

Bestemmingsplan

Buitengebied Raalte, P+R Heino

Gemeente Raalte

NL.IMRO.0177.BP20230003-VG01

VASTGESTELD
5 maart 2024



Contactpersoon

Arcadis

T
M
E

Arcadis Nederland B.V.

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Planbeschrijving	5
1.3 Vigerende bestemmingsplan	10
1.4 Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2 Beleidskader	13
2.1 Europees en Rijksbeleid	13
2.2 Provinciaal en regionaal beleid	16
2.3 Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 3 Milieu- en omgevingsaspecten	21
3.1 Natuur	21
3.2 Archeologie	32
3.3 Bodem	32
3.4 Water	33
3.5 Geluid	36
3.6 Luchtkwaliteit	36

3.7	Verkeer en parkeren	37
3.8	Externe veiligheid	38
3.9	Bedrijven- en milieuzonering	38
3.10	Ontpofbare oorlogsresten	39
3.11	Landschap	39
3.12	M.e.r.-beoordeling	40
Hoofdstuk 4	Toelichting op de planregels	42
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	43
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
5.2	Financiële uitvoerbaarheid	44

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

Het stationsgebied van Heino wordt opnieuw ingericht. De herinrichting van het gehele stationsgebied bevat de volgende ontwikkelingen: aanleg twee zijperrons als vervanging van één middenperron, verplaatsing van de parkeerplaats/P+R naar de zuidzijde van het station, realisatie van een nieuwe halte voor de buurtbus, en de realisatie van een voetgangersoversteekplaats. Daarnaast wordt er ook nieuwe groenstrook met natuurwaarde gecreëerd ter compensatie van de groenstrook die wordt gerooid voor de realisatie van de P+R.

De voorziene herinrichting past niet geheel binnen het vigerende bestemmingsplan, waardoor er sprake is van handelen in strijd met de regels voor de ruimtelijke ordening. Met dit bestemmingsplan wordt de ontwikkeling van de P+R mogelijk gemaakt.

1.1 Aanleiding

De aanleiding van de herinrichting van het station is de noodzaak om de transferveiligheid te verbeteren in Heino. Het huidige middenperron is te smal en wordt vervangen door 2 zijperrons. Op deze manier kunnen reizigers veiliger gebruik maken van de treinaansluitingen Zwolle/Enschede en wordt het spoor robuuster ontwikkeld.

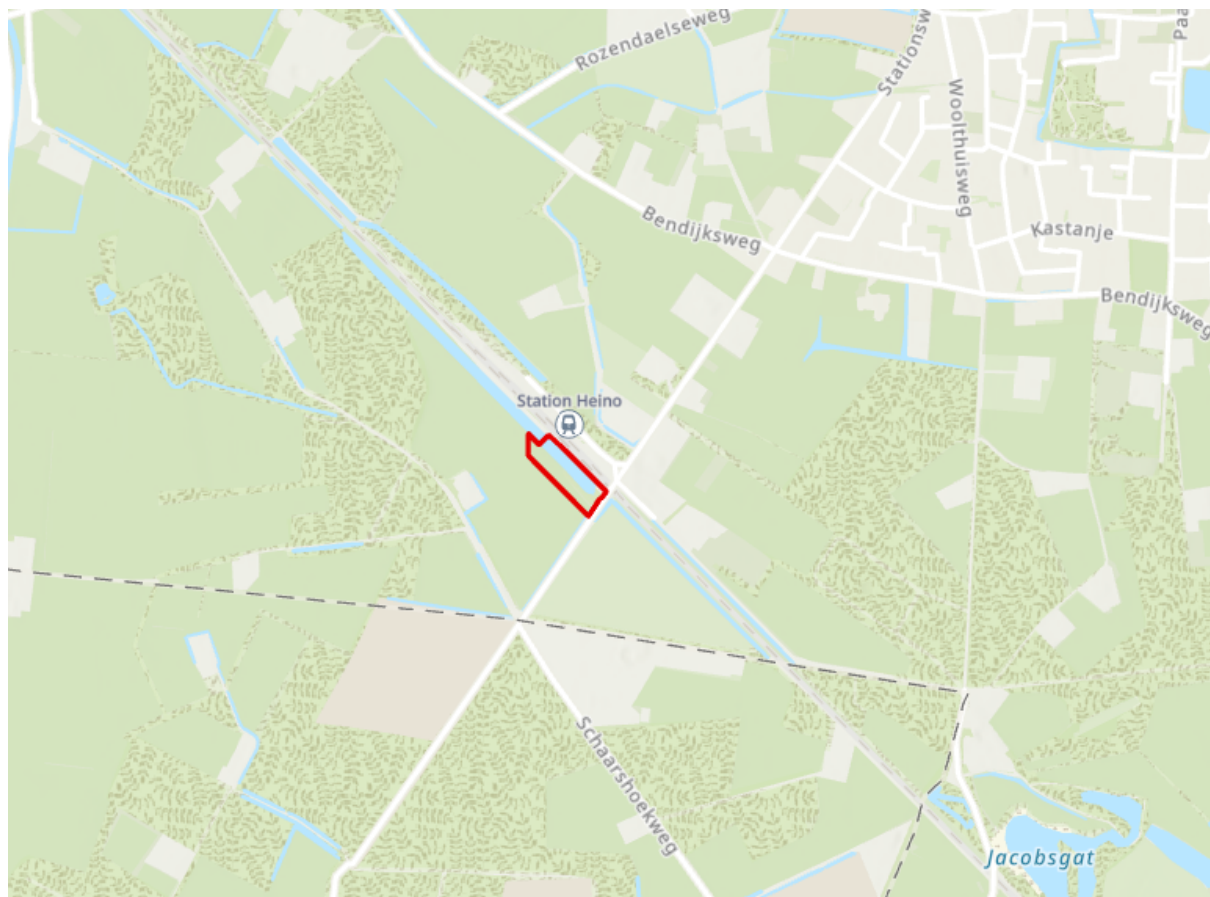
Het huidige station van Heino dient uitgebreid te worden om deze transferveiligheid te kunnen garanderen. Daarom wordt het eilandperron omgebouwd tot twee zijperrons en worden de signaleringen aangepast. Op verzoek van de gemeente Raalte wordt tevens het P+R terrein verplaatst naar de zuidzijde van het station. Daarnaast vervalt het huidige perronoverpad en wordt deze vervangen door een voetgangersoversteekplaats.

De herinrichting aan de noordzijde van het station en de realisatie van de 2 zijperrons vallen buiten het plangebied voor voorliggend bestemmingsplan, aangezien deze ontwikkelingen passen binnen het vigerende bestemmingsplan.

De beoogde herinrichting van het stationsgebied is deels strijdig met de vigerende bestemmingsplannen (zie paragraaf 1.3), met uitzondering van de gronden waarvan de bestemming al juist is. Om de ontwikkeling van de P+R aan de zuidzijde planologisch mogelijk te maken is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Planbeschrijving

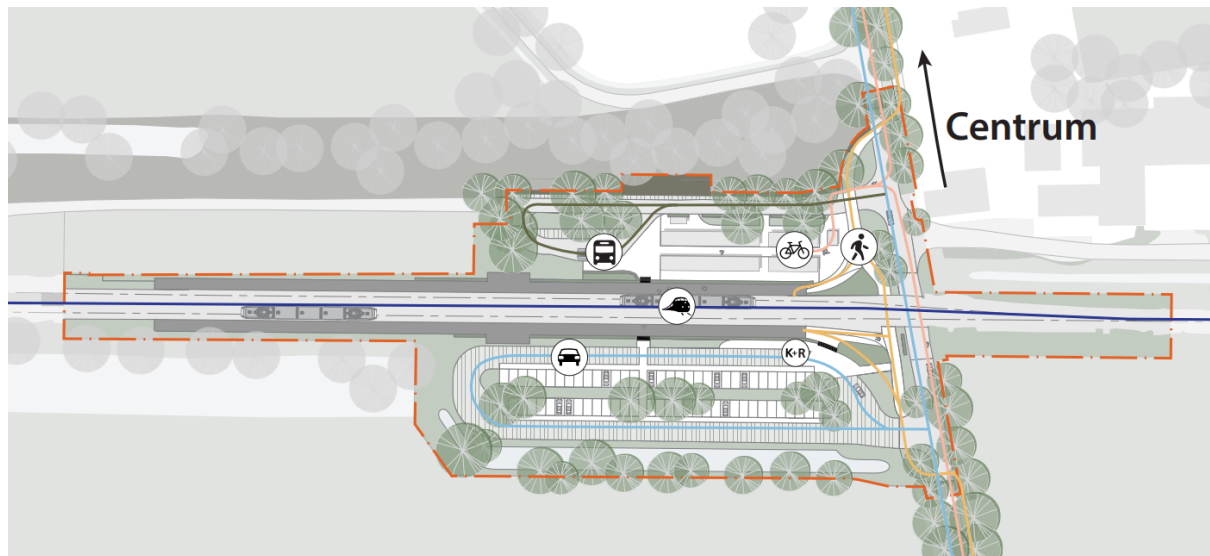
Het plangebied is gelegen ten zuiden van het station van Heino. Binnen het plangebied is in de huidige situatie een groenstrook en een agrarisch perceel gelegen. Het gebied grenst aan de noordzijde aan het station Heino. Aan de oostzijde grenst het gebied aan de Stationsweg. Aan de andere zijdes is het plangebied omringd door agrarische percelen en een groenstrook. De groenstrook loopt parallel aan het spoor.



Figuur 1: Het plangebied voor de herinrichting van stationsgebied Heino van voorliggend bestemmingsplan.

1.2.1 Huidige situatie

Station Heino is bereikbaar via de Stationsweg, die zich in de 60km-zone van Heino bevindt. Aan de noordzijde van het station is er de mogelijkheid om te parkeren, voor zowel fietsers als automobilisten. Aan de noordzijde van het station begint ook een smal voetpad, dat aan de oostzijde van de Stationsweg ligt. Dit voetpad wordt door veel wandelaars gebruikt die lopend naar het dorp Heino gaan. Heino is op ongeveer 400 meter afstand gelegen vanaf het station. De omgeving van station Heino wordt aangemerkt als groene omgeving. Het station is aan de noord- en zuidzijde direct tegen bosschages aan gelegen. In onderstaande figuren 2 en 3 is de huidige situatie van station Heino weergegeven.



Figuur 2: plattegrond van de huidige situatie station Heino



Figuur 3: vooraanzicht van het huidige station Heino

Het station van Heino bestaat op dit moment uit een smal eilandperron, dat aan de noordzijde ontsloten wordt door middel van een overpad met spoorbomen. Het eilandperron ligt tussen twee sporen in, waar zowel de trein uit Zwolle als Enschede binnenkomt.



Figuur 4: weergaven bestaand perron en perronopgang van station Heino

1.2.2 Toekomstige situatie

Het voornemen is om het bestaande stationsgebied van Heino te herinrichten. Het bestemmingsplan ziet enkel toe op de ontwikkeling van de P+R aan de zuidzijde van het station, zie figuur 5.



Figuur 5: Ruimtelijk functioneel ontwerp Heino (bestemmingsplanwijzigingsgebied blauw omlijnd)

Nut en noodzaak

In een onderzoek (2019) naar knelpunten op het traject Zwolle-Enschede (in opdracht van Provincie Overijssel en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) heeft ProRail een aantal knelpunten in beeld gebracht. Uit het onderzoek kwamen de volgende knelpunten naar voren die nader onderzocht moesten worden:

- De punctualiteit van de treindienst Zwolle-Enschede (met name IC) is laag en ligt duidelijk onder de normwaarden.
- De transfersituatie op Raalte en Heino; de eilandperrons zijn erg smal en vormen een comfortknelpunt en kunnen bij een verdere groei van het aantal reizigers uitgroeien tot veiligheidsknelpunt.
- De doorrijdsnelheid van de IC's op Heino (en in de toekomst evt. Raalte) en de reistijd van de stoptreinen is niet optimaal; IC's moeten afremmen van 140 km/u naar 40 km/u.

Naar aanleiding van deze resultaten hebben de provincie en het ministerie aan ProRail gevraagd een verkenning uit te voeren naar de oplossingen om de punctualiteit van de verbinding Zwolle-Enschede te verbeteren, de transferknelpunten op Heino en Raalte op te lossen en de IC Zwolle-Enschede te versnellen. Tevens moest er een integrale oplossing komen voor de stations Raalte en Heino inclusief zijn omgeving. Daartoe is een variantenstudie uitgevoerd.

In de variantenstudie zijn er verschillende varianten onderzocht voor de herinrichting van het station Heino. Voor het station zijn varianten onderzocht met de P+R aan de noord- en aan de zuidzijde. Beide varianten bleken even veilig.

Uiteindelijk is na een integrale afweging door verschillende partijen (gemeente, provincie en ProRail) de voorkeur uitgesproken voor de variant met de P+R aan de zuidzijde. Er is voor deze variant gekozen om de waardevolle bomen aan de noordzijde van het treinstation te sparen. Ook is er aan de noordzijde in de huidige situatie onvoldoende ruimte voor vervangend (bus)vervoer (bij calamiteiten op het spoor) om te draaien, waardoor reizigers in de huidige situatie op een ander locatie worden afgezet waarna ze nog een stuk moeten wandelen naar het treinstation om verder te reizen. Het busvervoer kan onder andere de draai niet maken bij het treinstation door de aanwezige waardevolle bomen. Door de P+R te verplaatsen naar de zuidzijde wordt er ruimte gecreëerd, waardoor het vervangend busvervoer de reizigers in de toekomst aan de zuidzijde bij het station kunnen afzetten. Ten slotte zorgt de uitbreiding

aan de zuidzijde voor minder overlast richting de omgeving.

Beschrijving herinrichting zuidzijde van het station

Als onderdeel van de herinrichting zal er aan de zuidzijde van het station een nieuw P+R terrein worden gerealiseerd (zie figuur 6), waarbij ook een ruimte wordt ingericht als K+R strook. Hiermee wordt het huidige P+R terrein aan de noordzijde verplaatst naar de zuidzijde van het station. Daarnaast moet de zuidzijde van het station zo ingericht worden dat er genoeg ruimte is voor treinvervangend vervoer, welke eventueel op de K+R strook kan halteren.



Figuur 6: Visualisatie van de P+R aan de zuidzijde van het station, exclusief het perron

Om de waterhuishouding van de parkeerplaats goed te regelen, wordt er een wadi aangelegd. Het regenwater van de parkeerplaats zal worden afgevoerd naar de wadi. Vanaf de wadi wordt een overlaat gerealiseerd naar de nieuwe groenstrook (tevens Natuurnetwerk Nederland, hierna NNN, gebied) ten zuiden van het parkeerterrein gelegd. Op deze manier kan overtollig regenwater naar de groenstrook worden geleid. De wadi wordt binnen voorliggend bestemmingsplan opgenomen in de groenstrook.

De nieuwe groenstrook met natuurwaarde wordt gerealiseerd ter compensatie van de te verwijderen groenstrook, die in de huidige situatie parallel aan het spoor loopt, die wordt gerooid voor de realisatie van de P+R. In paragraaf 3.1.1.2 wordt verder ingegaan op het compensatieplan die is opgesteld voor de nieuwe groenstrook.



Figuur 7: Visualisatie van de toekomstige P+R met groene omgeving.

Duurzaamheid

Binnen de toekomstige herinrichting van het stationsgebied Heino staat duurzaamheid en groene inpassing centraal. Gezien de groene omgeving waar het station zich bevindt, is het belangrijk dat er aandacht besteedt wordt aan de ecologische structuren. Er zal een boom gekapt moeten worden om de in- en uitrit van het P+R terrein goed te laten inpassen. Ter compensatie worden er rondom het stationsgebied een aantal bomen aangeplant en worden de randen ingevuld met bloemrijk grasmengsel.

1.3 Vigerende bestemmingsplan

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

- Buitengebied Raalte, vastgesteld 8 juni 2012.
 - Buitengebied Raalte, correctieve herziening, vastgesteld op 30 mei 2013.
 - Buitengebied Raalte, 2e correctieve herziening, vastgesteld op 19 februari 2015.
 - Buitengebied Raalte, Verzamelplan 2020, vastgesteld op 10 september 2020.
 - Buitengebied Raalte geconsolideerd 2020, vastgesteld op 2 juni 2021.
- Paraplubestemmingsplan Parkeren, vastgesteld op 27 september 2018.

De zuidzijde van het stationsgebied, waar dit bestemmingsplan zich toe richt, valt in het bestemmingsplan Buitengebied Raalte. Binnen het plangebied liggen de bestemmingen 'Verkeer - railverkeer', Natuur en 'Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden'. Ook geldt er een gebiedsaanduiding 'overige zone - geen reconstructiezone', hieruit volgen geen belemmeringen voor de herinrichting van het stationsgebied. De voorgenomen ontwikkeling is strijdig met de enkelbestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden Landschapswaarden' en 'Natuur'.

Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden

Binnen de enkelbestemming Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden zijn de gronden bestemd voor:

- de uitoefening van een agrarisch bedrijf;

Alsmede voor:

- [specifieke aanduidingen die niet voor deze locatie gelden];
- behoud, versterking en ontwikkeling van de landschappelijke waarde van de gronden, zoals deze tot uitdrukking komt in het reliëf, de kleinschaligheid, de openheid en de beplantingselementen (houtsingels en houtwallen);
- bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals kuilvoerplaten, sleufsilos, voedersilos, mestvoorzieningen, teeltondersteunende voorzieningen, paardenbakken, groen, nutsvoorzieningen, in- en uitritten, (erf)ontsluitingen en voet- en fietspaden, water en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding waaronder ook voorzieningen ten behoeve van het tijdelijk bergen van water;

Met daaraan ondergeschikt:

- bed & breakfast;
- evenementen;
- extensieve dagrecreatie;
- kleinschalige beroepen- en bedrijven-aan-huis;
- kleinschalig kamperen ter plaatse van specifieke adressen.

De voorgenomen ontwikkelingen de groenstrook zou kunnen passen binnen de functie 'behoud, versterking en ontwikkeling van de landschappelijke waarde' binnen de bestemming Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden. In deze bestemming wordt de groenstrook met natuurwaarden (NNN) echter onvoldoende geborgd, waardoor voor de groenstrook een afwijkende bestemming nodig is.

Enkelbestemming Natuur

- Binnen de enkelbestemming Natuur zijn de gronden bestemd voor:
- behoud, herstel en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden en bos;
- extensieve dagrecreatie;
- houtoogst;
- water;
- [specifieke aanduidingen die niet voor deze locatie gelden].
- bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals wegen, parkeervoorzieningen, bruggen, paden, recreatieve voorzieningen en trafohuisjes;



-  Enkelbestemming
Verkeer - Railverkeer
-  Gebiedsaanduiding
overige zone - geen reconstructiezone
-  Enkelbestemming
Wonen
-  Bouwvlak

Figuur 8: Vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied Raalte'.

De herinrichting van het stationsgebied aan de zuidzijde (de ontwikkeling van de P+R en de K+R) is strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Op de betreffende locatie rust momenteel de bestemming 'Natuur', waarbinnen een P+R terrein ten behoeve van het station niet is toegestaan. Tevens worden natuurwaarden van de groenstrook (NNN) onvoldoende geborgd in de bestemming Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden, waardoor voor de groenstrook een afwijkende bestemming nodig is. Om P+R en de K+R planologisch mogelijk te maken en de groenstrook planologisch te borgen is dit bestemmingsplan opgesteld.

1.4 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Europees en Rijksbeleid

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

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

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

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

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

Ad.1 ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie

Nederland dient zich aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt om maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. Voordeel is dat daarmee tegelijk de leefomgevingskwaliteit verbeterd wordt en het kansen biedt voor natuur. In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windturbines en zonnepanelen. Het Rijk zet zich daarnaast in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal. Door middel van het Programma Energiehoofdstructuur zet het Rijk zich in op deze reserveringen te garanderen.

Ad. 2 duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan Nederland zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken en een nauwe samenwerking met internationale partners. Het Rijk zet in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.

Belangrijk is wel dat de Nederlandse economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair. Het Rijk zet daarbij in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen, zodat Nederland niet langer afhankelijk is van eindige, fossiele bronnen.

Ad 3. Sterke en gezonde steden en regio's

Nederland versterkt het Stedelijk Netwerk Nederland en breidt deze uit, waarbij de richting van de verstedelijking wordt gekoppeld aan die van de ontwikkeling van (OV-)infrastructuur. Wonen en werken worden zoveel mogelijk in elkaars nabijheid ontwikkeld in de regio's waar er vraag is. In de steden bewegen we onszelf in 2050 nog gemakkelijker en efficiënter met de fiets, te voet en vooral met het openbaar vervoer. Dit vraagt om een slimme en veilige inrichting van de (verkeers)ruimte zodat iedereen veilig gebruik kan maken van verschillende netwerken en vervoerswijzen. Hiermee zullen de knelpunten op de weg, spoor en water verholpen worden.

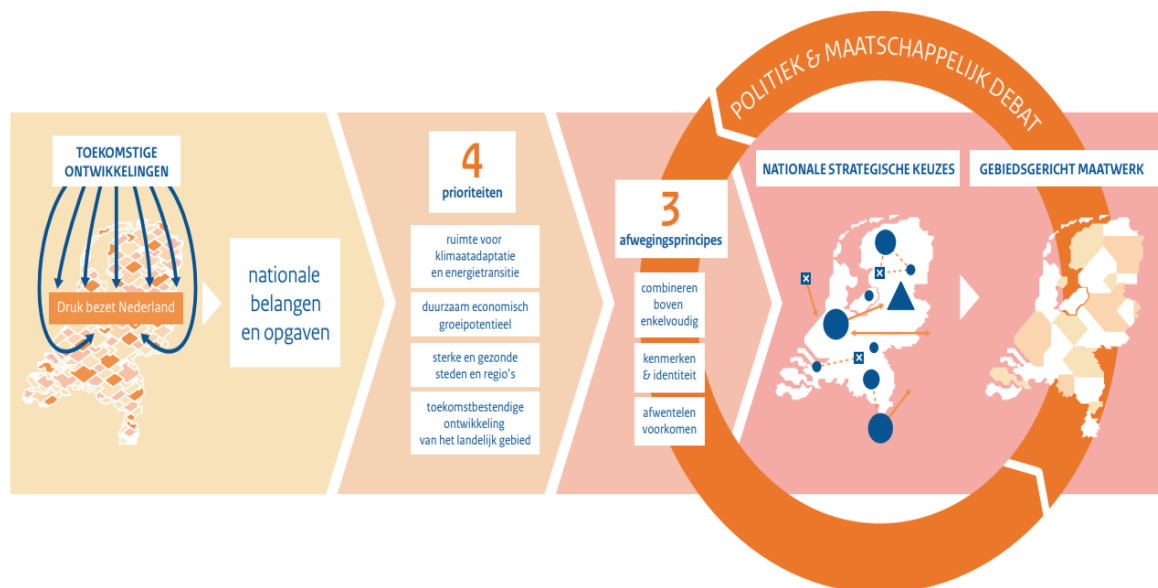
Om het netwerk als geheel te benutten, zijn er ook goede verbindingen tussen de stedelijke regio's nodig. Het Rijk hanteert een integrale verstedelijkingsstrategie voor duurzame stedelijke ontwikkeling, waarbij verstedelijking geconcentreerd plaatsvindt in de regio. Bij de invulling van de integrale verstedelijkingsstrategieën op regionale schaal wordt ingezet op een voorkeursvolgorde voor de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties. Deze volgorde wordt ook gehanteerd als groei in niet-stedelijk gebied moet plaatsvinden. Het Rijk richt de leefomgeving zo in dat deze een actieve, gezond leefstijl en maatschappelijke participatie bevordert en versterkt het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad. Daarbij worden steden en regio's klimaatbestendig ingericht.

ad 4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Nederland zet in op het verbeteren van de balans tussen landgebruik en de kwaliteit van landschap, bodem, water en lucht. Dit betekent dat landgebruik in balans wordt gebracht met natuurlijke systemen en dat ontwikkelingen in het landelijk gebied niet ten koste gaan van landschappelijke kwaliteiten. Het landgebruik moet meer afgestemd worden op zoetwaterbeschikbaarheid en -gebruik. Middels een voorkeursvolgorde regionaal waterbeheer wordt ingezet op het voorkomen van wateroverlast en tekorten. Het Rijk maakt een duurzaam en vitaal landbouw- en voedselsysteem mogelijk, gebaseerd op kringlopen en natuurinclusiviteit. De biodiversiteit wordt beschermd en versterkt en het natuurlijk kapitaal wordt duurzaam benut. Het Rijk zet in op het versterken en beschermen van unieke landschappelijke kwaliteiten. Nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied voegen landschapskwaliteit toe. Hierbij wordt het omgevingsbeleid landschapsinclusief.

Om de beleidskeuzes op een heldere manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
3. Afwentelen wordt voorkomen.



figuur 9: prioriteiten en afwegingsprincipes NOVI

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede, maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij hanteert het NOVI vier uitgangspunten:

- We werken als één overheid, samen met de samenleving.
- We stellen de opgave(n) centraal.
- We werken gebiedsgericht.
- We werken permanent en adaptief aan de opgaven.

Relatie met het voorliggend plan

De ontwikkeling die met voorliggend plan mogelijk wordt gemaakt, doet op geen enkele wijze afbreuk aan het ruimtelijke beleid van het Rijk. De voorgenomen ontwikkeling maakt een duurzaam, veilig en snel openbaar vervoersnetwerk mogelijk om de Nederlandse bereikbaarheid een impuls te geven.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Hoofdwegen en landelijke spoorwegen

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

Natuurnetwerk Nederland

Bij provinciale verordening worden de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aangewezen. Hieruit volgen ook regels waaraan omgevingsvergunningen t.b.v. afwijken van het bestemmingsplan aan moeten voldoen, onder andere dat zij per saldo niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden. Hierop zijn een aantal uitzonderingen van toepassing. De voorgenomen projectlocatie bevindt zich binnen het NNN (voorheen EHS). De compensatie van het NNN-gebied is opgenomen in het NNN-compensatieplan, zie paragraaf 3.1.1.2.

Relatie met het voorliggend plan

De voorgenomen ontwikkeling valt samen met NNN. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.1.1.2 waarin een toelichting wordt gegeven op de compensatie. Met het oog hierop zijn er geen onderwerpen of rijksbelangen uit het Barro waarmee het voornemen strijdig is.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Overijssel 2017

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

1. Duurzaamheid
2. Ruimtelijke kwaliteit
3. Sociale kwaliteit

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

De regels behorend bij de Omgevingsvisie zijn vastgelegd in de Omgevingsverordening (zie paragraaf 2.2.2).

Relatie met het voorliggend plan

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op de beleidsambities van de provincie. Met de herinrichting van het station Heino wordt het infrastructuurknooppunt verbeterd, hierbij wordt het openbaar vervoer gestimuleerd (duurzaamheid) en wordt er een impuls gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied. De ontwikkeling sluit aan op de omgevingsvisie van de provincie.

2.2.2 Omgevingsverordening Overijssel 2022

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

De Omgevingsverordening Overijssel is sinds 1 mei 2017 van kracht en wordt net als de omgevingsvisie ieder jaar geactualiseerd. De meest recente actualisatie betreft die van 16 november 2022. De Omgevingsverordening Overijssel richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Overijssel. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de

fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en bodem. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is rekening te houden met de waarden zoals opgenomen in de Omgevingsverordening. Ook bij voorliggend planvoornemen is rekening gehouden met de diverse beleidsonderwerpen waarvoor regels zijn opgesteld in de omgevingsverordening en die van toepassing zijn op onderhavige locatie, zoals Salland Diep en kwaliteitsimpuls groene omgeving. Op plaatsen waar de herinrichting van het stationsgebied conflicteert met provinciale waarden uit de omgevingsverordening worden door ProRail passende maatregelen genomen zodat aantasting van de waarden wordt vermeden of wordt gecompenseerd. Hieronder wordt ingegaan op de specifieke waarden die gelden binnen het plangebied en die mogelijk betrekking hebben op het voornemen.

Landschap: dekzandvlakte en ruggen

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

De ambitie van de provincie is de natuurlijke verschillen tussen hoog en laag en tussen droog en nat functioneel meer sturend en beleefbaar te maken. De dekzandvlakten en ruggen krijgen een beschermende bestemmingsregeling, gericht op instandhouding van de hoofdlijnen en het huidige reliëf.

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen invloed op dekzandvlakten en ruggen. Bij de herinrichting van het stationsgebied vinden er geen ingrepen plaats die het reliëf wijzigen.

Landschap: oude hoevenlandschap

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

Bij de herinrichting van het stationsgebied zal rekening moeten worden gehouden met het oude hoevenlandschap. Een nadere toelichting wordt gegeven in paragraaf 3.11 Landschap.

Artikel 2.1.5: ruimtelijke kwaliteit

In de toelichting op bestemmingsplannen wordt onderbouwd dat de nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken. Daarbij dient inzichtelijk gemaakt te worden op welke wijze toepassing gegeven is aan het uitvoeringsmodel (Of-, waar- en hoe-benadering) die in de Omgevingsvisie is neergelegd. Tevens dient er gemotiveerd te worden hoe de nieuwe ontwikkeling past binnen het ontwikkelingsperspectief. Gemeenteraden mogen gemotiveerd afwijken indien er sprake is van sociaal economische en/of maatschappelijke redenen en er voldoende verzekerd is dat er sprake is van een versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Artikel 2.1.6: kwaliteitsimpuls groene omgeving

Bestemmingsplannen voor de Groene Omgeving kunnen voorzien in nieuwvestiging en grootschalige uitbreidingen van bestaande functies in de Groene Omgeving, uitsluitend indien hier sociaal-

economische en/of maatschappelijke redenen voor zijn én er is aangetoond dat het verlies aan ecologische en/of landschappelijke waarden in voldoende mate wordt gecompenseerd door investeringen ter versterking van ruimtelijke kwaliteit in de omgeving (met uitzondering van bedrijfsontwikkeling, nieuwvestiging van agrarische bedrijven en of zelfstandige opstelling van zonnepanelen). Nieuwe ontwikkelingen die plaatsvinden op gronden die vallen binnen het ontwikkelingsperspectief Ondernemen met Natuur en Water en die niet zijn aangeduid als Natuurnetwerk Nederland (NNN), geldt de voorwaarde dat de compensatie door investeringen ter versterking van ruimtelijke kwaliteit in de omgeving gericht dienen te zijn op de versterking van de kwaliteit van natuur, water en landschap.

In voorgenomen ontwikkeling wordt een groenstrook met natuurwaarden (NNN) ontwikkeld. Voor de realisatie van NNN is een compensatieplan opgesteld, zie paragraaf 3.1.1.2 voor meer informatie.

Artikel 2.7: bestaand natuur NNN

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

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

Artikel 2.19: mobiliteit

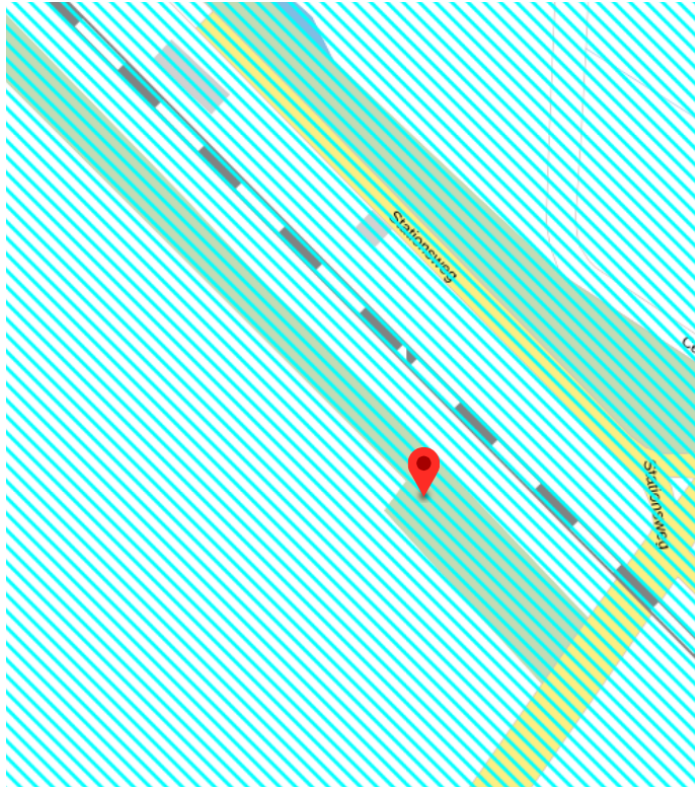
Goede verbindingen zijn essentieel voor de economische groei en stedelijke ontwikkeling van de economische kerngebieden. In de toelichting op bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe grootschalige ontwikkelingen die bovenlokale verkeersbewegingen met zich meebrengen of effecten hebben op de verkeersafwikkeling op de hoofdinfrastructuur, wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met het uitgangspunt dat ontwikkelingen die mobiliteit oproepen worden geprojecteerd nabij aansluitingen op hoofdinfrastructuur, hoofdfietsverbindingen en multimodale knooppunten.

Met de herinrichting van het stationsgebied wordt het gebied op nieuwe ingedeeld en ingericht. Het aantal openbaar vervoersbewegingen blijft gelijk. Het hiermee niet over en grootschalige ontwikkeling met bovenlokale verkeersbewegingen.

Artikel 4.6.4 - drinkwatervoorziening en waterbescherming

Onderhavige locatie is binnen de omgevingsverordening aangewezen als vergunningsplicht reservering Salland Diep. Alle onttrekkingen van grondwater op een diepte van meer dan 50 meter beneden het maaiveld en zijn gelegen in het gebied, aangegeven als boringsvrije zone Salland Diep op kaart Drinkwatervoorziening en grondwaterbescherming, zijn vergunningplichtig.

Voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met mogelijk de boringvrije zone van het Salland Diep die op een diepte van 50 meter ligt. De drinkwatervoorziening en waterbescherming vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.



Figuur 10: drinkwatervoorziening en waterbescherming

Relatie met het voorliggend plan

Onderhavig project is onderdeel van het verbetertraject van de verbinding tussen Zwolle en Enschede. Het draagt hiermee bij aan de doelstellingen van de Omgevingsverordening. Het plan heeft echter wel ruimtebeslag op een NNN gebied. Dit NNN gebied wordt binnen het plangebied gecompenseerd, waarmee de waarden voldoende worden geborgd. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde regels en uitgangspunten uit de provinciale Omgevingsverordening.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Omgevingsvisie Horizon gemeente Raalte 2040

De Omgevingsvisie Horizon gemeente Raalte 2040 is vastgesteld op 26 november 2020. De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving van Heino. De wettelijke basis voor de omgevingsvisie is de Wet ruimtelijke ordening totdat de nieuwe Omgevingswet in werking treedt. De gemeente heeft drie kernopgaven opgesteld zodat er sturing gegeven kan worden aan de ontwikkelingsrichting voor de verschillende geografische samenhangende gebiedsdelen:

Het buitengebied

De gemeente Raalte streeft ernaar om het groene en agrarische karakter van het buitengebied verder te ontwikkelen en waar nodig te beschermen. In de toekomst moet het buitengebied een divers en modern productie- en werklandschap worden met toekomstbestendige landbouw. Om dit te bereiken zijn er verschillende technologische innovaties nodig. Enerzijds zal er meer geïnvesteerd worden in innovaties waarbij robotisering, ICT en technologie centraal staan. Anderzijds zal er ruimte blijven bestaan voor meer kleinschalige productie en natuurinclusieve landbouw, zodat de bodemkwaliteit verbeterd wordt en de stikstofdepositie wordt teruggedrongen. De gemeente Raalte is er tevens van bewust dat de energietransitie voor een groot deel in het buitengebied zal landen, wat een belangrijke transformator van het landelijke gebied vormt.

Toekomstbestendigewijken en dorpen

Een duurzame samenleving is belangrijk. De gemeente Raalte is van mening dat een duurzame samenleving voorziet in de toekomstbestendigheid van de dorpen en wijken, die gekenmerkt worden door kernwoorden als energieneutraal, klimaatadaptief, gezond, veilig en levensloopbestendig. De gemeente Raalte ziet erop toe dat er een transformatie plaatsvindt. Zo vinden nieuwbouw en herinrichting plaats binnen bestaand bebouwd gebied, waarbij ook gekeken wordt naar nieuwe vormen van collectieve woonconcepten. Tevens dienen er voldoende ontmoetingsplekken ontwikkeld te worden in de dorpen en dienen voorzieningen goed bereikbaar te zijn. De bereikbaarheid van voorzieningen dient voor elke inwoner toegankelijk te zijn. Om dat te bereiken dient het openbaar vervoer versterkt te worden.

Identiteit en regio

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

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

Relatie met het voorliggend plan

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de derde kernopgave, identiteit en regio. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de optimalisatie van de bereikbaarheid en draagt specifiek bij aan de daarbij gewenste stationsontwikkeling. Met de voorgenomen ontwikkeling zal het het nog aantrekkelijker worden om met de trein te reizen door het voor- en natransport beter te regelen. Ook de stationsgebied wordt versterkt door te zorgen voor voldoende P+R faciliteiten en het toevoegen van andere functies. De verbetering van het station in Heino met aanvulling van nieuwe parkeergelegenheden voor auto's en fietsen en betere bereikbaarheid voor de bussen draagt bij aan de ontwikkelrichting en daarmee de omgevingsvisie van de gemeente Raalte.

Hoofdstuk 3 Milieu- en omgevingsaspecten

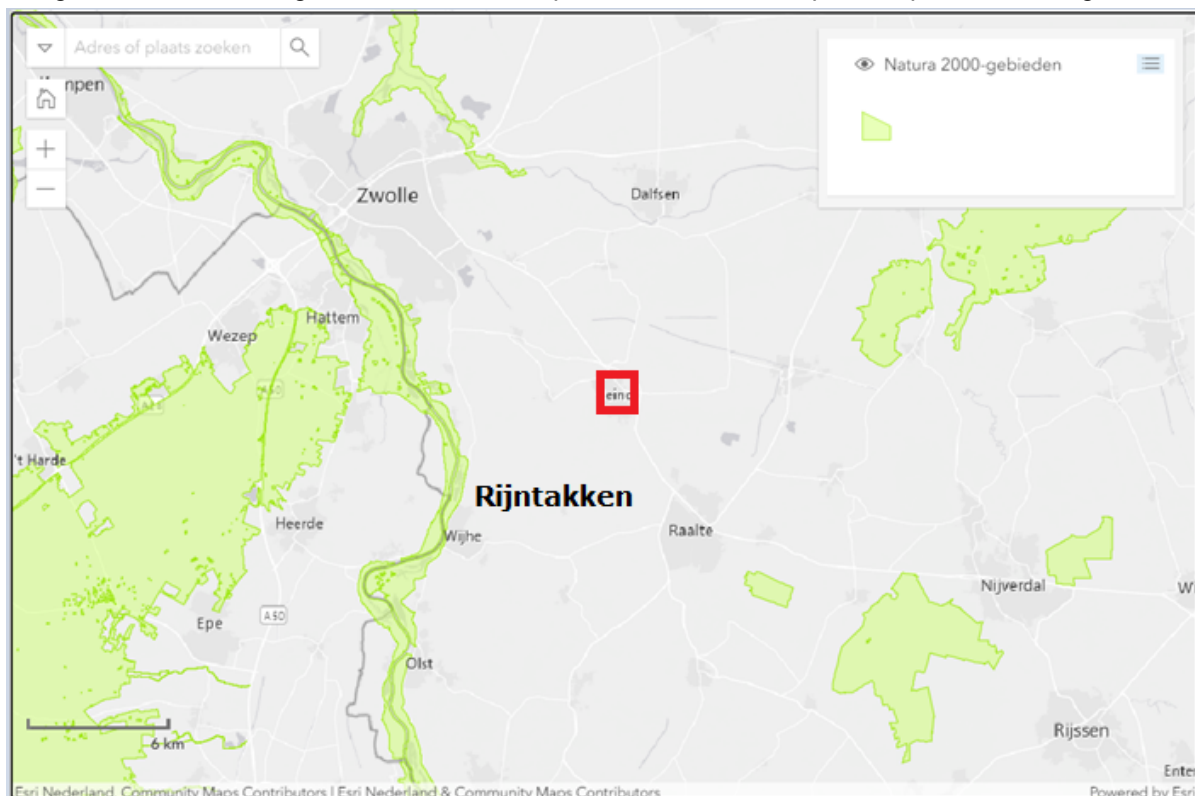
3.1 Natuur

Door de voorgenomen ingreep is mogelijk sprake van negatieve effecten op beschermde soorten of kwalificerende waarden van Natura 2000-gebieden in het kader van de Wet natuurbescherming (hierna Wnb) en/of effecten op wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Om deze reden is een Natuurtoets uitgevoerd om eventuele negatieve effecten op beschermde soorten en gebieden en de benodigde vervolgstappen in beeld te brengen, zie Bijlage 3. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten (gedurende de aanlegfase) en permanente effecten (na gebruiksfase).

3.1.1 Gebiedsbescherming

3.1.1.1 Natura 2000-gebieden

Het projectgebied ligt ten oosten van Natura 2000-gebied 'Rijntakken' op een afstand van 6 km, zie figuur 11. Door de afstand van enkele kilometers tot de Natura 2000-gebieden is er geen sprake van directe effecten zoals verstoring door geluid, trillingen, fysieke aanwezigheid of een andere verstoring. Mogelijk kunnen er indirecte negatieve effecten optreden op Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie die wordt veroorzaakt door de emissie van stikstof in de realisatie- en/of gebruiksfase. Voor de voorgenomen ontwikkeling is beschouwd of er sprake is van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.



Figuur 11: ligging van het projectgebied t.o.v. Natura2000-gebieden

Aanlegfase

Voor de aanleg van het P+R terrein en de nieuwe groenstrook wordt gebruik gemaakt van elektrisch materieel. Door de inzet van elektrisch materieel wordt er geen stikstof uitgestoten in de aanlegfase, omdat elektrisch materieel, zoals elektrische voertuigen en elektrische werktuigen, geen

verbrandingsmotoren hebben die stikstofoxiden uitstoten. Doordat er geen sprake is van een emissie bron, kunnen negatieve effecten door stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de aanlegfase worden uitgesloten.

Gebruiksfase

Op 22 januari 2024 is er voor de voorgenomen herinrichting van het station Heino een stikstofdepositieberekening uitgevoerd (zie Bijlage 1). Voor de berekening is de AERIUS Calculator (versie 2023) gebruikt. AERIUS-Calculator is een rekenprogramma om de verspreiding van stoffen in de lucht te simuleren. Daarnaast berekent het model hoeveel van die stoffen per hectare terecht komt (depositie). In de berekening is de depositie voor de gebruiksfase inzichtelijk gemaakt.

Uitgangspunten voor de gebruiksfase zijn:

- In de gebruiksfase zal het station een lichte verkeersaantrekkelijke werking hebben op de wegen rond de stations.

Voor de gebruiksfase van de nieuwe P&R terreinen van de stations bedraagt de stikstofdepositie vanwege de projectbijdrage volgens de rekenresultaten 0,00 mol/ha voor de hele gebruiksfase. Hiermee is dus geen sprake van een toename van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

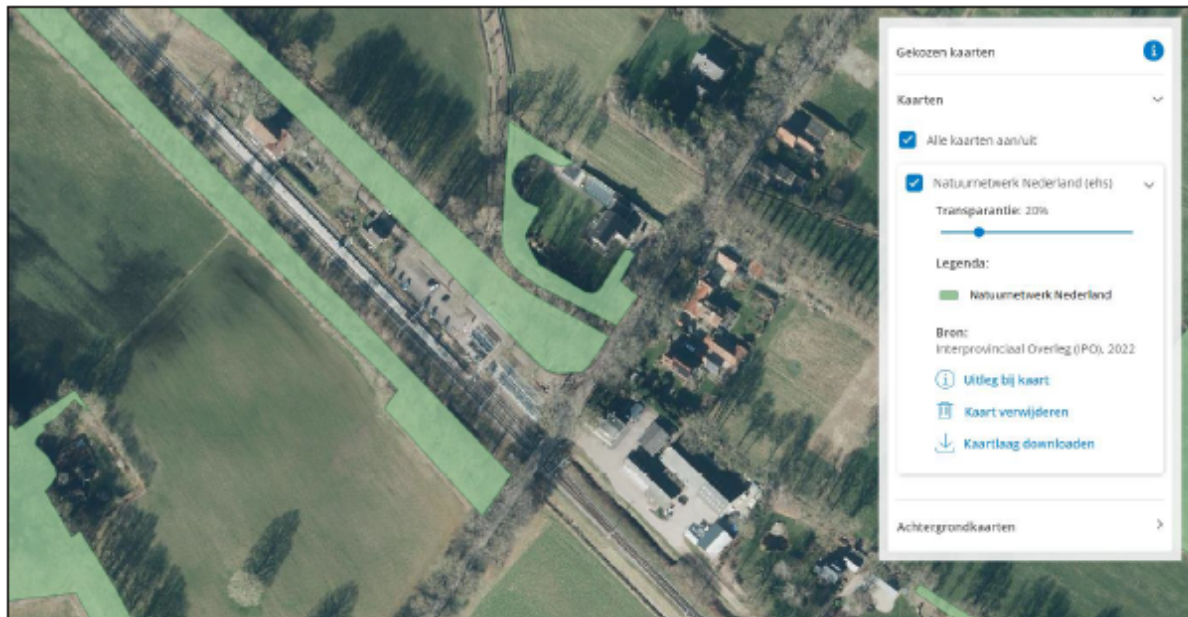
Conclusie

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

3.1.1.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Binnen de herinrichting van het stationsgebied Heino bevindt de beoogde locatie van het P+R terrein zich binnen een NNN-gebied (zie figuur 12). Om het P+R terrein te realiseren, worden houtopstanden uit het NNN-gebied verwijderd. Voor de voorgenomen ontwikkeling is er een aantoonbaar maatschappelijk belang, omdat de ontwikkeling ten behoeve van een goede bereikbaarheid van het station Heino is en daarmee voor het openbaar vervoer. Daarbij wordt tevens de Stationsweg ontlast van de huidige parkeerdruk.

Op grond van NNN-beleid (zie paragraaf 2.2.2 Omgevingsverordening Overijssel 2022) is het opnieuw realiseren van minimaal gelijkwaardige natuurwaarden en deze kenmerken als natuur vereist. Langs het zuidwesten van het P+R terrein worden nieuwe houtopstanden gerealiseerd, die betere natuurwaarden en kenmerken aan het NNN-gebied toekennen. Hiervoor is een compensatieplan opgesteld (zie Bijlage 2). Over de natuurcompensatie is overeenstemming bereikt met de grondeigenaar en de provincie Overijssel. Beiden zijn bereid medewerking te verlenen aan de voorgenomen ontwikkeling. De natuurwaarden worden geborgd in voorliggend bestemmingsplan, door de bestemming Natuur (Artikel 3) op te nemen.



Figuur 12: Natuurnetwerk Nederland

NNN-compensatieplan

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling wordt er invulling gegeven aan de compensatie van het NNN-gebied (zie Bijlage 2). De compensatie gaat plaatsvinden volgens de regels en voorwaarden die gesteld zijn in de vigerende Omgevingsverordening (zie paragraaf 2.2.2 Omgevingsverordening Overijssel 2022). De herinrichting van station Heino en de daarmee de beoogde realisatie van de P+R neemt meer ruimte in beslag dan de huidige verkeerskundige situatie en zorgt voor ruimtebeslag op omliggende functies. De herinrichting gaat ten koste van een gedeelte van de groenstrook met natuurwaarden aan de zuidkant van het spoor welke ter plaatse onderdeel uitmaakt van het NNN. De bosschages zijn in de huidige situatie 400 meter lang (waarvan 70 meter in projectgebied) en gemiddeld 20 meter breed (zie figuur 13). De bosschages bestaan voornamelijk uit wilgen, vlier, beuken en berken (houtwal en houtsingel). Ook is er ondergroei aanwezig.



Figuur 13: ruimtebeslag op het NNN, rood gearceerd

Dit ruimtebeslag leidt tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de aanwezige NNN. Dit dient gecompenseerd te worden. Het netto areaal bedraagt 2.731 m². Er is geen sprake van versnippering.

Het ruimtebeslag heeft geen invloed op geomorfologische processen, waterhuishouding, mate van rust/stilte/donkerte, landschapsstructuur en/of belevingswaarde in het gebied.

Compensatie

ProRail heeft twee compensatieplannen uitgewerkt waarbij in beide plannen hetzelfde oppervlakte wordt gerealiseerd als het oppervlakte van het huidige NNN gebied:

- A. In optie A wordt de houtsingel achter de bestaande wadi gerealiseerd. De wadi vormt hierbij een afscheiding tussen de nieuw te realiseren parkeerplaats en het NNN.
- B. In optie B wordt de houtsingel gedeeltelijk over de wadi gerealiseerd, waarbij het NNN direct grenst aan het nieuw te realiseren parkeerplaats.

Uiteindelijk is er gekozen om de houtsingel gedeeltelijk over de wadi te realiseren, waarbij het NNN gebied direct grenst aan de nieuw te realiseren P+R. Om tot realisatie te komen van het compensatieplan, welke hierboven als optie A is aangeduid, moet echter meer landbouwgrond worden opgegeven dan voor de realisatie van optie B. In overleg met de grondeigenaar wordt daarom de voorkeur aan optie B gegeven om het NNN als gevolg van de ingreep te compenseren.

Naast het compenseren van hetzelfde oppervlakte is een kwalitatieve of kwantitatieve versterking een voorwaarde. Een kwantitatieve versterking kan mogelijk gerealiseerd wordend door;

- Een aanvullende strook bosschage te creëren parallel aan de bosschage;
- Het bosschage aan de overzijde van de stationsweg door te laten lopen in zuidoostelijk richting en vervolgens aansluit op de houtwal.

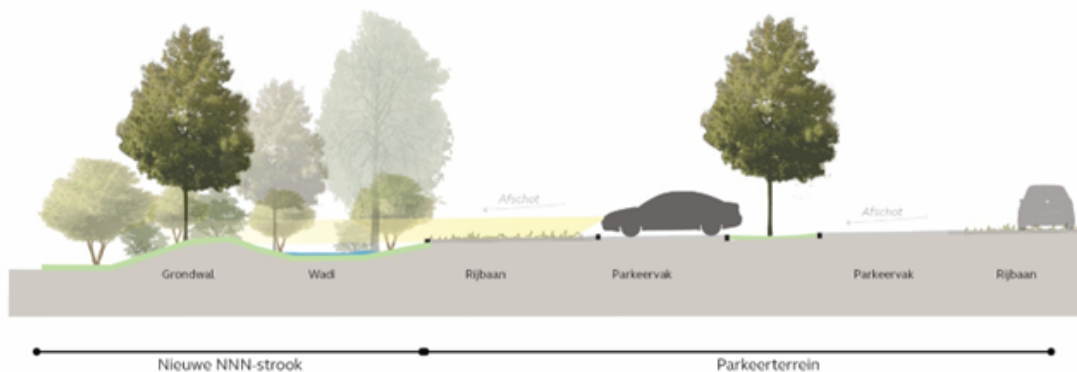
Een kwalitatieve versterking kan worden behaald door de bosschage robuuster te maken dan in de huidige situatie. Hierbij kan gedacht worden aan een volle onderlaag, verbeterde opgaande begroeiing, ondergroei en extra aanplant van onder andere soorten als els, meidoorn en vlier.

Nadere invulling compensatie

In de memo Invulling compensatie NNN-strook P&R Heino (Bijlage 1 van de regels) wordt een verder toelichting gegeven op invulling van de compensatie. Voor de inrichting van de NNN-strook is het uitgangspunt om deze grotendeels in te vullen met (gebiedseigen) soorten die ook in de huidige strook aanwezig zijn. Vanuit de bomeninventarisatie van Bomenwacht Nederland is een lijst met soorten opgesteld.

De voorwaarde is dat het oppervlakte NNN behouden blijft en enkel verplaatst. Als kwalitatieve versterking van de NNN-strook (ten opzichte van de huidige situatie) zal de bosschage robuuster gemaakt worden door een volle onderlaag, verbeterde opgaande begroeiing, ondergroei en extra aanplant van onder andere soorten als els en meidoorn. Daarnaast komt er op het nieuwe parkeerterrein een extra bomenrij parallel aan het spoor en de NNN-strook.

De nieuwe NNN-strook zal als een aaneengesloten houtwal uitgevoerd worden en dient aan te sluiten op de bestaande NNN-strook. De nieuwe NNN-strook zal bestaan uit een wadi (voor natuurlijke waterafvoer) en een aarden (zicht)wal. Dit zal worden ingevuld met een opgaande begroeiing van inheemse bomen en struiken. De begroeiing wordt als hakhout beheerd. De (zicht)wal in combinatie met opgaande begroeiing zorgt er ook voor dat het schijnsel van de koplampen van auto's op het parkeerterrein wordt voorkomen.



Figuur 14 Profiel inpassing NNN-strook en parkeerterrein

In de nieuwe NNN-strook komen minimaal 11 (grote) bomen terug. Voor deze bomen is gekeken naar de soorten die aanwezig zijn in het plangebied. Deze (gebiedseigen) soorten versterken de bestaande opstanden. Voor de toe te passen bomen zal eerst gekeken worden naar de mogelijkheden om de bestaande beplanting te verplanten. Anders dienen conform figuur 15 de onderstaande soorten toegepast te worden.

- 4 Zomereiken (*Quercus robur*)
- 3 Zwarte elzen (*Alnus glutinosa*)
- 2 Gewone beuken (*Fagus sylvatica*)
- 2 Gewone- of Valse Acacia's (*Robinia pseudoacacia*)



Figuur 15: Overzicht compensatie bomen

Voor de heesters in de nieuwe NNN-strook is een mix van soorten voorzien. Deze soorten sluiten aan bij de (gebiedseigen) soorten die al in het plangebied aanwezig zijn. Door voor een mix van heesters te kiezen draagt de NNN-strook bij aan een robuuste structuur voor verschillende soorten fauna. De heesters hebben ook elk hun eigen afmetingen, bloeitijd, bloeikleur en groeivorm. Hierdoor zal de NNN-strook gedurende het jaar een afwisselend beeld geven. Voor de toe te passen heesters zal eerst gekeken worden naar de mogelijkheden om de bestaande soorten te verplanten. Anders dienen conform tekening de onderstaande soorten toegepast te worden. In de NNN-strook komt een mix van de volgende heesters:

- a. Krentenboom (*Amelanchier lamarckii*)
- b. Vogelkers (*Prunus Padus*)
- c. Hazelaar (*Corylus avalana*)
- d. Gelderse roos (*Viburnum opulus roseum*)
- e. Gele Kornoelje (*Cornus Mas*)
- f. Sleedoorn (*Prunus Spinosa*)
- g. Meidoorn (*Crataegus monogyna*)
- h. Hulst (*Ilex aquifolium*)

De aanleg van het nieuwe NNN-gebied is geborgd doormiddel van een voorwaardelijke verplichting (zie artikel 6.2).

3.1.2 Soortenbescherming

In de quickscan (zie Bijlage 3) is in beeld gebracht of er (potentiële) vast rust- of foerageergebieden aanwezig zijn in het plangebied. Hierbij is aandacht besteed aan alle relevante soortgroepen en beoordeeld of mogelijke standplaatsen, verblijfplaatsen, voortplantingsplaatsen of leefgebieden binnen of in de directe omgeving van het ingreepgebied (kunnen) worden aangetast bij ontwikkelingen. Voor deze indicatie is zowel een bureauonderzoek als een veldbezoek uitgevoerd. Voor het bureauonderzoek is gebruik gemaakt van vrij beschikbare informatie, zoals verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) van de afgelopen vijf jaar.

In de onderstaande tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken voor bepaalde diersoorten en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals nader soortgericht onderzoek.

Soortgroep		Geschied habitat	Toetsing vereist	Soortgericht onderzoek
Broedvogels	Algemeen	Ja	Ja	Ja
	Jaarrond beschermd	Nee	Nee	Nee
Grondgebonden zoogdieren		Ja	Ja	Ja
Vleermuizen		Ja	Ja	Ja
Reptielen		Nee	Nee	Nee
Amfibieën		Ja	Ja	Nee
Vissen		Nee	Nee	Nee
Overige soorten, zoals ongewervelden		Nee	Nee	Nee

Tabel 1: schematische weergaven resultaten

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

Mitigerende maatregelen

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

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

Soortgericht onderzoek

Op basis van de resultaten van de quickscan kan de aanwezigheid van vleermuizen en boommarter niet worden uitgesloten binnen het plangebied. Door het verwijderen struwelen en bosschages en kappen van bomen kunnen negatieve effecten niet op voorhand worden voorkomen door mitigerende maatregelen. Er dient daarom een nader soortgericht onderzoek te worden uitgevoerd. In het soortgericht onderzoek kan de aanwezigheid worden vastgesteld en kan beoordeeld worden of negatieve effecten uit te sluiten zijn en/of dat er mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de aanvullende soortgerichte onderzoeken die noodzakelijk zijn.

Aanvullend onderzoek boommarter

De boomholte inspectie is uitgevoerd op 29 juli 2022 door Arcadis Nederland B.V. (zie Bijlage 4). Uit het onderzoek is gebleken dat er rondom het station Heino geen sporen en geschikte boomholtes gevonden zijn voor de boommarter. Waargenomen holtes waren over het algemeen te klein en te ondiep voor boommarters, het gebied is geen essentieel leefgebied voor een boommarter en er is verstoring aanwezig door de twee wegen en het station Heino. Wat niet bevorderlijk werkt op boommarters. Het voorkomen van boommarters kan hiermee worden uitgesloten in het plangebied.

Aanvullend onderzoek vleermuizen

In juni 2023 vleermuisonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 5) naar potentiële verblijfplaatsen in bomen. Voor de opzet en uitvoering van het vleermuisonderzoek is gebruik gemaakt van de richtlijnen voor het inventariseren van vleermuizen in het Vleermuisprotocol (NGB, 2021). Tijdens de verschillende rondes voor vleermuisinventarisaties is gebruik gemaakt van een batdetector (Pettersson D240x) en zijn visuele waarnemingen genoteerd.

Tijdens eerste veldbezoek (8 juni 2023) zijn geen verblijfplaatsen aangetroffen. Ter hoogte van de stationsweg-spoorwegovergang van noordoost richting zuidwest is een vliegroute geconstateerd van ongeveer 60 gewone dwergvleermuizen en 15 laatvliegers. Gelet op deze aantallen gaat het mogelijk om kraamkolonies uit de omgeving. Door enkele gewone dwergvleermuizen en laatvliegers werd verspreid door het gebied ter hoogte van de boomkronen gefoerageerd. Het foerageren vond plaats binnen en buiten projectgebied, waardoor het geen essentieel foerageergebied betreft.

In het tweede veldbezoek (29 juni 2023) zijn enkele foeragerende gewone dwergvleermuizen en laatvliegers, verspreid door het gebied in de luwte van de boomkronen waargenomen. De rosse vleermuis is eenmaal overvliegend waargenomen. De soort had geen binding van het projectgebied en de omgeving. Ter hoogte van de kruising van de Stationsweg (noordwesten van parallelweg) is eenmaal een overvliegende grootoorvleermuis waargenomen. Gedurende de hele ronde is geen verblijfplaats indicierend gedrag waargenomen.

Conclusie

Uit het onderzoek is gebleken dat er rondom het station Heino geen sporen en geschikte boomholtes gevonden zijn voor de boommarter.

Uit het vleermuisonderzoek kan opgemaakt worden dat er in het projectgebied geen essentiële functies voor vleermuizen zijn. De holtes worden niet gebruikt als verblijfplaats en de bomenrijen betreffen geen essentiële vliegroute of foerageergebied. Onderstaande mitigerende maatregelen dienen getroffen te worden.

In de periode maart t/m november dient rekening gehouden te worden met verlichting om zo verstoring op vleermuizen te voorkomen. Bij verlichting moet in deze periode met het volgende rekening gehouden worden:

- Voer de werkzaamheden bij voorkeur met daglicht uit. Dit voorkomt dat eventuele vleermuizen lichthinder ondervinden van de werkzaamheden. Indien dit niet mogelijk is dienen maatregelen genomen te worden met betrekking tot verlichting zoals:
 - Verlichting moet naar beneden gericht zijn en mag niet te hoog zijn.

- Verlichting mag niet schijnen op watergangen en bosschages buiten het plangebied.
- Het verlichtingsplan dient goedgekeurd te worden door de begeleidend ecooloog

Zorgplicht

De Wnb kent een algemene zorgplicht. Dit betekent dat zorgvuldig met aanwezige planten en dieren moet worden omgegaan. Daarom moeten de volgende maatregelen genomen worden:

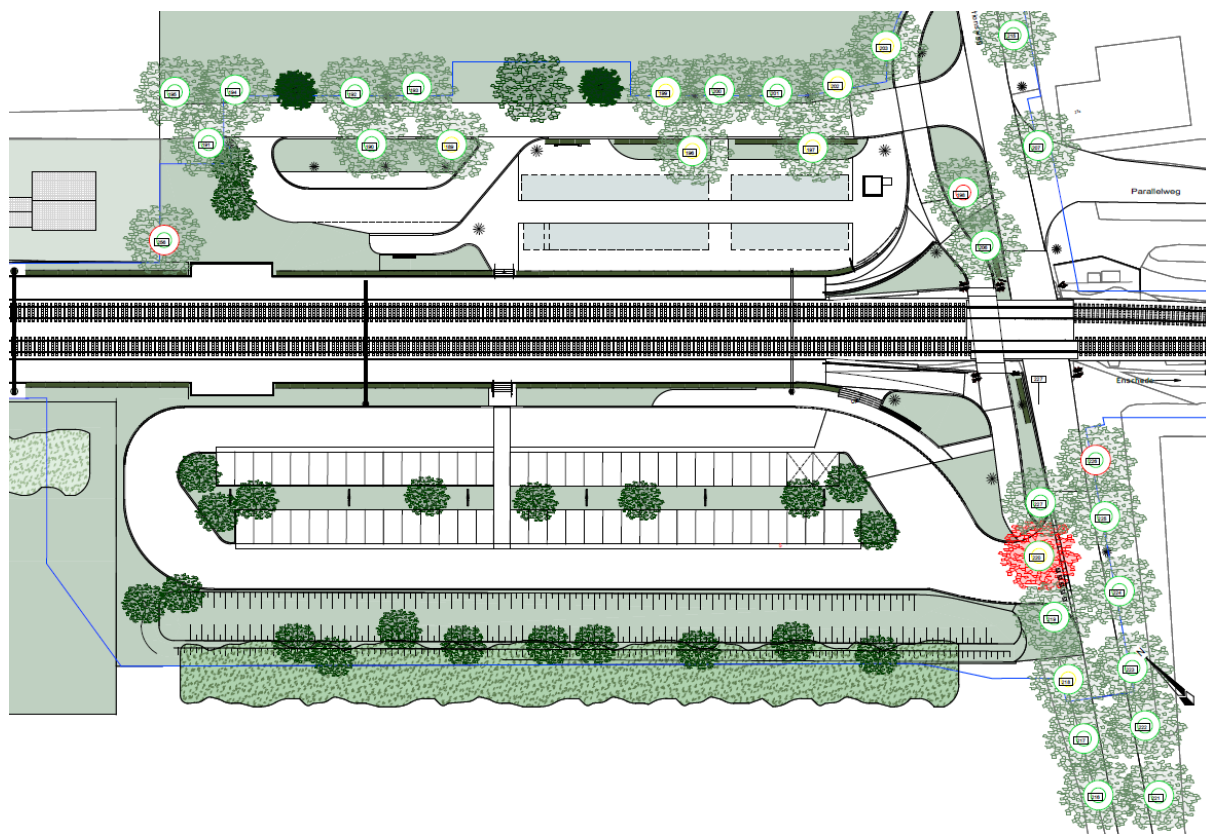
- Maai voorafgaand aan de werkzaamheden de vegetatie in het werkgebied kort. Hierdoor wordt het voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën minder aantrekkelijk om te verblijven in deze zone tijdens aanleg. Werk bij het snoeien/maaien één richting op en maai richting de westkant van het plangebied. Op deze manier kunnen soorten fauna vluchten richting het gebied waar niet gewerkt wordt.

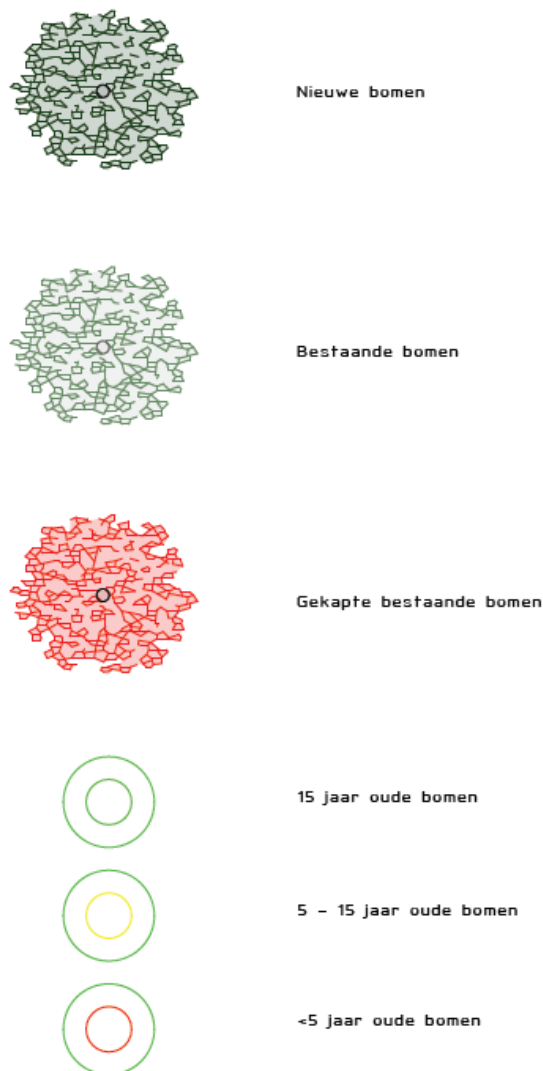
Conclusie

Als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden kunnen negatieve effecten optreden met betrekking tot algemene broedvogels, vleermuizen, boommarters en kleine marterachtigen en grondgebonden zoogdieren. Binnen de provincie Overijssel geldt een vrijstelling voor algemeen voorkomende soorten, voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën. Voor deze soorten zijn geen vervolgstappen nodig, wel geldt voor deze soorten nog de zorgplicht. De mogelijk negatieve effecten op algemene broedvogels kunnen worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen (zoals hierboven genoemd). Voor boommarters en vleermuizen zijn extra veldbezoeken uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er geen geschikte boomholtes in het gebied zijn voor de boommarter. Ook is gebleken dat er in het projectgebied geen essentiële functies voor vleermuizen zijn. De holtes worden niet gebruikt als verblijfplaats en de bomenrijen betreffen geen essentiële vliegroute of foerageergebied. Om verstoring te voorkomen dienen mitigerende maatregelen getroffen te worden. Als deze maatregelen worden opgevolgd zijn er geen negatieve effecten op soorten te verwachten en zijn er geen vervolgstappen nodig vanuit de Wnb.

3.1.3 Bescherming houtopstanden

Rond het station Heino staan oude (beuken)lanen waaraan de hoogste beleidsstatus is toegekend. Deze bomen genieten de hoogste bescherming. In totaal zijn binnen het projectgebied 38 bomen en 2 bosplantsoenvlakken geïnventariseerd. Om de herinrichting van het stationsgebied mogelijk te maken dient er één boom gekapt te worden (zie figuur 16). Door Bomenwacht Nederland is een inventarisatie (zie Bijlage 6) en taxatie opgesteld voor de te kappen boom.





Figuur 16: Weergave van te kappen boom en nieuw te planten bomen.

Op basis van de inventarisatie kan geconcludeerd worden dat de meeste bomen terecht een beschermde status hebben. Het overgrote deel van deze bomen heeft daarbij een toekomstverwachting van meer dan 15 jaar. Voor de bomen binnen de gemeente Raalte geldt dat gemeentelijke bomen vergunningsplichtig zijn vanaf een stamdiameter van 35 cm. Dit is bij 135 van de 149 onderzochte bomen in hele gemeente Raalte het geval.

Conclusie

Voor de voorgenomen ontwikkeling dient er één boom gekapt te worden (zie figuur 16) en wordt een deel van de bosplantsoenstrook gerooid. Voor deze activiteiten zal een kapvergunning aangevraagd worden, hierbij zal ook worden ingegaan op de fysieke en financiële compensatie. Door de aanvraag van de kapvergunning worden de waarden van de bomen voldoende geborgd en zal binnen deze procedure afspraken worden gemaakt over compensatie. In het ontwerp van het stationsgebied is rekening gehouden met de aanplant van nieuwe bomen. Voor iedere boom die gekapt wordt, worden twee nieuwe bomen aangeplant. Voor de nieuwe groene invulling zal een nieuwe groenstrook, aan de zuidzijde van het plangebied, worden gerealiseerd.

3.2 Archeologie

Voor deze locatie gelden geen verplichtingen op basis van het onderliggende bestemmingsplan. Het projectgebied is niet aangewezen als mogelijk archeologisch waardevol. Er is geen dubbelbestemming archeologie aanwezig. Er geldt dan ook geen verplichting tot het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Te allen tijde dient er wel rekening gehouden te worden met archeologische toevallsvondsten.

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

3.3 Bodem

Bij de herinrichting van het stationsgebied Heino zullen er significante grondroerende graafwerkzaamheden plaatsvinden aan en rondom het spoor en het emplacement. Het is daarom van belang dat de milieuhygiënische bodemkwaliteit inzichtelijk wordt gemaakt. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is in opdracht van ProRail door BK Ingenieurs een verkennend bodem en verhardingsonderzoek uitgevoerd conform NEN 5740 (zie Bijlage 7). Voor het onderzoek zijn verschillende boringen uitgevoerd.

Resultaten

Bodemkwaliteit

Ter plaatse van de deellocaties worden in de geanalyseerde mengmonsters van de zintuiglijk schone boven- en ondergrond geen tot maximaal licht verhoogde gehalten zware metalen en PAK aangetoond. Ter plaatse van deellocatie 4 (zie tabel 1) zijn in mengmonsters H4-MM3 en H4-MM5 sterk verhoogde gehalten PAK aangetoond. Dit betreft mengmonsters van grond met een bijmenging bestaande uit baksteen. Deze monsters zijn uitgesplitst en geanalyseerd op PAK. Hieruit volgt dat PAK enkel licht verhoogd aanwezig is. PFAS wordt niet verhoogd aangetoond boven de landelijke achtergrondwaarde.

Waterbodem

In de waterbodem van deellocatie H6 (zie tabel 1) wordt in het slib enkel een verhoogd gehalte zink aangetoond. Dit vormt echter geen belemmeringen voor de verwerking van het slib.

Hergebruiksmogelijkheden grond

De zintuiglijk schone boven- en ondergrond ter plaatse van de deellocaties is altijd toepasbaar (lokaal indicatief klasse 'Wonen') op basis van de parameters uit het standaardpakket grond. De zintuiglijk baksteenhoudende grond ter plaatse van deellocatie 4 voldoet indicatief aan klasse 'Wonen' of 'Industrie'. Ten aanzien van PFAS voldoet de grond indicatief aan klasse 'Landbouw/natuur'.

Asbest

Er is zowel op het maaiveld als in de contactzone (0,0 - 0,5 m -mv) visueel geen asbest aangetroffen. Nader onderzoek naar de aanwezigheid van asbest in grond heeft derhalve niet plaatsgevonden.

Grondwater

In het grondwater worden over het algemeen licht verhoogde concentraties zware metalen (hoofdzakelijk barium) aangetoond. In peilbuis H2.002 wordt (zie tabel 1) barium matig verhoogd aangetoond. De herkomst van de licht verhoogde concentraties is onbekend. Waarschijnlijk betreft het van nature verhoogde achtergrondconcentraties.

Conclusie

In onderstaande tabel zijn de resultaten en conclusies weergegeven van het uitgevoerde bodemonderzoek.

Deel-locatie	Toetsing grond (Wbb)	Toetsing Bbk (indicatief)	Toetsing PFAS	Asbest	Toetsing grondwater
Emplacement Heino e.o.					
H1: Aanleg tunnel	Max >AW	Altijd toepasbaar en klasse 'Wonen'	Landbouw/natuur	nee	licht verhoogd
H2: Verwijderen perron	<AW	Altijd toepasbaar	Landbouw/natuur	nee	matig verhoogd
H3a: Aanleg perron zuidzijde	<AW	Altijd toepasbaar	Landbouw/natuur	nee	licht verhoogd
H3b: Aanleg perron noord	Max >AW	Altijd toepasbaar	Landbouw/natuur	nee	licht verhoogd
H4: Stationsgebied noord	>AW	Altijd toepasbaar, klasse 'Wonen' of 'Industrie'	Landbouw/natuur	nee	licht verhoogd
H5: Stationsgebied zuid	<AW	Altijd toepasbaar	Landbouw/natuur	nee	licht verhoogd
H6: Te dempen watergang	Max >AW	Altijd toepasbaar	Landbouw/natuur	nee	n.v.t.

Tabel 1: samenvatting resultaten deellocaties

Op basis van voorliggend onderzoek worden geen verdere belemmeringen geconstateerd ten opzichte van de voorgenomen bestemmingswijziging.

3.4 Water

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkelingen is door Arcadis een Watertoets uitgevoerd, zie Bijlage 8. Het beschrijft de waterhuishoudkundige ontwerpuitgangspunten voortkomend uit het vigerend waterbeleid en de mogelijkheden die ontstaan door de aanwezige geohydrologische gebiedskenmerken. De watertoets omvat het gehele project, maar binnen dit bestemmingsplan is enkel het gedeelte van het P+R terrein van toepassing.

3.4.1 Grondwater

Het dichtstbijzijnde grondwatermeetpunt is op circa 700 meter van het plangebied gelegen, waarbij er geen grondwatermeetdata beschikbaar over de omgeving aan de noordzijde van het station. Gelet op de afstand is dit grondwaterpunt niet representatief voor het plangebied.



Figuur 17: Ligging grondwatermeetpunt

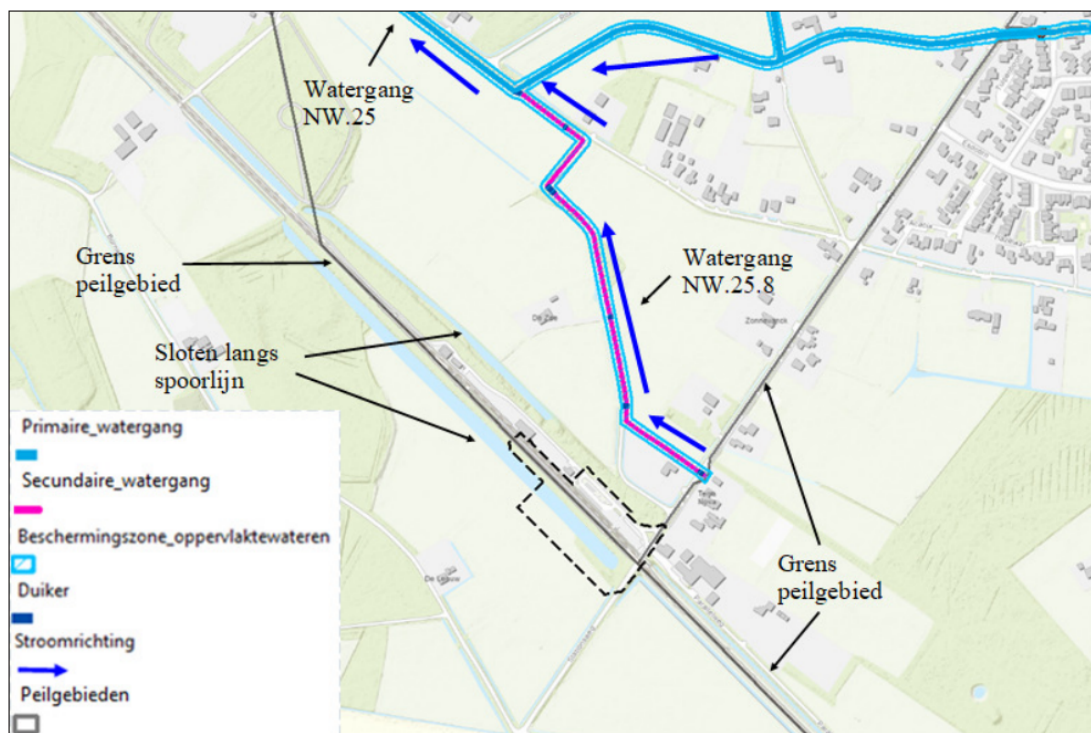
Echter blijkt uit het MIPWA (grondwatermodel voor Noordoost Nederland) dat het plangebied aan de zuidzijde van het spoor op circa 0,3 m-mv ligt en circa 2,2 m-mv ter plaatse van de spoorlijn zelf. Aan de noordkant ligt de grondwaterpeil eveneens op circa 2,2 m-mv (NAP +1,9m).

3.4.2 Oppervlaktewater

Aan weerszijden van de spoorlijn lopen sloten / greppels van circa 0,3 – 0,5 m diep. Het is onbekend of dit zaksloten zijn of dat er afvoer plaatsvindt via duikers.

Er loopt een peilgrens door het projectgebied. Ten noorden van de spoorlijn ligt Peilgebied 397 dat afwatert in noordwestelijke richting naar de Nieuwe Wetering (NW) via de NW.25. Ten zuiden van de spoorlijn ligt Peilgebied 461 dat eveneens afwatert naar de Nieuwe Wetering (NW). De bodemhoogte van de sloten en greppels langs de spoorlijn liggen boven het maximale peil in deze peilgebieden. De gemeente geeft aan dat er geen verbindingen tussen de verschillende peilgebieden zitten.

Watergang NW.25 is een primaire watergang in beheer van het waterschap. Deze watergang loopt ten noorden van het projectgebied in westelijke richting. Er lopen geen watergangen van het waterschap door het projectgebied zelf.



Figuur 18: oppervlaktewater in en rondom het plangebied.

3.4.3 Riolering

Binnen het plangebied zelf ligt geen riolering van de gemeente. Vanaf een gebouw net ten noorden van het plangebied loopt een drukriool in noordelijke richting. In de naastgelegen Stationsweg liggen twee persleidingen Ø 90mm en een vrijval riool Ø 250mm.

3.4.4 Ontwerpuitgangspunten

Door de Gemeente Raalte, Waterschap Drents Overijsselse Delta en ProRail zijn (ontwerp-)uitgangspunten opgesteld. In algemene zin zijn de volgende (ontwerp-)uitgangspunten gehanteerd:

- De minimale ontwateringsdiepte voor wegen is 0,8 meter en voor wadi's 0,5 meter.
- Ondergrondse infiltratievoorzieningen dienen boven de GHG gelegd te worden.

- De onderwateringsdiepte, ter plaatse van het hart van het spoor, dient minimaal 1 meter te bedragen.
- Bij het uitvoeren van de werkzaamheden (het overkluizen van watergang SW.55.98) dient de ontwatering van de spoorlijn gewaarborgd te worden.
- Iedere zijde van het spoor dient zijn eigen water te verwerken.
- Het hemelwater binnen het plangebied mag niet afgevoerd worden naar het openbare riool.
- Het watersysteem mag maximaal 1,6 l/s/ha water afvoeren. Ten tijde van een maximale bui, 111 mm in 48 uur, mag er geen water in de woningen komen en dienen belangrijke ontsluitingswegen vrij van water te blijven.
- Er dient een infiltratievoorziening aangelegd te worden met een minimale berging van 80 mm voor de toename in verhard oppervlak, die binnen tevens binnen 25 uur weer beschikbaar moet zijn voor de volgende bui. Dit is een maatregel waarmee het het hemelwater het grondwater op peil houdt en/of aanvult.
- Voor de toename verhard oppervlak, ten zuiden van de spoorlijn en in de fiets- en voetgangerstunnel, dient er een compenserende berging aangelegd te worden. Deze berging heeft geen bergingseis van 80 mm aangezien deze berging geen overloop heeft naar een watergang.

Daarnaast hebben de gemeente Raalte en ProRail ook afzonderlijk specifieke eisen aangedragen op het ontwerp.

Gemeente Raalte

- Bij een ontwikkeling dient 20 mm hemelwater geborgen en geïnfiltreerd worden, niet enkel over de toename verhard oppervlak maar ook bij vervanging van de bestaande verhardingen.
- Afwatering dient op het terrein met een oor richting het bos ten noorden van de busbaan te geschieden. Hierbij dient mogelijk de berm iets verlaagd te worden.
- De te dempen greppel is getoetst aan artikel 10,1 van de Keur, waaraan voldaan is aan de criteria.
- Er dient rekening gehouden te worden met de eisen aan vormgeving van het hemelwaterstelsel, weergegeven in de Programma van Eisen Inrichting openbare ruimte (2021).
- Er dient rekening gehouden te worden met de gestelde eisen aan hemelwaterriool.

ProRail

- De afwatering van een zandperron met een tegelbestrating via wegzijging door voegen bestrating;
- Maatgevende regenbui van 200 l/s/ha gedurende 15 minuten. Deze hoeveelheid water moet binnen 30 minuten *zijn afgevoerd door een afvoersysteem*;
- Hemelwaterafvoer van perronbevloering en/of een perronkap mag niet worden geloosd in de spoorbak;
- Perronoverkapping in een bebouwde omgeving voorzien van leidingsysteem met afvoer op bestaande *hemelwaterafvoersystemen van de bebouwde omgeving*;
- Hemelwaterafvoeren moeten inspecteerbaar en onderhoudbaar zijn, zonder invloed op de exploitatie van het spoor;
- Het afwateringssysteem van een perron mag geen uitspoeling van grond en taluduitspoeling veroorzaken.
- 100% zijdelingse oppervlakte afstroming.
- Afstromend water buiten baanlichaam afvoeren via watergangen of door infiltratie in de bodem.
- Er dient rekening gehouden te worden met water dat uit de omgeving toestroomt.
- De ontwateringsdiepte dient minimaal 1 meter te zijn, ter plaatse van hart spoor.

Door het volgen van de voorgestelde maatregelen vormt het aspect water geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

3.5 Geluid

Voor het aspect geluid is door Arcadis (2024) een geluidsparagraaf geschreven (zie Bijlage 9). Het nieuwe P+R-terrein van station Heino wordt ten zuiden van het station gerealiseerd en vervangt het huidige P+R-terrein aan de noordzijde. Met deze verplaatsing komt het parkeerterrein verder van de dichtstbijgelegen woning af te liggen. Het nieuwe P+R-terrein wordt gerealiseerd met een capaciteit van 66 parkeerplaatsen en wordt ingericht als een gratis P+R voorziening voor treinreizigers.

Door een ruimtelijke scheiding te hanteren van tussen milieubelastende en milieugevoelige functies kan hinder voorkomen of beperkt worden. In de 'VNG-publicatie Bedrijven Milieuzonering' is voor een autoparkeerterrein een richtafstand aangegeven van 30 m tot een woning in een rustige woonwijk en van 10 m tot een woning in een gemengd gebied. De omgeving van het P+R-terrein kan beschouwd worden als een gemengd gebied vanwege de aanwezigheid van de spoorlijn Zwolle – Almelo. Aangezien de dichtstbijgelegen woning op grotere afstand van het nieuwe P+R-terrein ligt dan 10 m, wordt voldaan aan de richtafstand van VNG.

In de huidige situatie heeft het bestaande P+R-terrein aan de noordkant van het spoor een capaciteit van 36 parkeerplaatsen. Het nieuwe P+R-terrein aan de zuidkant van het spoor heeft een capaciteit van 66 parkeerplaatsen. De uitbreiding van het parkeerterrein met 30 parkeerplaatsen zal resulteren in een toename van het aantal verkeersbewegingen van/naar het P+R-terrein. Ervan uitgaande dat elke parkeerplaats 2 keer per dag wordt gebruikt en daarmee 4 ritten genereert, kan het aantal verkeersbewegingen per dag toenemen met maximaal 264 ritten op de Stationsweg tussen het huidige en nieuwe parkeerterrein. De huidige verkeersintensiteit op dit wegvak bedraagt 1.350 motorvoertuigen per etmaal. De geluidsbelasting neemt langs dit wegvak toe met maximaal 0,4 dB als gevolg van het extra verkeer. Ten noorden van de inrit naar het huidige parkeerterrein is de toename van de geluidsbelasting maximaal 0,2 dB. Een toename van de geluidsbelasting van het wegverkeer van minder dan 1 dB leidt niet tot akoestische herkenbaarheid voor omwonenden. Dit betekent dat de extra voertuigen van en naar het parkeerterrein voor het gehoor niet herkenbaar zijn ten opzichte van de andere voertuigen op de openbare weg.

3.6 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk;
- het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. Er is volgens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

3.6.1 Onderzoek met NIBM-tool

De ontwikkeling betreft de herinrichting rondom het station, bestaande uit het verplaatsen van een busstation, K+R en de aanleg van de P+R. Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn de extra verkeersbewegingen relevant.

Om de situatie te beoordelen is aangenomen dat in het maatgevende jaar 2023 er 72 parkeervakken 2 maal per dag worden bezet (=288 voertuigbewegingen) en er dagelijks 200 voertuigbewegingen zijn ten behoeve van de K+R en ieder uur 2 bussen halteren tussen 6 en 23 uur (= 24 voertuigbewegingen, ca 2,5 % vrachtverkeer). Op basis van de NIBM tool draagt het plan niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (zie figuur 19).

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	512
Aandeel vrachtverkeer	2,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,41
PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 19: uitkomst NIBM-tool verkeersgeneratie parkeren Heino

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de huidige luchtkwaliteit ter plaatse geïnventariseerd. Op basis van de NSL Monitoringstool blijkt dat nu en in de toekomst de luchtkwaliteit (gemeten in fijnstof; PM_{2,5}, PM₁₀ en stikstofdioxide; NO₂) ter plaatse van het plangebied voldoet aan de gestelde grenswaarde van 25 en 40 µg/m³ voor zowel fijnstof als stikstofdioxide. Het aantal dagen dat de etmaalgemiddelde concentratie van PM₁₀ groter is dan 50 µg/m³ lucht ligt eveneens ruimschoots onder de grenswaarde van 35 dagen per jaar.

Er worden geen effecten verwacht op het goede woon- en leefklimaat ten gevolge van het P+R terrein. Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor voorliggende ontwikkeling.

3.7 Verkeer en parkeren

In de huidige situatie heeft het bestaande P+R-terrein van station Heino, gelegen aan de noordkant van het spoor, een capaciteit van 35 reguliere parkeerplaatsen en 1 parkeerplaats voor invaliden.

In de nieuwe situatie zal aan de zuidzijde een nieuw P+R-terrein worden gerealiseerd met een capaciteit van 64 reguliere parkeerplaatsen en 2 parkeerplaatsen voor mindervaliden, een uitbreiding van 30 parkeerplaatsen. De uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen zal resulteren in een toename van het aantal verkeersbewegingen van/naar het P+R-terrein. Uitgaande dat elke parkeerplaats 2 keer per dag wordt gebruikt en daarmee 4 ritten genereert, zal het aantal verkeersbewegingen per dag met maximaal 120 ritten toenemen. De verkeersgeneratie van het P+R-terrein in de nieuwe situatie komt daarmee uit op ongeveer 260 ritten per dag. Het zuidelijke parkeerterrein zal een nieuwe aansluiting krijgen op de Stationsweg welke middels een uitritconstructie wordt vormgegeven. De Stationsweg heeft voldoende capaciteit om het aantal extra ritten te verwerken.

Op het zuidelijke parkeerterrein is tevens een K+R strook voorzien. Met het ontwerp van het P&R terrein wordt rekening gehouden dat de bus voor treinvervangend vervoer zijn draaicirkel kan halen. Op deze manier wordt het mogelijk om ook op station Heino treinvervangend vervoer aan te bieden. Deze bus kan halteren op de Kiss & Ride strook. Het P+R terrein is ingericht conform het PvE Maaiveld parkeren van NS Stations als 'Gratis P+R voorziening'.

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

3.8 Externe veiligheid

Op basis van de Algemene Risicokaart van Nederland (bezocht op: 29-11-2022) zijn geen risicovolle objecten in het plangebied of de directe omgeving aanwezig die in het kader van externe veiligheid nader geanalyseerd moeten worden.



Figuur 20: uitsnede Algemene Risicokaart Nederland

Binnen het plangebied worden geen gevaarlijke stoffen gebruikt, geproduceerd, opgeslagen of getransporteerd. Tevens worden geen nieuwe kwetsbare, beperkt kwetsbare of risicovolle objecten mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan.

Het aspect externe veiligheid levert geen belemmering op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

3.9 Bedrijven- en milieuzonering

ProRail is voornemens het station van Heino her in te richten om het station te ontwikkelen tot een omgeving waarin iedereen op een logische en comfortabele manier zijn/haar weg kan vinden in de aantrekkelijke, groen ingerichte en overzichtelijke stationsomgeving, zowel in het voor- als natransport. De toekomstige ontwikkeling ziet toe op het verplaatsen van het P+R terrein naar de zuidkant, waardoor aan de noordkant een meer hoogwaardige ruimte voor fiets, bushalte en de K+R functie ontstaat. In voorliggend bestemmingsplan wordt ook een nieuwe groenstrook (met NNN waarden) mogelijk gemaakt, ter compensatie van de huidige groenstrook.

Het onderdeel bedrijven- en milieuzonering is getoetst aan de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering. In de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering zijn voorkeursafstanden voor geluidsgevoelige objecten opgenomen voor een autoparkeerterrein ten aanzien van geur en geluid. Volgens de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering bedraagt de voorkeursafstand voor geur 10 meter en voor geluid 30 meter.

Uit onderzoek is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de gestelde voorkeursafstanden van zowel geur als geluid. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen werkzaamheden.

3.10 Ontplobbare oorlogsresten

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een aanvullend onderzoek niet gesprongen explosieven uitgevoerd door REASeuro, zie Bijlage 10. Het onderzoek toont aan dat in de regio oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden.

Gedurende WOII zijn binnen deelprojectlocatie A -Heino km 10.4 tot km 13.2 meerdere luchtaanvallen uitgevoerd, waarbij zowel vliegtuigbommen van 250 lb. en 500 lb. zijn afgeworpen en met boordwapens is geschoten. Ook hebben binnen dit gebied stellingen gestaan, waarin eventueel OO achtergebleven kunnen zijn. Aanwijzingen voor het gebruik van trilling gevoelige ontstekers zijn niet gevonden, waardoor alleen het ongecontroleerd toucheren, bewegen en/of deformeren van OO voorkomen dient te worden.

Indien grondroerende werkzaamheden binnen op OO verdacht gebied en/of bodemlagen dienen plaats te gaan vinden, wordt geadviseerd om voorafgaande aan de werkzaamheden een PRA-OO te laten uitvoeren. De PRA-OO is een bureaustudie waarin de risico is van de geplande grondroerende werkzaamheden in relatie tot de aan te treffen OO in kaart worden gebracht en waarbij de meest efficiënte mitigerende maatregelen worden voorgeschreven en toegelicht.

Het doel van de PRA-OO is antwoord te geven op de volgende vragen:

- Welke risico's ontstaan wanneer de werkzaamheden uitgevoerd worden binnen de op OO verdachte bodemlaag?
- Kunnen mitigerende maatregelen worden uitgevoerd, waardoor eventuele werkzaamheden in de op OO verdachte bodemlaag voorkomen kunnen worden?
- Wat is het advies met betrekking tot de eventueel uit te voeren detectiewerkzaamheden?

Op basis van het rapport PRA-OO kan een gedegen inschatting worden gemaakt van de kosten en doorlooptijden van mitigerende maatregelen voor de uitvoeringsfase van een project en de consequenties die dit heeft voor de geplande werkzaamheden.

Door het volgen van de voorgenoemde voorzorgsmaatregelen en het 'protocol aantreffen OO' vormt het aspect ontplobbare oorlogsresten geen belemmering voor de voorgenomen werkzaamheden.

3.11 Landschap

Op station Heino stap je uit midden in het groen. Het aangrenzende landgoed Rozendaal zorgt voor een afwisselend decor bestaande uit landschapskamers begrenst met volwassen bossen en markante lanen.

Het spoor en stationsomgeving zijn ingepakt met opgaande lineaire groenstructuren welke ook de begrenzing vormen voor de landschapskamers (weide en akkergronden). Hierdoor ligt de spoorzone veelal verscholen in het landschap.

De monumentale beukenbomen langs de stationsweg verwelkomen je zoals op een landgoed. Onder het dak van de boomkronen is een overzichtelijke entreezone met vloeiende vormen ontworpen waarmee de twee nieuwe perrons toegankelijk worden gemaakt. De nieuwe zijperrons worden aan de omgevingszijde voorzien van (beuken)hagen. Hierdoor is het aanblik van de perrons groen.

Door het P&R terrein naar de zuidkant te verplaatsen ontstaat er aan de noordkant een meer hoogwaardige ruimte voor fiets, bushalte en de K+R functie. De grote groenvakken worden ingezaaid met bloemrijk gras en enkele verspreid staande heesters. Nabij de entree worden ook vaste planten toegepast passend bij de schaduwrijke condities van de bomen.

Het nieuwe parkeerterrein komt in de bestaande NNN-strook te liggen. De bestaande lineaire groenstructuur met bomen en struiken wordt gecompenseerd door verplaatsing en of herplant rondom het terrein. Hierdoor treedt er geen verlies in oppervlakte op in het NNN-gebied. Voorwaarde is om de kwaliteit van het groen te verhogen met gebiedseigen soorten en een robuuste struik- en bomenlaag.

De afwatering van het stationsgebied is zichtbaar door het water via een bovengronds systeem richting een natuurlijke wadi te leiden. Deze wadi vormt ook de overgang tussen het parkeerterrein, de nieuwe NNN-strook en de lageregelegen weilanden van Landgoed Rozendaal.

De ruimtelijke relatie tussen de noord- en zuidzijde wordt versterkt door in de middenberm van de

parkeerplaats een rij grote bomen te planten reagerend op de bestaande beukenbomen aan de noordzijde. Aan weerszijde van het spoor ontstaat hierdoor op termijn een herkenbare groenstructuur.

3.12 M.e.r.-beoordeling

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

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

Activiteit	Gevallen	Plannen	Besluiten
D2.2 Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: a. de aanleg van een nieuwe trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage;	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D11.2 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel 2: Relevante categorieën bijlage bij besluit m.e.r.

Categorie D2.2: niet van toepassing

Er is geen sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een bovengrondse spoorweg waarvoor een bestemmingsplanwijziging nodig is, of aangevraagd wordt.

Categorie D11.2: niet van toepassing

Of er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. hangt af van het antwoord op de vraag of er sprake is van een (wijziging van een) stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit mer. Dit hangt af van de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen. Voorgenomen ontwikkeling is beperkt van aard, aangezien een grootdeel van het plangebied op dit moment al functioneert als stationsgebied. Beperkte (versnipperde) deelgebieden moeten middels voorliggend bestemmingsplan gewijzigd worden als bestemming. Het gaat hierbij om de bestemmingen Natuur (die wordt verplaatst) en Agrarisch met waarden - Landschapswaarden. Daarnaast wordt enkel het stationsgebied heringericht, waarmee de aantal treinbewegingen en busbewegingen gelijk blijven. Buiten de groenstrook met natuurwaarden (NNN) worden er geen aspecten gewijzigd, die leiden tot een grotere milieubelasting. In de paragrafen 3.1 tot en met 3.10 wordt ook onderbouwd dat er geen significante negatieve effecten op de omgeving plaatsvinden. De NNN-waarden worden binnen het plangebied in afstemming en samenwerking met de Provincie gecompenseerd, waarmee deze natuurwaarden ook voldoende worden geborgd. Tevens wordt natuurontwikkeling niet als stedelijke ontwikkeling gezien.

Hiermee hoeft voorgenomen ontwikkeling niet aangeduid te worden als stedelijk ontwikkelingsproject. Geconcludeerd kan worden dat er geen vormvrije m.e.r.- beoordeling niet benodigd is omdat de activiteit niet valt onder activiteiten benoemd in derdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Hoofdstuk 4 Toelichting op de planregels

In dit hoofdstuk worden, voor zover dit nodig en wenselijk wordt geacht, de van het bestemmingsplan deel uitmakende regels van een nadere toelichting voorzien. Een actueel bestemmingsplan met een heldere regeling draagt bij aan de handhaafbaarheid van de inrichting van het plangebied en geldt als toetsingskader voor het gebruik en de bouw mogelijkheden.

4.1 Inleiding

De regels geven inhoud aan de aangegeven bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen gebruikt mogen worden en wat en hoe er gebouwd mag worden.

Bij dit bestemmingsplan is zo veel mogelijk aangesloten bij de regels van het bestemmingsplan 'Buitengebied Raalte'.

Verbeelding

Op de verbeelding zijn de bestemmingen, met de bijbehorende aanduidingen die in het gebied voorkomen, in beeld gebracht.

Regels

De opbouw van de regels is gelijk aan die van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012. De opbouw van de regels is als volgt:

- hoofdstuk 'Inleidende regels' van de regels geeft de algemene bepalingen weer. Het betreft de 'Begrippen' (artikel 1), waarin de in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd. In artikel 2 'Wijze van meten' wordt aangegeven hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden;
- in hoofdstuk 'Bestemmingsregels' zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Per bestemming is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsbepalingen opgenomen (wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden);
- in hoofdstuk 'Algemene regels' staan aanvullende bepalingen die, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, voor het hele plangebied gelden. Hierbij kan worden gedacht aan de algemene afwijkingsregeling, die het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid geeft om op ondergeschikte punten van de regels in hoofdstuk 2 af te wijken;
- hoofdstuk 'Overgangs- en slotregels' van de regels heeft betrekking op het overgangsrecht en de slotbepaling.

4.2 Bestemmingsregels

Navolgend wordt de bestemmingen nader toegelicht.

Natuur

Deze bestemming is toegekend aan nieuw te ontwikkelen natuurgebied. Dit betreft compensatiegebied voor het aantasten van NNN-gebied door de aanleg van de P+R. Binnen deze bestemming is het oprichten van gebouwen ten behoeve van de bestemming uitsluitend via een afwijkingsregel toegestaan.

Verkeer - Railverkeer

Naast spoorweginfrastructuur zijn hier onder meer wegen, straten, paden, parkeervoorzieningen en geluidwerende voorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn binnen deze bestemming niet toegelaten.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1.1 Participatie

Om de omwonenden in een vroeg stadium te informeren over de plannen om het traject Zwolle-Enschede te verbeteren, zijn er voor het stationsgebied Heino bewonersavonden georganiseerd op 31 mei 2022 en 24 november 2022. Op basis van een vlekkenplan heeft dit de mogelijkheid gegeven aan lokale bewoners om mee te denken over opstellingsvarianten en inspraak te hebben waarom voor specifieke ontwerpbesluiten is gekozen. Daarnaast zijn er de tijdens het opstellen van het Referentie-ontwerp klankbordgroep avonden georganiseerd waarop de geïnteresseerden konden meedenken. Deze input is (waar mogelijk) meegenomen in de huidige ontwerpen, in de laatste klankbordgroepen is dit ook teruggekoppeld aan de omwonenden.

5.1.2 Bestemmingsplanprocedure

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart (artikel 3.8 Wro).

Gronden binnen het plangebied zijn in eigendom van ProRail en de gemeente zodat de uitvoering van het plan feitelijk gerealiseerd kan worden.

Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat een bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een ruimtelijk plan, daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten, waterschappen en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Hiervoor is het voorontwerpbestemmingsplan aan de gebruikelijke overlegpartners van de gemeente (namelijk de Provincie Overijssel en de Waterschap Drents Overijsselse Delta) verzonden. Inhoudelijke reacties die binnen zijn gekomen op het plan, zijn verwerkt.

Vastellingsprocedure

Nadat alle vooroverlegreacties bekend zijn, is het ontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dit ontwerp bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd. Het bestemmingsplan 'Buitengebied, P+R Heino' heeft van donderdag 22 juni 2023 tot en met woensdag 2 augustus 2023 in ontwerp ter inzage gelegen. In de periode heeft het ontwerp bestemmingsplan ter voldoening aan artikel 3.8. van de Wet op de ruimtelijke ordening voor een ieder ter inzage gelegen. Daarnaast is het ontwerp digitaal raadpleegbaar geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze termijn kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken aan de raad van de gemeente Raalte.

Tijdens deze periode zijn twee zienswijzes ingediend. De beantwoording van de zienswijze is terug te vinden in Bijlage 11. Hierin worden ook de eventuele wijzigingen op het bestemmingsplan beschreven. Het bestemmingsplan is op **@@@** vastgesteld door de gemeenteraad van Raalte.

Beroep

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan voor de tweede maal zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling

Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

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

Arcadis Nederland B.V.

www.arcadis.com