysteem van nu en in de toekomst.

Onderzoek

In het kader van het planvoornemen is contact gezocht met het Waterschap Groot Salland. In haar reactie heeft het waterschap een aantal uitgangspunten c.q. maatregelen benoemd met betrekking tot de omgang met het water bij het planvoornemen. Deze uitgangspunten worden betrokken in de verdere planuitwerking/planuitvoering.

Ook is een digitale watertoets uitgevoerd. Het advies is opgenomen in bijlage 8 bij deze toelichting.

Bestaande situatie waterhuishouding

Op de projectlocatie is grasland aanwezig. De maaiveldhoogte bedraagt ca. 7 meter boven NAP. Parallel aan de N348 liggen greppels/watergangen om afstromend regenwater te bergen en te laten infiltreren. De watergangen zijn niet jaarrond watervoerend.

Uit de Leggerkaart van het waterschap blijkt dat er geen hoofdwatgangen in de directe omgeving van de projectlocatie aanwezig zijn.

Op basis van gegevens uit het DINO-loket blijkt dat de grondwaterstand zich bevindt tussen 1,5 en 3 meter beneden maaiveld. Er is geen grondwaterbeschermingsgebied aanwezig. De bodem bestaat uit zwak ziltig, fijn zand tot een diepte van 4 meter beneden maaiveld.

Voorgenomen ontwikkeling

Ter vervanging van de kruising van de Oude Twentseweg met de N348 wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd, direct ten zuiden van de bestaande kruising. Om aan te sluiten op de omliggende, bestaande infrastructuur worden de wegen naar de nieuwe kruising toe ook aangepast. De lokale wegen hebben een verhardingsbreedte van 5,5 meter. De bestaande Oude Twentseweg naar de ongelijkvloerse kruising blijft gehandhaafd om de lokale wegenstructuur te kunnen handhaven en percelen bereikbaar te houden.

De tunnel onder de N348 wordt aangelegd in een viasconstructie en heeft een diepte van circa 7 meter beneden maaiveld.

Toekomstige situatie waterhuishouding

De waterstructuur langs de N348 wordt onderbroken door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. Langs de nieuwe wegen wordt aan weerszijden een greppel aangelegd. Daar waar mogelijk wordt deze aangesloten op omliggende greppels. Op basis van heersende grondwaterstanden (tot 5,50 m+NAP) is het niet nodig om deze een ontwaterende functie te geven. Een diepte van 0,5 meter en een bodembreedte van 0,5 meter is voldoende.

Regenwater stroomt oppervlakkig af naar de bermen. Hier infiltreert het water in de bodem. De greppels hebben de functie aanvullende waterberging als gevolg van de aanleg van extra verharding. De eis van het waterschap bedraagt 20 mm bij een onderdrempel van 1.500 m² verhardingstoename. De toename verharding bedraagt circa 2500 m².

Daarmee is de aanleg van waterberging aan de orde. Met de aanleg van de greppels langs de wegen wordt ruimschoots voldaan aan de bergingseis van 20 mm.

Regenwater in de tunnel dient te worden opgevangen in een bergingsvoorziening om vervolgens te verpompen naar een infiltratievoorziening direct naast de tunnel. Hiervoor kan de ruimte benut worden tussen bestaande en toekomstige Oude Twentseweg. De grootte van de infiltratievoorziening is afhankelijk van de rioleringsseis van de wegbeheerder.

De vliesconstructie wordt op het diepste punt 7 meter beneden maaiveld aangelegd. Hierdoor wordt plaatselijk de grondwaterstroming belemmerd. Gezien de relatief korte lengte van barrièrewerking (circa 50 m) en de goede doorlatendheid van de bodem is verandering van de grondwaterstand tijdens de beheerfase niet aan de orde.

Voor de aanleg van de tunnel is tijdelijk grondwaterbemaling nodig. Dit heeft effect op de grondwaterstand. Bij de aanvraag van de watervergunning dienen effecten op de omgeving in beeld te zijn en eventuele maatregelen genomen te worden om schade te voorkomen. Naar verwachting betreft het de bestaande bebouwing aan de bestaande Oude Twentseweg.

Overstromingsrisicoparagraaf

Het huidige waterveiligheidsbeleid is primair gericht op het voorkómen van overstromingen. De provincie Overijssel zorgt daarom voor een voldoende niveau van bescherming. Absolute veiligheid bestaat echter niet. De kans dat een waterkering faalt, blijft altijd bestaan. Daarom is er ook aandacht nodig voor het beperken van de gevolgen van een overstroming. Klimaatverandering (zeespiegelstijging en toenemende rivierafvoeren) vergroten deze noodzak.

Voor gebieden in de provincie Overijssel met een risico op overstroming is via de Omgevingsverordening 2009 verplicht gesteld dat bij ruimtelijke ontwikkelingen een overstromingsparagraaf wordt opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. De overstromingsrisicoparagraaf dient inzicht te geven in de risico's bij overstroming en de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen of deze risico's te voorkomen dan wel te beperken. De volgende regels zijn hiervoor opgenomen in de Omgevingsverordening (artikel 2.14.3):

Bestemmingsplannen die betrekking hebben op gebieden die gelegen zijn binnen de dijkringen 9: Vollenhove, 52: Oost-Veluwe en 53: Salland (wettelijk vastgelegde dijkkringgebieden) en als zodanig op de kaart Waterveiligheid nr. 09295054 zijn aangegeven, voorzien alleen in nieuwe grootschalige ontwikkelingen binnen deze gebieden als in het desbetreffende bestemmingsplan zodanige voorwaarden worden gesteld dat de veiligheid ook op lange termijn voldoende is gewaarborgd.

De toelichting bij bestemmingsplannen die betrekking hebben op gebieden als bedoeld in lid 1, is voorzien van een overstromingsparagraaf die inzicht biedt in:

- *de risico's bij overstroming*
- *de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de risico's te voorkomen dan wel te beperken.*

Volgens de kaart Waterveiligheid ligt het plangebied niet in een gebied met een overstromingsrisico.

Conclusie

De aanleg van de tunnel heeft geen invloed op de waterhuishouding en het watersysteem in de beheersfase van de nieuwe situatie.

Het Waterschap heeft geen opmerkingen over de waterparagraaf. De reactie van het Waterschap is opgenomen als bijlage 9 bij deze toelichting.

4.6 Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan moet, met het oog op de natuurbescherming, rekening worden gehouden met de ecologische gevolgen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming. Soortenbescherming wordt gewaarborgd door de Flora- en Faunawet. Deze wet beschermt inheemse dier- en plantensoorten en de gebiedsbescherming wordt gewaarborgd door de Natuurbeschermingswet 1998.

Gebiedsbescherming

Beoordelingscriteria

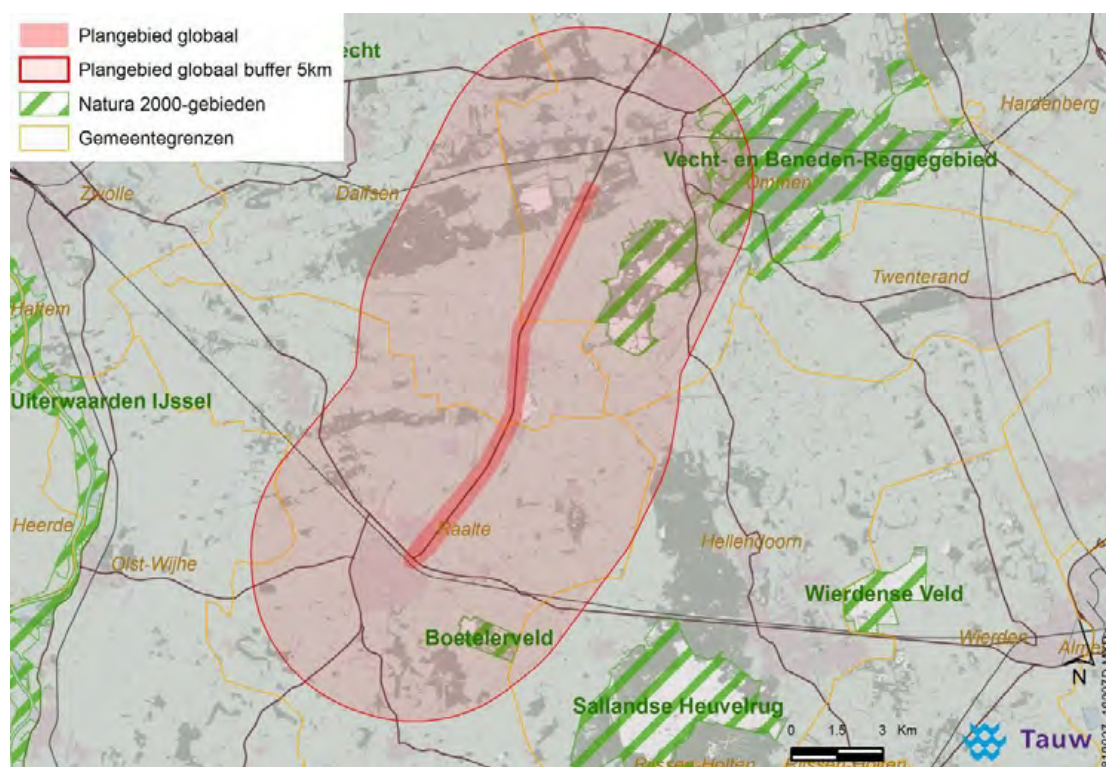
Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1998 van kracht geworden die de gebiedsbescherming van nationaal begrensde natuurgebieden bundelt. Hierin zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de verwerkt. Onder deze wet worden drie typen gebieden aangewezen en beschermd: Natura 2000-gebieden, Staats- en Beschermd Natuurmonumenten en Wetlands. Verder is deze wet de basis voor het nationale Natuurbeleidsplan waarin de Ecologische Hoofdstructuur is geregeld. De Ecologische Hoofdstructuur is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid.

Onderzoek

Natura 2000-gebieden

Op een afstand van 2,5 kilometer van de N348 liggen de Natura 2000-gebieden 'Boetelerveld' en 'Vecht- en Beneden-Reggegebied'. Op Natura 2000 gebieden die buiten 5 kilometer van de N348 liggen, zijn in ieder geval geen significante effecten te verwachten. De effecten op de gebieden binnen een straal van 5 kilometer zijn onderzocht in een Voortoets.

Uit de Voortoets blijkt dat het optreden van (significant) negatieve effecten op habitattypen en habitatrichtlijnsoorten met een instandhoudingsdoel van de Natura 2000-gebieden 'Boetelerveld' en 'Vecht- en Beneden-Reggegebied' niet met zekerheid kan worden uitgesloten. Het betreft effecten van stikstofdepositie op verschillende habitattypen en de habitatrichtlijnsoort Kamsalamander in beide gebieden op Drijvende waterweegbree in 'Boetelerveld'.



Afbeelding 4.2. Ligging Natura 2000 gebieden in de nabijheid van de N348 (Bron: Tauw)

De rode contour geeft het gebied aan dat binnen 5 km van de N348 ligt. Buiten deze rode contour zijn in ieder geval geen effecten te verwachten van het plan op Natura 2000.

De natuurbeschermingswet 1998 gaat uit van het voorzorgsbeginsel en stelt dat een aantasting van instandhoudingsdoelen met zekerheid moet kunnen worden uitgesloten. Wanneer significante effecten niet zijn uit te sluiten, is specifiek nader onderzoek nodig in de vorm van een passende beoordeling. Voor de inrichting van de N348 naar een 100 km/uur stroomweg dient een passende beoordeling te worden uitgevoerd. De snelheidsverhoging naar 100 km/uur maakt geen onderdeel uit van dit plan.

Ecologische hoofdstructuur

Door het verbreden van de N348 (en het verhogen van de snelheid van 80 naar 100 km/uur) ontstaat een grotere barrièrewerking voor fauna. Hierdoor wordt de kernkwaliteit: 'de ontwikkeling van robuuste verbindingen Hatterm-Ommen en Ommen-Holterberg' negatief beïnvloed. Deze verbindingen hebben ten opzichte van andere verbindingen in Overijssel een hoog ambitieniveau en zijn gericht op de verbinding van de ecosystemen bos en grasland. Geadviseerd wordt om faunavoorzieningen aan te leggen om deze barrière op te heffen en om faunaverkeersslachtoffers te voorkomen.

Omdat de snelheidsverhoging een verkeersaantrekkende werking heeft, nemen ook lichthinder en verstoring door bewegende voertuigen toe, maar verwacht wordt dat het effect hiervan gering zal zijn doordat doorgaans gewinning optreedt. De snelheidsverhoging leidt ook tot enige toename van de stikstofdepositie. Dit effect is permanent.

De aan te leggen tunnel in dit gedeelte van de N348 grenst niet direct aan de begrenzing van de EHS. Op circa 100 meter is een EHS gebied aanwezig, gelegen tussen een waterplas en de kern Lemelerveld. De snelheidsverhoging heeft een verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg. Dit effect is permanent.

Daarnaast is ook kernkwaliteit I relevant: 'De ontwikkeling van Robuuste verbindingen Hatterm-Ommen en Ommen-Holterberg. Deze hebben ten opzichte van de andere verbindingen in Overijssel een hoog ambitieniveau en zijn gericht op de verbinding van de ecosystemen bos en grasland'. Door de aanleg van de tunnel verdwijnen er natuurwaarden en wordt de barrièrewerking vergroot.

Tijdens de aanleg treedt tijdelijke verstoring op door trillingen en geluid van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden en door aanwezigheid en beweging van mensen. Ook kan tijdelijke bemaling plaatsvinden tijdens de aanlegfase. Deze effecten zijn van tijdelijke aard. Hierdoor kunnen tijdelijke effecten op de EHS niet worden uitgesloten.

Conclusie

De beoogde aanpassingen aan de N348 zullen ter plaatse de aan te leggen tunnel ter plaatse van de Oude Twentseweg effecten hebben op de EHS. De mate waarin areaalverlies en andere negatieve effecten gemitigeerd moeten worden zal in overleg met het bevoegd gezag (Provincie) bepaald moeten worden. Overleg met het bevoegd gezag zal moeten plaats vinden over de beoogde ingreep, de mogelijke effecten en de mogelijkheden voor en/of noodzaak van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het onderzoeksrapport (Toetsing Flora- en faunawet en EHS herinrichting N348 Raalte Ommen, Tauw, d.d. 23 april 2013) is als bijlage 6 in het bijlagenrapport bij het Plan in Hoofdlijnen opgenomen. Het bijlagenrapport is als bijlage 3 bij deze toelichting opgenomen.

Soortenbescherming

Beoordelingscriteria

De Flora- en faunawet beschermt inheemse dier- en plantensoorten waarbij onderscheid wordt gemaakt in verschillende beschermingscategorieën. Voor alle activiteiten met een mogelijk effect op beschermde dier- en plantensoorten is toetsing aan de Flora- en faunawet

noodzakelijk.

Onderzoek

De mogelijke aanwezigheid van beschermde planten- en/of diersoorten is in eerste instantie bepaald aan de hand van de volgende gegevens.

- Inventariserende veldbezoeken
- Regionale en landelijke verspreidingsatlassen en -data
- Verspreidingsgegevens van flora en fauna (provincie Overijssel)
- Gebied- en soortenkennis

Uit dit onderzoek (Toetsing Flora- en faunawet en EHS herinrichting N348 Raalte Ommen, Tauw, d.d. 23 april 2013, zie bijlage 6 van het bijlagenrapport bij het Plan in hoofdlijnen) kwam naar voren dat er verschillende beschermde soorten uit de Flora- en faunawet voorkomen. Hierdoor was een nader aanvullend onderzoek nodig.

Uit het ecologisch veldonderzoek (Nader onderzoek beschermde soorten N348 Raalte-Ommen, Tauw, d.d. 20 februari 2015) kwam naar voren dat er geen vaste rust- en verblijfplaatsen van jaarrond beschermde vogelsoorten, eekhoorns en meermuizen aanwezig zijn. Daarnaast is de aanwezigheid van waterspitsmuus, kleine modderkruiper en poelkikker uitgesloten.

Hoewel negatieve effecten op jaarrond beschermde broedvogels worden uitgesloten, geldt dat in de opgaande begroeiing en in (oever van) watergangen wel diverse soorten algemene broedvogels kunnen broeden. Ook deze soorten zijn beschermd tijdens het broeden, inclusief de functionele leefomgeving rond de nesten. Het kappen van bomen en het dempen en/of vergraven van watergangen zijn voor broedvogels versturende activiteiten. Het verdient daarom aanbeveling deze buiten de broedperiode uit te voeren. De werkzaamheden kunnen in het broedseizoen plaatsvinden als een ter zake kundig ecooloog heeft vastgesteld dat er geen broedende vogels binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden aanwezig zijn of als er voldoende maatregelen kunnen worden getroffen om verstoring te voorkomen. Het globale broedseizoen loopt van 15 maart tot en met 15 augustus, maar ook buiten deze periode zijn broedende vogels beschermd.

Het onderzoeksrapport van het aanvullende flora- en faunaonderzoek is als bijlage 10 bij deze toelichting opgenomen.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit plan. Wel moet het vogelbroedseizoen in acht worden genomen bij de uitvoering van de werkzaamheden.

4.7 Verkeer en bereikbaarheid

Algemeen

Er is onderzoek ingesteld naar de effecten op de verkeersveiligheid van het totale project. Fase 3 van het project is echter voor onbepaalde tijd uitgesteld. De passages uit het onderzoek omtrent de inrichting als 100 km/uur-stroomweg, zijn in onderstaande omschrijving dan ook zoveel mogelijk achterwege gelaten.

Beoordelingscriteria

De effecten op verkeersveiligheid zijn op drie niveaus onderzocht:

- op de N348 (hoofdwegenstructuur);
- in het netwerk van omliggende stroomwegen;
- op het onderliggend wegennet.

Aan de hand van de ongevalsgegevens is onderzocht welke ongevallocaties verdwijnen met de herinrichting van de N348 en de vormgeving van de N348 is getoetst aan de richtlijnen voor een duurzaam veilige inrichting. Naast de verkeersveiligheid op de N348 is ook de veiligheid op netwerkniveau beschouwd: wordt er meer of minder verkeer via veilige wegen afgewikkeld. Voor de 'lokale' wegen waar de intensiteit toeneemt is de vorm, functie en gebruik van de

wegen getoetst.

Ook is gekeken naar het effect op de rijtijd van de buslijnen die gebruik maken van de N348. En tenslotte is de bereikbaarheid onderzocht van het lokale verkeer dat de N348 kruist.

Onderzoek

- Verkeersveiligheid

Er wordt een grote verkeersveiligheidswinst geboekt met het verwijderen van de gelijkvloerse oversteken van de N348. Alle ongevallen gerelateerd aan de oversteekbewegingen komen in de toekomst te vervallen.

Voor het plangebied is verder van belang wat de gevolgen zijn voor het onderliggende wegennet. Uit het onderzoek is gebleken dat het onderliggende wegennet (beperkt) wordt ontlast en dat de veilige N348 beter wordt gebruikt na de herinrichting. Er ontstaan geen onoplosbare knelpunten op wegen die door de herinrichting drukker worden.

- Bereikbaarheid

De intensiteit van het gebruik op de N348 tussen Raalte en Ommen stijgt met circa 15% tot circa 11.000-12.000 motorvoertuigen/etmaal in 2025. De capaciteit van de weg wordt bepaald door de overblijvende gelijkvloerse kruispunten. De gelijkvloerse oversteken komen te vervallen of worden vervangen door een ongelijkvloerse oplossing. De ongelijkvloerse oversteken hebben voldoende capaciteit om het verkeersaanbod soepel af te wisselen.

Conclusie

De herinrichting van de N348 is gunstig voor de verkeersveiligheid. Het opheffen van oversteken leidt tot meer verkeersveiligheid op de N348.

De doorstroming op de N348 verbetert, zij het dat de effecten niet zeer groot zijn, omdat het effect op de trajectsnelheid wordt ingeperkt door de aanwezigheid van vrachtverkeer en doordat er ook in de autonome situatie geen grote afwikkelingsknelpunten zijn te verwachten.

De lokale bereikbaarheid wordt deels gunstiger (openbaar vervoer) en deel iets ongunstiger (omrijden).

4.8 Ruimtegebruik

Beoordelingscriteria

De hoeveelheid ruimte die voor de weg wordt gebruikt (ten koste van andere functies) moet zo veel mogelijk beperkt blijven. Bij het onderzoek naar de ruimtelijke consequenties is inzichtelijk gemaakt of de ingrepen leiden tot knelpunten met andere ruimtelijke functies, zoals wonen.

Onderzoek

De verbreding van het profiel van de N348 vindt over het gehele traject plaats. Buiten de kern van Lemelerveld gaat dit voornamelijk ten koste van een smalle strook landbouwgrond van 0 meter (waar het profiel niet verbreed hoeft te worden) tot circa 1 meter.

De tunnel wordt net ten zuiden van de Twentseweg gelegd. Dit leidt niet tot aantasting van de agrarische bedrijfswoningen nabij de kruising met de Oude Twentseweg. De tunnel gaat wel ten koste van landbouwgrond.

Conclusie

De ingreep leidt tot een geringe aantasting van andere ruimtelijke functies maar leidt nergens tot knelpunten.

4.9 Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit

In paragraaf 3.2.1.2 is al uitgebreid ingegaan op het beleid van de provincie Overijssel ten aanzien van de duurzaamheidsambities en het realiseren van ruimtelijke kwaliteit. In het Plan op Hoofdlijnen Herinrichting N348 Raalte-Ommen is de ruimtelijke visie voor dit project opgenomen.

De ruimtelijke visie is vervolgens uitgewerkt in het 'N348 Landschapsplan en Beeldkwaliteitsplan op Hoofdlijnen'. Dit gebeurt op het niveau van de weg waarbij onderzoek is gedaan naar het omliggende landschap en hoe de weg daarin ligt. Omdat het tracé van de N348 verschillende landschapstypen doorkruist horen daar, per landschapstype, passende ontwerpuitsgangspunten bij.

De N348 ten noorden van Raalte doorkruist het essen- en oude hoevenlandschap. Met net ten noorden van Raalte een oude es, die nu verscholen ligt achter de bomen langs de N348.

Ter hoogte van de Oude Twentseweg wordt een tunnel aangelegd voor fietsers en gemotoriseerd verkeer. Deze takt aan op de Achterkampweg aan de westzijde en op de Veenweg aan de oostzijde van de N348. Om zoveel mogelijk openheid te houden bij het onderdoorgaan van de N348 wordt er gewerkt met groene taluds. De tunnel zelf wordt eenvoudig ingericht. De omliggende landschappelijke structuur zal worden versterkt door de bomenrij langs de Oude Twentseweg te verdichten.

Voor details over de landschappelijke inpassing en de beeldkwaliteit van de tunnel wordt verwezen naar het 'N348 Landschapsplan en Beeldkwaliteitsplan op hoofdlijnen', dat als bijlage 11 bij het bestemmingsplan is gevoegd. Het Landschaps- en Beeldkwaliteitsplan zal in de gemeente Raalte geen separate procedure doorlopen vanwege de voorgenomen herziening van het welstandsbeleid.

Hoofdstuk 5 Toelichting op de regels

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de, van het bestemmingsplan deel uitmakende, regels voor zover nodig van een nadere toelichting voorzien.

De regels geven inhoud aan de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet gebruikt mogen worden en wat en hoe er gebouwd kan of mag worden. Bij de opzet van de regels is geprobeerd het aantal zo beperkt mogelijk te houden en slechts datgene te regelen, wat werkelijk noodzakelijk is.

De bij dit plan behorende regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels;
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels;
- Hoofdstuk 3 Algemene regels;
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.

5.1.1 Hoofdstuk 1. Inleidende regels

In dit hoofdstuk worden de in regels gehanteerde begrippen uitgelegd, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde afmetingen moeten worden gemeten.

5.1.2 Hoofdstuk 2. Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk bevat de bestemmingsregels. De meeste bestemmingen bestaan uit:

- a. een bestemmingsomschrijving en
- b. bouwregels

Daarnaast is bij verscheidene bestemmingen opgenomen:

- c. een afwijkmogelijkheid en/of
- d. gebruikregels.

- Ad a. Bestemmingsomschrijving

De bestemmingsomschrijving is vooral van belang om vast te stellen waarvoor de gronden mogen worden gebruikt. In het kader van de handhaving is de bestemmingsomschrijving dan ook van groot belang.

- Ad b. Bouwregels

De bouwregels geven de bouwmogelijkheden aan. Omdat steeds is opgenomen dat alleen mag worden gebouwd ten dienste van de bestemming zijn de bouwmogelijkheden niet los te zien van de bestemmingsomschrijving.

Ondergronds bouwen is toegestaan zolang maar wordt gebouwd ten dienste van de bestemming en met inachtneming van de bouwregels. Doorgaans betekent dit dat ondergrondse gebouwen, bijvoorbeeld (parkeer)kelders, uitsluitend binnen het bouwvlak mogen worden opgericht.

- Ad c. Afwijkmogelijkheid

De bevoegdheid om bij een omgevingsvergunning af te wijken van bepaalde normen is gebaseerd op de mogelijkheden in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De uitvoering ervan ligt bij burgemeester en wethouders. Deze regels maken afwijkingen van geringe aard mogelijk, waarbij de aan de grond toegekende bestemming niet mag worden gewijzigd.

- Ad d. Gebruiksregel

In sommige bestemmingen wordt uitdrukkelijk aangegeven wat onder strijdig gebruik wordt verstaan. Desgewenst kunnen specifieke vormen van gebruik worden uitgesloten. Dit zijn gebruiksvormen, waarvan het op voorhand gewenst is aan te geven dat deze in

ieder geval niet zijn toegestaan. De hier opgenomen gebruiksregel is aanvullend op de algemene gebruiksregels van het bestemmingsplan.

5.1.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat regels die in hun algemeenheid voor het gehele bestemmingsplan gelden. Vaak zijn ze van toepassing op meerdere bestemmingen. Uit praktische overwegingen zijn ze in een afzonderlijk hoofdstuk ondergebracht.

5.1.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 geeft regels over hoe om te gaan met bouwwerken en het gebruik vallend onder het overgangsrecht en de benaming van het plan.

5.2 Nadere toelichting op de regels

5.2.1 Algemeen

Voor wat betreft de systematiek en de inhoud van de regels is zoveel mogelijk aangesloten bij de regels van het bestemmingsplan 'Buitengebied Raalte'.

5.2.2 Bestemmingsregels

Voor het plangebied is één bestemming opgenomen, te weten de bestemming 'Verkeer'. In deze bestemming zijn bouwregels opgenomen waardoor de realisatie van de benodigde kunstwerken en bouwwerken ten behoeve van de bestemming kunnen worden gerealiseerd.

Verder is één dubbelbestemming opgenomen, te weten 'Waarde - Landschap - 1'.

5.2.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze zou zich kunnen voordoen indien een deel van een bouwperceel dat al bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage was betrokken opnieuw bij een dergelijke berekening, maar nu voor een ander bouwperceel wordt betrokken.

Algemene aanduidingsregels

Op de agrarische gronden ligt de gebiedsaanduiding 'reconstructiewetzone - verwevingsgebied'.

Overige regels

Hierin wordt bepaald dat - indien in de regels wordt verwezen naar een wettelijke regeling - de wettelijke regeling geldt zoals die is op het moment van de vaststelling van het bestemmingsplan.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Voor de redactie van het overgangsrecht geldt het Besluit ruimtelijke ordening.

Bebouwing die niet voldoet aan de bepalingen van dit bestemmingsplan is onder het overgangsrecht gebracht. Een geringe uitbreiding van de bebouwing wordt mogelijk gemaakt.

Het gebruik van gronden en opstallen dat in strijd is met dit bestemmingsplan op het tijdstip van inwerkingtreding, mag in beginsel worden voortgezet. Wijziging van dit strijdige gebruik is verboden, indien de afwijking van het plan wordt vergroot.

Als het strijdig gebruik, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

Hoofdstuk 6 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Grondexploitatie

Op grond van artikel 6.12 van de Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen.

Doel van een grondexploitatieregeling is het inzichtelijk maken van de financiële haalbaarheid en het bieden van meerdere mogelijkheden voor het kostenverhaal, waardoor er meer sturingsmogelijkheden zijn. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden.

Het plangebied wordt door de provincie Overijssel ontwikkeld. Tussen de initiatiefnemer en de gemeente wordt voor vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan een anterieure grondexploitatieovereenkomst gesloten. De exploitatie zal geheel in handen van en voor risico van initiatiefnemer komen te liggen. De initiatiefnemer draagt voor het planvoornemen ook alle kosten van het bouw- en gebruiksklaar maken van het plangebied. De gemeente hoeft hiertoe geen risicodragende investeringen voor haar rekening te nemen.

Planschade

Door het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de betreffende gronden is er de kans dat door belanghebbende eigenaren van gronden in de directe omgeving van het plangebied bij de gemeente op grond van artikel 6.1. Wro een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade wordt ingediend. De mogelijke kosten die samenhangen met deze tegemoetkoming in de planschade worden door de aanvrager van de bestemmingsplanherziening gedragen. Hiervoor is tussen de gemeente en provincie een planschadeovereenkomst ondertekend.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening overleg worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Het bestemmingsplan Buitengebied Raalte, partiële herziening nr. 11, Aanpassing N348 - tunnel Oude Twentseweg is aan de daartoe aangewezen instanties toegezonden.

Hoofdstuk 7 Zienswijzen en kennisgeving

Er is voor gekozen om de inspraakfase over te slaan.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 16 april tot en met 27 mei 2015 voor een ieder ter inzage gelegen. Tevens is op 28 april 2015 een inloopavond gehouden in café Reimink in Lemelerveld.

Er zijn enkele zienswijzen binnengekomen. Deze zijn beantwoord in de zienswijzennota.