



**Royal  
HaskoningDHV**  
*Enhancing Society Together*

# Bestemmingsplan Buitengebied Hardenberg, N377-Sluis IV

Toelichting



**Documenttitel:** Bestemmingsplan Buitengebied Hardenberg, N377-Sluis IV  
Toelichting

**Status:** Ontwerp

**Datum:** 2 oktober 2013

**Projectnaam:** N377

**Projectnummer:** BC1618

**Opdrachtgever:** Provincie Overijssel

**Referentie:** R001

**Auteur(s):** F.M. Baarslag

**Collegiale toets:** J.W. Geuke

**Datum/paraaf toets:**

**Vrijgegeven door:** J. Stegeman

**Datum/paraaf vrijgave:**



## **Buitengebied Hardenberg, N377-Sluis IV**

# Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3 Vigerende plannen	7
1.4 Leeswijzer	8
<b>Hoofdstuk 2 Huidige situatie</b>	<b>9</b>
2.1 Historie	9
2.2 Functionele inrichting	9
2.3 Ruimtelijke structuur	10
<b>Hoofdstuk 3 Beleidskader</b>	<b>11</b>
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	15
<b>Hoofdstuk 4 Planbeschrijving</b>	<b>17</b>
4.1 Doelstellingen en uitgangspunten	17
4.2 Maatregelen	18
<b>Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten</b>	<b>19</b>
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)	19
5.2 Luchtkwaliteit	21
5.3 Geluidhinder	21
5.4 Externe veiligheid	23
5.5 Bodemkwaliteit	24
5.6 Water	25
5.7 Ecologie	25
5.8 Archeologie en cultuurhistorie	27
5.9 Explosieven	28
<b>Hoofdstuk 6 Juridische planopzet</b>	<b>29</b>
6.1 Algemeen	29
6.2 Indeling regels	29
<b>Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid</b>	<b>31</b>
7.1 Economische uitvoerbaarheid	31
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
7.2.1 Inspraak	31
7.2.2 Overleg	31
7.2.3 Zienswijzen	31

## Bijlagen

<b>Bijlage 1</b>	<b>Aanmeldingsnotitie ten behoeve van een vormvrije m.e.r.-beoordeling</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Toetsing luchtkwaliteitseisen Wm Kruispunt N377/Sluis 4</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Reconstructie N 377 ter hoogte van km 17.2 Akoestisch onderzoek</b>

- Bijlage 4**      **Historisch onderzoek N 377 knelpunten 8, 12, 13, 14 en 18**
- Bijlage 5**      **Watertoetsen herinrichting N377**
- Bijlage 6**      **Quicksan natuurtoets herinrichting N377**
- Bijlage 7**      **Archeologisch bureauonderzoek**
- Bijlage 8**      **Vooronderzoek N377 Lichtmis - Slagharen explosieven**





# Toelichting



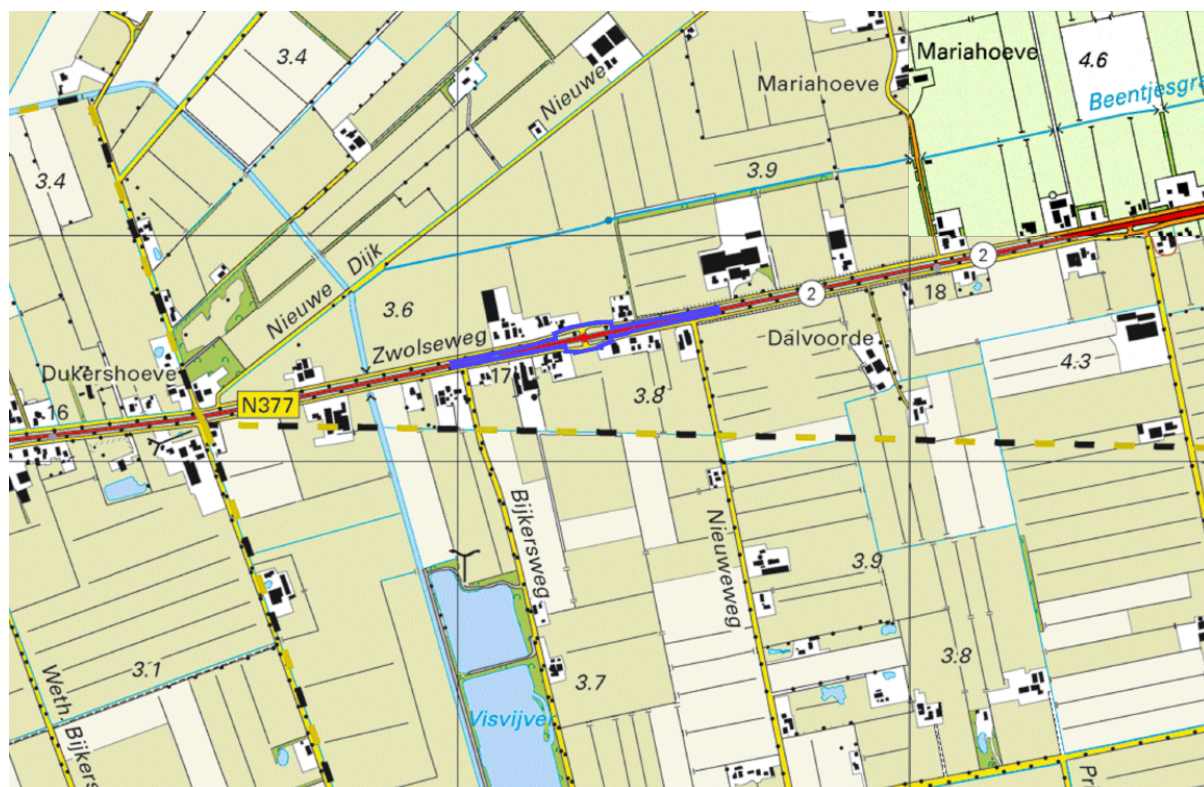
# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

De provinciale weg N340 (Zwolle – Ommen) is een belangrijke schakel in de regionale hoofdwegenstructuur van Noord Overijssel. Om de regionale bereikbaarheid in de toekomst te verbeteren, wil de provincie de N340 anders inrichten. Onderdeel van herinrichting van de N340 is het duurzaam veilig inrichten van de N377 tussen Lichtmis en Slagharen.

## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De N377 is een provinciale weg gelegen tussen Coevorden en Hasselt. De herinrichting betreft het traject Slagharen - Lichtmis. Op dit tracé worden een aantal maatregelen getroffen. Dit bestemmingsplan omvat de maatregelen aan de oversteek van de N377 tussen Nieuwleusen en Balkbrug ter hoogte van Sluis IV. In afbeelding 1.1 is het plangebied weergegeven.



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied

## 1.3 Vigerende plannen

Ter plaatse van het plangebied geldt het volgende bestemmingsplan:

- bestemmingsplan "Buitengebied Hardenberg, Reestdal en Bergentheim-Zuid", gemeente Hardenberg (vastgesteld 23 april 2013).

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie en de gemeente uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de doelstelling en uitgangspunten. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de verbeelding en planregels worden besproken. Tot slot volgt in de hoofdstukken 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de het overleg en de ter visie legging.

## Hoofdstuk 2 Huidige situatie

### 2.1 Historie

De N377 tussen Lichtmis en Slagharen is gelegen deels aan de noordoever van de Dedemsvaart, deels op de gedempte Dedemsvaart en deels aan de noordoever van het Ommerkanaal. In 1967 kwam het wegdeel van de N377 in Balkbrug gereed. In 1974 kwam het laatste wegdeel vanaf De Pol tot aan Slagharen gereed.

### 2.2 Functionele inrichting

De N377 is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en kent verschillende maximum snelheden. Op grote delen van het tracé tussen Lichtmis en Slagharen geldt buiten de bebouwde kom een snelheidsregime van 100 km/u. Ter plaatse van enkele kruispunten geldt een maximum snelheid van 70 km/u. Ter hoogte van het bedrijventerrein De Grift - De Meele (Nieuwleusen) en de aansluiting met de N48 geldt een maximum snelheid van 80 km/u. Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 50 of 70 km/u. Bij de overgangen van 100 naar 50 km/u is een overgangszone aanwezig met een maximumsnelheid van 70 km/h. Ter plaatse van het plangebied geldt een snelheidsregime van 100 km/u. Op de parallelweg geldt een snelheidsregime van 60 km/u.

#### *Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid N377*

Uit de ongevalanalyse blijkt dat in de periode 2007 – 2009 147 ongevallen zijn geregistreerd op de N377 tussen Lichtmis en Slagharen. Van deze ongevallen hadden er 25 een afloop met letsel, waarvan één dodelijk. Op zeven locaties vonden twee letselongevallen plaats en op andere ongevallocaties maximaal één letselongeval.

De oversteekbaarheid van de N377 is in de huidige situatie op een aantal plekken als 'slecht' te duiden. In de autonome ontwikkeling zal de oversteekbaarheid verslechteren door de autonome toename van het verkeer.

#### *Openbaar vervoer*

De N377 wordt intensief door het openbaar vervoer gebruikt. De grootste reizigersstroom bevindt zich tussen Dedemsvaart en Zwolle. Vijf buslijnen maken in de huidige situatie gebruik van de N377. Ook in de toekomst is dit het geval.

#### *Recreatie*

De N377 vervult een functie voor ontsluiting van enkele locaties waar verblijfsrecreatie plaatsvindt, zoals het Attractiepark Slagharen en enkele campings. In het Vechtdal is een fietsknooppuntennetwerk dat op een aantal locaties de N377 kruist.

#### *Kabels en leidingen*

Parallel aan de N377 liggen diverse kabels en leidingen, onder andere een hoogspanningslijn aan de zuidkant van het Ommerkanaal parallel aan de N377. Deze kruist de N377 tussen Dedemsvaart en de N343.

### 2.3 Ruimtelijke structuur

Het tracé N377 Lichtmis - Slagharen doorkruist twee kernen (Nieuwleusen en Balkbrug). De bebouwing in deze kernen is klein van schaal en heeft een historische uitstraling. De bebouwing is georiënteerd op de verkavelingsrichting. In tegenstelling tot de kleinschalige bebouwing is de infrastructuur groots opgezet. De grote ruimte tussen de woningen en de ruime afmeting van het wegprofiel is ontstaan door de ligging van de Dedemsvaart in deze kernen. Het groots opgezette profiel refereert daarmee duidelijk aan de voormalige Dedemsvaart. De grootschalige infrastructuur en de kleinschalige bebouwing leveren in deze kernen een sterk contrast op.

De N377 loopt buiten de kernen door een veenkoloniaal landschap met rechte lijnen en rationele verkavelingen. Het Beekdal Reest raakt ter hoogte van Balkbrug zowel de N48 als de N377. De N377 ligt ten westen van de N48 deels op de gedempte Dedemsvaart waar het profiel parallelwegen en brede grasbermen heeft, al dan niet voorzien van bomen. Ten oosten van de N48 ligt een krappere profiel dat niet op het tracé van de voormalige Dedemsvaart ligt. Het tracé doorkruist op dit deel het veenkoloniaal landschap. Voorts wordt de beeldstructuur gekenmerkt door enkele watergangen die parallel aan de N377 lopen of de N377 kruisen.

## Hoofdstuk 3    Beleidskader

### 3.1    Rijksbeleid

#### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

Begin 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid heeft onder meer de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 vervangen. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen m.b.t. (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen heeft het Rijk een 'ladder' voor duurzame verstedelijking opgenomen (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk. Deze ladder is op dit plan overigens niet van toepassing.

Het Rijk kiest in de SVIR voor inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Dit bestemmingsplan heeft geen raakvlakken met de 13 verschillende nationale belangen.

#### **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

De doorwerking van het ruimtelijk beleid wordt geregeld met een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in 2008 zijn de beleidsuitgangspunten in de diverse planologische kernbeslissingen (pkb) in principe alleen bindend voor het Rijk. In de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid staat een overzicht van de nationale ruimtelijke belangen in de vigerende pkb's. Ook is aangegeven waarvoor de bevoegdheid voor het stellen van regels per AMvB wordt ingezet.

De inwerkingtreding van de AMvB vindt gefaseerd plaats. Zowel in 2009 als medio 2011 is een ontwerpbesluit gepubliceerd. De onderdelen uit 2009 met de nationale belangen uit onder meer de Nota Ruimte zijn inmiddels vastgesteld. De regels zijn bedoeld om op lokaal niveau in bestemmingsplannen te worden verwerkt. Het betreft een beperkt aantal van de beslissingen van wezenlijk belang (en evt. concrete beleidsbeslissingen) uit de Nota Ruimte, alsmede uit de PKB Ruimte voor de Rivier, de PKB Derde Nota Waddenzee, de PKB Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2) en de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Deze belangen maken nog steeds deel uit van het geldende nationale ruimtelijke beleid, zoals beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Medio 2012 is het Barro aangevuld. De inhoud van deze artikelen is gebaseerd op de nieuwe onderwerpen van het ruimtelijke beleid, die door het Rijk in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn vastgesteld. Het betreft onderwerpen op het gebied van de hoofdinfrastructuur (reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond

rijksvaarwegen en hoofdbuisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, het vereenvoudigde regime van de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

### **Conclusie**

Het rijksbeleid heeft 13 nationale belangen. Het bestemmingsplan heeft geen raakvlakken met deze belangen. Dit bestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van het rijksbeleid.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **Omgevingsvisie Overijssel (2012)**

De Omgevingsvisie Overijssel (1 juli 2009) schetst een visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel.

De Omgevingsvisie heeft de status van:

- Structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro);
- Regionaal Waterplan onder de Waterwet (en provinciaal Waterhuishoudingsplan onder de Wet op de waterhuishouding tot de inwerkingtreding van de Waterwet);
- Milieubeleidsplan onder de Wet milieubeheer;
- Provinciaal verkeer- en vervoersplan onder de Planwet Verkeer en Vervoer;
- Bodemvisie in kader van ILG-afspraken met het Rijk.

Leidende thema's voor de Omgevingsvisie zijn duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. De ambitie van Overijssel is om een vitale samenleving tot ontplooiing te laten komen in een mooi landschap. Een samenleving, waarin alle Overijsselaars zich thuis voelen en participeren. Met bloeiende steden als motoren voor cultuur en werkgelegenheid, ingebed in een landschap, waarin wonen, natuur, landbouw en water elkaar versterken.

#### *Duurzaamheid*

Voor duurzaamheid hanteert de provincie de volgende definitie: 'Duurzame ontwikkeling voorziet in de behoefte aan de huidige generatie, zonder voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien'. De keuze voor duurzaamheid uit zich bijvoorbeeld in de grote aandacht voor de wateropgave en een belangrijke bijdrage aan reductie van broeikasgassen.

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

De ambitie van de provincie is een kwaliteitsontwikkeling in gang zetten, waarbij elk project, elke ontwikkeling iets bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving. Voor het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn de bestaande gebiedskenmerken het uitgangspunt. De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit vooral versterken door deze gebiedskenmerken te verbinden aan nieuwe ontwikkelingen.

Ruimtelijke kwaliteit moet gerealiseerd worden door naast bescherming vooral in te zetten op het verbinden van bestaande gebiedskwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen waarbij bestaande kwaliteiten worden beschermd en versterkt en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd.

De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. Enkele belangrijke beleidskeuzes waarmee de provincie haar ambities wil realiseren zijn:

- Door meer aandacht voor herstructurering wordt ingezet op een breed spectrum aan woon-, werk- en mixmilieu's; dorpen en steden worden gestimuleerd hun eigen kleur te ontwikkelen.
- Investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein en fiets, waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan.
- Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik bij bebouwing door hantering van de zogenaamde 'SER-ladder'; deze methode gaat ervan uit dat eerst het gebruik van de ruimte wordt geoptimaliseerd, dan de mogelijkheid van meervoudig ruimtegebruik wordt onderzocht en dan pas de mogelijkheid om het ruimtegebruik uit te breiden, wordt bekeken; hierbij is afstemming tussen gemeenten over woningbouwprogramma's en bedrijfslocaties noodzakelijk.



- Ruimtelijke plannen ontwikkelen aan de hand van gebiedskenmerken en keuzes voor duurzaamheid.

De provincie heeft ten aanzien van autoverkeer de ambitie om te zorgen voor een goede bereikbaarheid voor het autoverkeer van en naar stedelijke netwerken en streekcentra. Het buitengebied wordt vanaf de hoofdstructuur ontsloten met gebiedsontsluitingswegen naar locaties en gebieden met bovenlokale verkeersbewegingen. Vorm en functie van wegen in het buitengebied voegen zich naar de gebiedskenmerken en versterken de leefbaarheid. Bij het ontwerp van de maatregelen is waar nodig en mogelijk rekening gehouden met de gebiedskenmerken en de landschappelijke waarden van het gebied.

### **Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel**

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene en de stedelijke omgeving.

Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, te weten:

1. generieke beleidskeuzes;
2. ontwikkelingsperspectieven;
3. gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

#### *Generieke beleidskeuzes*

Generieke beleidskeuzes zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. In deze fase wordt beoordeeld of er sprake is van een behoefte aan een bepaalde voorziening. Ook wordt in deze fase de zogenaamde 'SER-ladder' gehanteerd. Deze komt er kort gezegd op neer dat eerst bestaande bebouwing en herstructurering worden benut, voordat er uitbreiding kan plaatsvinden.

Andere generieke beleidskeuzes betreffen de reserveringen voor waterveiligheid, randvoorwaarden voor externe veiligheid, grondwaterbeschermingsgebieden, bescherming van de ondergrond (aardkundige en archeologische waarden), landbouwontwikkelingsgebieden, Natura 2000-gebieden, Ecologische Hoofdstructuur en verbindingzones. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

#### *Ontwikkelingsperspectieven*

Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelingsperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke omgeving. Met dit spectrum geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids- en kwaliteitsambities.

#### *Gebiedskenmerken*

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust-en-leisurelaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag 'hoe' een ontwikkeling invulling krijgt.

Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden bezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar dat past in de ontwikkelingsperspectieven en hoe het uitgevoerd kan worden.

### **Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overijssel**

De toetsing van de realisatie van de kruising van de N377 aan de Omgevingsvisie Overijssel leidt tot het volgende beeld.

#### *Generieke beleidskeuzes*

Bij de afwegingen in de eerste fase 'generieke beleidskeuzes' is er één aspect dat bijzondere aandacht verdient. Dit betreft zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. Deze is hieronder toegelicht.

#### Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

De SER-ladder is ontwikkeld voor gebiedsontwikkeling in de Stedelijke omgeving. In de Groene omgeving wordt gesproken van het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. De principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik zijn naar analogie als volgt samen te vatten.

- (her)benutting van bestaande bebouwing;
- combinatie van functies conform gebiedskenmerken;
- uitbreiding in aansluiting op bestaande bebouwing, rekening houden met aansluiting, conform gebiedskenmerken.

#### *Ontwikkelingsperspectieven*

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene en stedelijke omgeving. Met de ontwikkelingsperspectieven wordt de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de provincie Overijssel vormgegeven. Hiervoor gelden de gebiedskenmerken als onderligger.

Het ontwikkelingsperspectief geeft een hoofdcoers op provinciaal niveau. Dit vraagt maatwerk op lokaal niveau. De begrenzing van de gebieden moet worden gezien als signaleringsgrens. Bij doorvertaling naar gemeentelijk niveau betekent dit dat er nog variaties en detailleringen kunnen voorkomen. Omdat ontwikkelingsperspectieven geen functies bepalen, maar een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief schetsen voor een combinatie aan functies, is er, naast een lokale invulling van de begrenzing, ook ruimte voor lokale afwegingen binnen de ontwikkelingsperspectieven.

De ontwikkelingsperspectieven zijn dan ook niet normstellend maar richtinggevend. Afwijkingen van de ontwikkelingsperspectieven zijn mogelijk als daar op lokaal niveau maatschappelijke of sociaaleconomische redenen voor zijn, mits de ruimtelijke kwaliteit conform de gebiedskenmerken wordt versterkt en er voor de beoogde ontwikkeling geen sprake is van een MER-plicht.

Het ontwikkelingsperspectief voor de N377 en haar omgeving bij Skuis IV is 'buitengebied accent productie (schoonheid van de moderne landbouw)'. Deze gebieden zijn gebieden voor landbouw die bijdragen aan de kwaliteit van de open cultuurlandschappen. In de gebieden met kenmerk 'schoonheid van de moderne landbouw' is ruimte voor schaalvergroting en verbreding.

De maatregelen ter plaatse van Sluis IV staan de ontwikkeling van de landbouwproductie niet in de weg.  
*Gebiedskenmerken*

Natuurlijke laag: Hoogveengebieden (in cultuur gebracht)

In het gebied zijn geen hoogveenrestanten aanwezig, alle hoogveen is in cultuur gebracht. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een bestemming die het hoogveen kan beschermen, deze agrarische en natuurlijke gebieden liggen buiten dit bestemmingsplan.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap: Veenkoloniaal landschap

De veenkoloniale landschappen zijn de gebieden met een dragende structuur van kanalen en waterlopen met een kenmerkende kwetsbare architectonische kwaliteit van de bebouwing. De dragende structuur wordt niet aangetast door het aanpassen van de verkeerssituatie ter plaatse van Sluis IV. Het plan tast evenmin de architectonische kwaliteit aan, omdat er binnen het plan geen bebouwing aanwezig is en geen bebouwing is toegestaan.

Stedelijke laag: Gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen

Het regionale en lokale netwerk van wegen volgt de patronen van het landschap. De N377 is een gebiedsontsluitingsweg A. De profilering van de N377 wordt ter plaatse van Sluis IV niet aangepast.

Stedelijke laag: Kanalen en vaarten

De kanalen en vaarten vormen lineaire landschappelijk structuren. De Dedemsvaart is een dergelijke vaart. Overigens is de Dedemsvaart ter plaatse omgelegd en ligt deze niet in de omgeving van de N377.

Lust en Leisurelaag: Donkerte

Lichte gebieden geven een beeld van de economische dynamiek. De donkere gebieden daarentegen geven een beeld van de 'buitengebieden'. Ter plaatse van Sluis IV dient aandacht te zijn voor het donkere gebied. Dit vereist het selectief inzetten en richten van kunstlicht. Hier is aandacht voor in het ontwerp van de weg.

### *Conclusie*

Geconcludeerd kan worden dat het aanpassen van de situatie ter plaatse van Sluis IV in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel verwoordde ruimtelijk beleid.

### **Omgevingsverordening Overijssel (2012)**

De Omgevingsverordening (1 juli 2009) zorgt voor de juridische borging van de Omgevingsvisie. De Omgevingsverordening heeft de status van:

- ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1. Wet ruimtelijke ordening;
- milieuverordening in de zin van artikel 1.2. Wet milieubeheer;
- waterverordening in de zin van de Waterwet;
- verkeersverordening in de zin van artikel 57. Wegenwet en artikel 2A. Wegenverkeerswet.

De omgevingsverordening geeft voorschriften over de wijze waarop verschillende thema's meegenomen dienen te worden in de bestemmingsplannen.

### *Ruimtelijke kwaliteit*

Ruimtelijke kwaliteit is één van de belangrijkste thema's. Onder het versterken van de ruimtelijke kwaliteit wordt verstaan het leggen van nieuwe verbindingen tussen bestaande gebiedskwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen, waarbij bestaande kwaliteiten worden beschermd en versterkt en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd. Dit is juridisch verankerd in de Omgevingsverordening. De specifieke gebiedskenmerken zijn beschreven in de Catalogus Gebiedskenmerken, die als bijlage deel uitmaakt van de Omgevingsverordening.

### **Waterbeheerplannen 2010-2015**

De Waterwet (2009) verplicht de waterschappen om waterbeheerplannen op te stellen met een looptijd van zes jaar. In de gemeente Hardenberg zijn vier waterschappen verantwoordelijk voor het oppervlaktewater en het zuiveren van afvalwater: Velt en Vecht, Reest en Wieden, Regge en Dinkel en Groot Salland. Alle vier de waterschappen maken deel uit van het KRW stroomgebied Rijn-Oost.

Het verder ontwikkelen van de veiligheid in het watersysteem is een belangrijke opgave voor de waterschappen. Zij houden daarbij rekening met het veranderende klimaat. Zowel in stedelijk als in landelijk gebied wordt meer ruimte gegeven aan water. Dat kan door de instrumenten van de ruimtelijke ordening op een juiste manier toe te passen. De kansen worden benut om de wateropgaven te combineren met plannen en initiatieven voor landbouw, natuur en recreatie. Samen met onder andere Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en burgers zoeken de waterschappen naar de beste oplossingen.

## **3.3 Gemeentelijk beleid**

### **Waterplan Hardenberg (2008)**

Het Waterplan Hardenberg is door de gemeente opgesteld in samenwerking met de provincie en de waterschappen Velt en Vecht, Reest en Wieden, Groot Salland en Regge en Dinkel. Het plan geeft een toekomstvisie tot 2020 waarin is vastgelegd hoe de gemeente en waterschappen met het water om willen gaan. Het doel van het plan is:

- Afstemmen van beleid en verdiepen samenwerking;
- Oplossen van knelpunten en benutten van kansen;
- Voldoen aan nieuw beleid en wetgeving;
- Vastleggen wateropgave voor het stedelijk en het landelijk gebied.

### *Visie 2020 Buitengebied*

In het buitengebied is het waterbergend vermogen sterk vergroot en zijn de natuurwaarden langs watergangen versterkt, passend binnen de huidige functies van de gebieden. Waar mogelijk worden de gronden van particuliere terreinbeheerders ingezet voor waterretentie. Gestreefd wordt naar het zoveel mogelijk vasthouden en bergen van water in het watersysteem. Streven is een verdubbeling van de ruimte voor waterberging in het buitengebied, bijvoorbeeld middels het verbreden van watergangen. Naast ruimte voor water ontstaan hierdoor kansen voor natuur in de oevers, dit heeft een positief effect

op de waterkwaliteit. De waterberging moet passen binnen de huidige landbouwfunctie, het waterpeil is niet verhoogd.

### **Gemeentelijk Rioleringsplan 2009 - 2013**

Vanuit de Wet Milieubeheer is een gemeente verplicht om een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) op te stellen. Per 1 januari 2013 is de 'Wet gemeentelijke watertaken' van kracht geworden, die een wijziging aanbrengt in de Gemeentewet, de Wet op de waterhuishouding en de Wet milieubeheer. Naast de zorgplicht voor afvalwater is ook de zorgplicht voor hemelwater en grondwater opgenomen. In het GRP zijn de volgende doelen en speerpunten opgenomen:

- Zorgen voor inzameling van afvalwater;
- Zorgen voor transport van afvalwater;
- Zorgen voor inzameling van regenwater (voor zover niet verzorgd door particulieren);
- Zorgen voor de verwerking van ingezameld regenwater;
- Zorgen dat er beleid vastgesteld wordt op het gebied van de gemeentelijke grondwaterzorgplicht en (zorgen dat dit uitvoering krijgt);
- Doelmatig beheer en een goed gebruik van de riolering;
- De kans op wateroverlast als gevolg van hevige neerslag zoveel mogelijk verkleinen;
- De vuilemissie via overstorten en regenwateruitlaten zoveel mogelijk verminderen;
- Het inzicht in de technische staat en het functioneren van de riolering verder verbeteren.

## Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

De N377 Lichtmis - Slagharen is op diverse delen al duurzaam veilig ingericht. Op enkele onderdelen is dit niet of minder het geval. Daartoe heeft de provincie, in samenwerking met de gemeenten en belangenverenigingen, geïnventariseerd welke knelpunten zich op het traject bevinden. Tijdens deze inventarisatieronde zijn in totaal 19 verkeersveiligheidsknelpunten gedefinieerd. Deze knelpunten richten zich op specifieke locaties op de N377, zoals kruispunten, oversteeklocaties en de bebouwde kommen van Nieuwleusen en Balkbrug.

### 4.1 Doelstellingen en uitgangspunten

Het doel van het N377-project is om de N377 Lichtmis - Slagharen duurzaam veiliger in te richten met behoud van het huidige snelheidsregime. Hier wordt invulling aan gegeven door oplossingsmogelijkheden voor 19 gedefinieerde knelpunten te onderzoeken.

Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De huidige snelheidsregimes blijven gelijk;
- De Omgevingsvisie van Overijssel is leidend;
- De N377 is in de Omgevingsvisie onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer en het regionale openbaar vervoer netwerk. Op de N377 wordt hierdoor, en op basis van de Omgevingsvisie, prioriteit gegeven aan de doorstroming en verkeersveiligheid van het verkeer boven de ruimtelijke kwaliteit / ruimtelijke inpassing van de weg;
- In lijn met de Omgevingsvisie is er bij de voorgestelde maatregelen bijzondere aandacht voor de ruimtelijke inpassing van de weg. Ruimtelijke kwaliteit maakt daarom integraal onderdeel uit van de oplossingsrichtingen. Er wordt onder meer rekening gehouden met bestaande landschappelijke structuren en bestaande (groen)elementen.
- In de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel is bij verkeerswegen als doel gesteld dat de principes van een duurzaam veilig wegontwerp daarbij kosteneffectief dienen te zijn;
- De oplossingen hebben als primair doel het duurzaam veiliger maken van de N377 waarbij het minimaliseren van (potentiële) conflictpunten (punten waar verkeer elkaar kruist) zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Bij het bepalen van de noodzaak van maatregelen geeft het bestaande ongevallenbeeld een belangrijke indicatie, maar dit bestaande ongevallenbeeld is niet alles bepalend. De beoogde maatregelen dienen immers ook een preventief doel, namelijk het voorkomen van ongevallen die nu (gelukkig) niet hebben plaatsgevonden.
- Naast het zoveel mogelijk voorkomen van potentiële conflictpunten is een ander belangrijk principe van een duurzaam veilig wegontwerp het onderscheid van wegen in verschillende categorieën<sup>1</sup>. Per categorie gelden er ontwerprichtlijnen<sup>2</sup> die tot doel hebben om door middel van de vormgeving van de weg aan de weggebruiker duidelijk te maken welk verkeersgedrag wordt verwacht, bijvoorbeeld ten aanzien van de gereden snelheid en voorrangssituatie(s). De N377 is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, op enkele lange wegvakken geldt in de huidige situatie een maximumsnelheid van 100 km/u;
- Voor wegen met dezelfde functie, maar gelegen binnen of buiten de bebouwde kom, gelden andere ontwerprichtlijnen. Binnen de bebouwde kom wordt een ander verkeersgedrag van weggebruikers verwacht dan buiten de bebouwde kom.
- De werkzaamheden aan de N377 dienen (waar mogelijk) afgerond te zijn voor de start van de uitvoering van de werkzaamheden aan de N340/N48 Zwolle-Ommen.

Op- en langs de N377 vinden (naast de plannen met betrekking tot de N377 zelf) een aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaats. De impact, betekenis en het eventuele effect van deze ontwikkelingen wisselen, maar zijn in alle gevallen niet dominant en bepalend voor de uiteindelijke oplossingsrichting. De meeste ontwikkelingen zijn bovendien als uitgangspunt beschouwd en als zodanig meegenomen in het plan.

## 4.2 Maatregelen

Tussen Nieuwleusen en Balkbrug zijn een groot aantal oversteken over de N377. Om de N377 veiliger te maken worden een drietal van deze oversteken gesloten. Om de N377 toch over te kunnen steken of op te kunnen rijden wordt de bestaande aansluiting op de N377 ter plaatse van Sluis IV verruimd. De N377 wordt ter plaatse voorzien van extra opstelstroken voor links- en rechtsaf. De bestaande parallelwegen worden uitgebogen en ter plaatse worden verkeerslichten aangebracht. Vanaf 300 meter voor het kruispunt wordt de snelheid op de N377 verlaagd naar 70 km/u.

## Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

### 5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

#### Wettelijk kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets, de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling, dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig.

In aanvulling op het voorgaande is er nog een zijspoor waardoor een plan m.e.r.-plicht kan gelden. Dit is het geval wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Dan geldt de verplichting tot uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een planm.e.r..

#### Onderzoek

Om te beschrijven wat de aard en omvang van de ingreep en de aard en omvang van de milieueffecten van deze ingreep zijn en of deze zodanig zijn dat een m.e.r.-procedure (het opstellen van een MER) nodig is, is een aanmeldingsnotitie opgesteld (N377 Aanmeldingsnotitie ten behoeve van een vormvrije m.e.r.-beoordeling, Royal HaskoningDHV, juni 2013) (Bijlage 1). De beoordeling is gedaan aan de hand van de kenmerken en de plaats van de activiteit en de kenmerken van de milieugevolgen. De beoordeling is gedaan voor alle maatregelen aan de N377 gezamenlijk voor het project duurzaam veiliger maken, omdat deze maatregelen niet los van elkaar zijn te zien.

Eerst is beoordeeld of of de activiteiten voorkomen in de C- of D-bijlagen van de het Besluit m.e.r. 1994 en of de activiteiten de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden. Tevens is beoordeeld of significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uit te sluiten.

#### *Onderdeel C Besluit m.e.r.*

In de C-lijst staat onder 1.3 de volgende relevante activiteit vermeld:

“de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg” (een wijziging is hierin gedefinieerd als een reconstructie of verandering anderszins van aangelegde werken, ingerichte gebieden of bestaande inrichtingen). De bijborende drempelwaarde: “In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.”

Op een klein deel van het traject is sprake van vier rijstroken. De voorgenomen maatregelen op deze delen van het traject hebben gezamenlijk een beduidend kortere lengte dan de gestelde 10 kilometer. De maatregelen zijn hiermee niet direct MER-plichtig zijn.

#### *Onderdeel D Besluit m.e.r.*

Op de D-lijst staan de volgende relevante activiteiten vermeld:

Onder 1.1: “de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.”

Bijbehorende drempelwaarde: “In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een

tracélengte van 5 kilometer of meer.”

Onder 1.2: “de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.”

Bijbehorende drempelwaarde: “In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.”

De voorgenomen maatregelen betreffen onder andere maatregelen aan een autoweg en/of een weg met vier rijstroken die voldoen aan de hiervoor omschreven activiteiten onder 1.1. en 1.2. Specifiek gaat het om de volgende maatregelen:

- Verlegging zuidelijke toe- en afrit van de N48;
- Aanleg ongelijkvloerse kruising ter plaatse van Drogeropslagen.

Deze maatregelen hebben gezamenlijk een lengte van circa 2 kilometer. Dit is minder dan de als drempelwaarde gestelde 5 kilometer. De maatregelen zijn dus niet direct m.e.r.-beoordelingsplichtig.

#### *Natura 2000*

In de omgeving van het plangebied liggen de volgende Natura 2000-gebieden:

- Vecht- en Beneden-Reggegebied (ruim 7 km afstand)
- Olde Maten & Veerslootslanden (ca 8 km afstand)
- Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht (ca 9,5 km afstand)
- De Wieden (ca 12 km afstand)

Het verst reikende mogelijke effect van de voorgenomen wijzigingen aan en rond de N377, is het effect van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (vermesting/verzuring) door uitstoot van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) door verkeer. De komende 10 jaar wordt geen significante toename (of afname) in verkeersintensiteit op de N377 verwacht. De maatregelen zijn er op gericht de functie van de N377 in het regionale verkeersnetwerk gelijk te houden in de toekomst en deze vooral veiliger te maken. Afgezien van de niet te verwachten toename van verkeersintensiteiten, is de reikwijdte van het eventuele effect ook niet groot genoeg om te zorgen voor een noemenswaardige toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden kunnen op basis van voorgaande worden uitgesloten. Een planm.e.r.-plicht vanwege de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.

#### *Beoordeling kenmerken*

Gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is de impact van het plan op het milieu gering te noemen.

De aangegeven mogelijke negatieve effecten zijn allemaal te mitigeren, compenseren of anderszins op te lossen. Voor een aantal milieuaspecten is echter zeker aandacht nodig om de beoogde aanpassingen op een voor de ruimtelijke ordening en het milieu verantwoorde manier uit te voeren.

Het gaat in ieder geval om effecten op:

- EHS: compensatie voor areaalverlies bij aansluiting N48, middels het opstellen van een compensatieplan.
- Flora en fauna: beschermde soorten niet aantasten door te werken volgens de randvoorwaarden uit de Gedragscode voor Provinciale Infrastructuur (BTL Planburo BV 2006).
- Bodemkwaliteit: realisatie onderdoorgang Balkbrug nabij bekende (ernstige) verontreiniging.
- Landschap: met name inpassing viaduct Drogeropslagen, middels plan van eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit voor de uitvoering.
- Archeologie: per maatregel afwegen of er een archeologisch onderzoek nodig is. Vooral relevant in de gebieden met een (middel)hoge verwachtingswaarde en bij de aanleg van de onderdoorgang in Balkbrug.
- Geluid: diverse maatregelen, danwel vaststellingen van hogere waarden (N377) of wijziging van geluidproductieplafonds (N48) benodigd om de voorziene aanpassingen te kunnen realiseren.



## Conclusie

Op grond van het ontbreken van belangrijke nadelige effecten voor het milieu en met het treffen van passende maatregelen (o.a. al in het kader van de bestemmingsplannen), is de conclusie gerechtvaardigd dat een volledige m.e.r.-procedure, en daarmee het opstellen van een MER, niet nodig is.

## 5.2 Luchtkwaliteit

### Wettelijk kader

Het Nederlandse wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen', van de Wet milieubeheer. Dit wettelijk stelsel wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' ('Wlk') genoemd. Uit de 'Wet luchtkwaliteit' volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden;
2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt per saldo verbetering van de luchtkwaliteit plaats door mitigerende maatregelen;
3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de afzonderlijke concentraties van de componenten NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> veroorzaakt van maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarden van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Dit komt overeen met 1,2 µg/m<sup>3</sup>;
4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

### Onderzoek

Voor het bestemmingsplan is een toetsing aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm) vereist. Daartoe dient het gebruik getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen. Ten behoeve van het bestemmingsplan is een beoordeling van de luchtkwaliteit uitgevoerd (Toetsing luchtkwaliteitseisen Wm, kruispunt N377/Sluis 4, Royal HaskoningDHV, juli 2013) (Bijlage 2). Hierin zijn de effecten van de aanpassingen in beeld gebracht en zijn de optredende concentraties langs de N377 vergeleken met de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Op basis van de bronbijdrage van het verkeer op de N377 en de parallelwegen is berekend wat de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) zijn voor de autonome ontwikkeling in 2015 en 2025 (zonder verkeersregelininstallatie, aanpassingen N377 en opwaardering N340) en de nieuwe situatie met verkeersregelininstallatie (inclusief aanpassingen N377 en opwaardering N340). De concentraties zijn conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 berekend op basis van de standaardrekenmethode 2 (wegen door open terrein, SRMII). De berekeningen zijn uitgevoerd met het door de minister van IenM geaccrediteerde verspreidingsmodel Pluim Snelweg, versie 1.8.

De overige stoffen waarvoor wettelijke normen gelden zijn vanwege de lage de concentratieniveaus in Nederland kwalitatief beschouwd.

### Conclusie

De concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> en overige stoffen uit de Wm zijn ter hoogte van de verkeersregelininstallatie bij Sluis 4 in 2015 en daarna ruimschoots lager dan de grenswaarden uit de Wm. Daarmee wordt op grond van art. 5.16, eerste lid, sub a Wm aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen voldaan.

## 5.3 Geluidhinder

### Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de

voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen en geluidproducerende bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen en/of geluidproducerende bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen en/of geluidproducerende bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

#### *Wegverkeerslawaaï*

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen- of buitenstedelijk is gelegen.

Voor de bepaling van de maximale vast te stellen geluidbelasting houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied. Binnen stedelijk gebied gelden over het algemeen minder strenge normen. In het kort komt het er op neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijke gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat gelegen is binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijke gebied. Een hoofdweg is, conform deze definitiebepaling van de Wet geluidhinder, altijd gelegen in buitenstedelijk gebied.

Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en maatregelen gericht op reductie van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten, zijn burgemeester en wethouders van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting.

De gevels van geluidgevoelige bestemmingen kunnen ook worden uitgevoerd als een blinde of dove gevel (conform artikel 1b lid 5 van de Wgh). Hiermee vervalt de verplichting om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde, waarbij een kanttekening wordt geplaatst dat de geluidwering van deze gevels ten minste gelijk dient te zijn aan de hoogte van de geluidbelasting minus de maximale binnenwaarde.

Ter anticipatie op het steeds stiller worden van motorvoertuigen mag alvorens te toetsen aan de geldende grenswaarden een aftrek worden toegepast op de berekende geluidbelasting. Deze aftrek bedraagt:

- 2 dB voor wegen waar de maximumsnelheid gelijk is aan of hoger is dan 70 km/uur;
- 5 dB voor overige wegen.

#### **Onderzoek**

Om te bepalen of er sprake is van "reconstructie" als omschreven in de Wet geluidhinder is er onderzoek uitgevoerd (Reconstructie N 377 ter hoogte van km 17.2 Akoestisch onderzoek, Royal HaskoningDHV, september 2013) (Bijlage 3). Indien sprake is van reconstructie dan wordt onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Indien de maatregelen niet mogelijk zijn of stuiten op bezwaren dan wordt aangegeven voor welke geluidgevoelige objecten een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

De berekeningen voor de wegen zijn overeenkomstig art. 3.2 van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" (Rmg2012) uitgevoerd. Hierin zijn de factoren voorgeschreven waarmee rekening dient te worden gehouden wordt, zoals bijvoorbeeld samenstelling van het verkeer, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, hoogteligging.

Er is gebruik gemaakt van het rekenprogramma GeoMilieu, versie 2.11. Dit rekenprogramma voldoet aan Standaard Rekenmethode 2 (SRM2) van het Rmg2012.

#### *Onderzochte situaties*

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd voor de toetsjaren 2014 en 2025.

## **Conclusie**

### *N377 hoofdrijbaan*

Uit de berekeningen blijkt dat bij de woningen geen sprake is van reconstructie. De Wet geluidhinder stelt geen aanvullende eisen ten aanzien van de wijzigingen aan deze weg.

### *N377 parallelwegen*

De wijzigingen aan de parallelwegen leiden wel tot een overschrijding van het 1,5 dB reconstructie criterium en is er nader onderzoek verricht naar aanvullende geluidmaatregelen. Een bronmaatregel bestaande uit een stiller wegdek is mogelijk, een overdrachtsmaatregel als een scherm niet vanwege ruimtegebrek en aanwezige erfontsluitingen. Een alternatief zou zijn om een hogere waarde vanwege de parallelweg aan te vragen. Er wordt hier de voorkeur aangegeven om op de parallelweg een bronmaatregel aan te brengen bestaande uit een stil wegdek van dunne deklagen A (DDL-A) of minimaal gelijkwaardig. Bevoegd gezag voor deze keuze is de Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel. Dit stil wegdek van dunne deklagen A heeft vanwege de gesloten oppervlakte structuur voordelen op de parallelweg voor ondermeer vervuiling door agrarisch verkeer, dan de zogenoemde open asfalt typen. Vanuit de akoestiek, is het slechts noodzakelijk om over een korte lengte ter plaatse van de betreffende woningen stil asfalt aan te brengen. Vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen is het echter wenselijker om over een grotere lengte stil asfalt aan te brengen. Door het aanbrengen van een stil wegdek wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder en zijn geen vervolgpcedures meer noodzakelijk.

De provincie Overijssel zal nog een keuze maken tussen één van bovengenoemde maatregelen, en hierover communiceren met de betreffende bewoners. Voor een eventuele vaststelling van een hogere waarde is de provincie Overijssel bevoegd gezag. Indien hiervoor gekozen wordt dient voor deze woning nader onderzocht te worden of de gevelwering voldoende is om de binnenwaarde van 33 dB te waarborgen. Eventuele maatregelen die nodig zouden zijn, zullen worden afgerond voor het gereed zijn van de realisatie van de gewijzigde N377.

## **5.4 Externe veiligheid**

### **Wettelijk kader**

Externe veiligheid betreft de kans op overlijden voor burgers (aanwezig in bebouwing of verblijfsgebieden grenzend aan risicobronnen) als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij de risicobron. Risicobronnen kunnen bedrijven zijn, maar ook het transport van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorwegen en via buisleidingen. Ook risico's veroorzaakt door windturbines (afvallen rotorbladen) en dalend en stijgend vliegverkeer bij vliegvelden, wordt gerekend tot de externe veiligheidsrisico's.

Dit risico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de overlijdenskans per jaar als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij een ongeval. Dit kan op een kaart worden weergegeven met behulp van contouren. Het groepsrisico betreft de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico kan met behulp van een diagram worden weergegeven.

Ten aanzien van externe veiligheid is verschillende wet- en regelgeving van toepassing:

1. het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (inrichtingen);
2. de Regeling externe veiligheid (Revi) (inrichtingen);
3. de Registratiebesluit externe veiligheid (inrichtingen);
4. de ministeriële regeling provinciale risicokaart (inrichtingen);
5. het Besluit risico's Zware Ongevallen (BrZO) (inrichtingen);
6. het Vuurwerkbesluit (inrichtingen);
7. Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (vervoer gevaarlijke stoffen);
8. Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) (buisleidingen);
9. Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) (buisleidingen).

Op dit plangebied is deze wet- en regelgeving niet van toepassing.

### **Onderzoek**

De functie verkeer is geen kwetsbare activiteit. Het bestemmingsplan maakt hiermee de realisering van kwetsbare objecten en activiteiten niet mogelijk. De N377 is ter plaatse niet aangewezen als een route voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

### **Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid niet van invloed is op de motivering en uitvoerbaarheid van het plan.

## **5.5 Bodemkwaliteit**

### **Wettelijk kader/inleiding**

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van herbesteden van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Bouw kan pas plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatie kwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

### **Onderzoek**

In het kader van dit bestemmingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de bodem (Historisch onderzoek N377 knelpunten 8, 12, 13, 14 en 18, Royal HaskoningDHV, september 2013) (Bijlage 4). Het historisch onderzoek is gebaseerd op de strategie voor een beperkt vooronderzoek uit de NEN 5725 (Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek, NEN, 2009). Als afbakening van de onderzoekslocatie is gekozen voor het plangebied plus aangrenzende percelen tot een maximale afstand van 50 meter vanaf het voorlopig ontwerp.

Ten behoeve van het historisch onderzoek is bij de betrokken instanties, waaronder de gemeenten Hardenberg en De Wolden informatie opgevraagd. Informatie vanuit de provincie Overijssel is verkregen via de digitale Bodematlas van de provincie Overijssel. Informatie vanuit de provincie Drenthe is verkregen van de digitale bodematlas van de provincie Drenthe. Indien benodigd is aanvullende informatie opgevraagd.

Uit dit onderzoek blijkt dat ter plaatse van het plangebied en in de directe omgeving voor zover bekend geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Wel zijn enkele panden in de directe omgeving in gebruik geweest als koffiehuis, bakkerij(en), smederij of café. Er wordt niet verwacht dat deze activiteiten een ernstige bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Daarnaast is een verkeersfunctie geen gevoelige functie.

### **Conclusie**

De verwachte bodemkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor het gebruik van de percelen als provinciale weg.

## 5.6 Water

### Wettelijk kader / inleiding

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

### Onderzoek

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een waterhuishoudingsplan opgesteld (Watertoetsen herinrichting N377, Royal HaskoningDHV, september 2013) om hiermee de watertoets te doorlopen (Bijlage 5).

Het tracé van de N377 ligt gedeeltelijk in het beheersgebied van het waterschap Groot Salland en gedeeltelijk in het beheersgebied van het waterschap Velt en Vecht. De waterschappen hebben onderling afgesproken dat het waterschap Groot Salland eerste aanspreekpunt is voor het gehele tracé. In overleg met het waterschap Groot Salland is besloten om een korte watertoets uit te voeren. In deze watertoets dienen de volgende onderwerpen aan bod te komen:

- Algemene bodemopbouw en geohydrologie;
- De toename van verhard oppervlak inventariseren;
- Benodigde compensatie bepalen voor hemelwater (bij toename verhard oppervlak >1.500 m<sup>2</sup>);
- Onderzoeken of hoofdwatgangen/duikers gekruist worden met het nieuwe tracé.

Uit het literatuuronderzoek wordt voor het hele tracé N377 Lichtmis - Slagharen het volgende geconclureerd:

- De maaiveldhoogte varieert van west naar oost van 0,5 tot 7,5 m+NAP;
- Op de meeste plekken bestaat de toplaag uit circa 3,0 meter zeer fijn tot matig fijn zand, op enkele plekken ligt tot ca. 0,5 m veen;
- De gemiddelde hoogste grondwaterstand varieert van ongeveer 0,6 m onder maaiveld (-mv) in het oosten tot ongeveer 1,4 m -mv in het westen;
- De gemiddelde laagste grondwaterstand varieert van ongeveer 0,9 m -mv in het oosten tot 1,9 m -m in het westen.

### Conclusie

#### *Hemelwater*

De toename van verhard oppervlak ten behoeve van Sluis IV bedraagt ca. 650 m<sup>2</sup>. Tegelijkertijd neemt de hoeveelheid bestaand verhard oppervlak af met ca. 90 m<sup>2</sup>. De totale toename aan verhard oppervlak in de toekomstige situatie is ca. 560 m<sup>2</sup>. Dit is minder dan 1.500 m<sup>2</sup>, daarom is er geen compenserende maatregel nodig voor de toename in hemelwaterafvoer.

#### *Kruisingen met hoofdwatgangen*

De uitbreiding kruist geen hoofdwatgangen of bijzondere constructies.

## 5.7 Ecologie

### Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soortenbescherming is in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998.

#### *Soortenbescherming*

Het doel van de Flora- en faunawet is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende

planten- en diersoorten. De Flora- en faunawet kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Er bestaan drie beschermingsregimes voor drie verschillende groepen van beschermde soorten. Voor de algemeen beschermde soorten (tabel 1) geldt een algemene ontheffing voor ruimtelijke ingrepen. Ook voor de overige beschermde soorten (tabel 2) is ontheffing mogelijk, mits wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor strikt beschermde soorten (tabel 3) kan enkel afgeweken worden na een uitgebreide toetsing.

### *Gebiedsbescherming*

Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten. Een belangrijk onderdeel van de Natuurbeschermingswet is dat er geen vergunning gegeven mag worden voor handelingen of projecten die schadelijk kunnen zijn voor de kwaliteit van de habitats van soorten, waarvoor een gebied is aangewezen. Wanneer niet op voorhand uitgesloten kan worden dat er schadelijke effecten kunnen optreden, dan dient de initiatiefnemer een 'passende beoordeling' te maken. Dat betekent een onderzoek naar alle aspecten van het project en welke gevolgen die kunnen hebben voor datgene wat bescherming geniet.

### **Onderzoek**

Ten behoeve van het duurzaam veiliger inrichten van de de N377 tussen Lichtmis en Slageharen is een quickscan natuurtoets uitgevoerd (Quickscan natuurtoets herinrichting N377, EcoGroen Advies BV, juni 2013) (Bijlage 6). De consequenties van de beoogde ruimtelijke ingreep op de aanwezige natuurwaarden zijn getoetst aan de Flora- en faunawet en gebiedsgerichte natuurbescherming. Het onderzoek is gebaseerd op veldbezoek op 18 en 24 mei 2013 en een inventarisatie van bekende verspreidingsgegevens.

### **Conclusie**

#### *Beschermde soorten*

- Verblijfplaatsen van vleermuizen zijn niet te verwachten in het plangebied. Ook worden geen essentiële vliegroutes en foerageergebieden geschaad door de geplande ingrepen.
- Net buiten het plangebied is een Buizerdhorst aanwezig tussen Balkbrug en Dedemsvaart. Daarnaast zijn broedende Huismussen en Gierzwaluwen te verwachten in omliggende bebouwing. Verder zijn diverse algemeen voorkomende broedvogelsoorten in het plangebied te verwachten.
- Tussen Balkbrug en Dedemsvaart is een subadulte Grote modderkruiper aangetroffen in een berm-sloot. Daarnaast komt Kleine modderkruiper voor ter hoogte van Dedemsvaart in het Ommerkanaal en daarmee in verbinding staande sloten.
- Groeiplaatsen/ verblijfplaatsen van zwaar beschermde flora, amfibieën, vissen, libellen, dagvlinders en andere ongewervelden zijn niet aangetroffen en worden op basis van biotoopkenmerken en bekende verspreidingsgegevens ook niet in het plangebied verwacht.

#### *Beschermde gebieden*

Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten zijn niet te verwachten, vanwege de tussenliggende afstand en de lokale aard van de wegaanpassingen. Het nemen van vervolgstappen in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet nodig. Ook negatieve effecten op/vervolgstappen in het kader van ganzen- en weidevogelgebieden zijn niet aan de orde.

Het gebied ten westen van de N48 - met een nieuwe toerit naar de autoweg en afslag naar de bijweg - valt onder de Ecologische hoofdstructuur. Het gebied bestaat uit respectievelijk intensief agrarisch grasland/recent gegraven sloten en een dichtgegroeide veenwijk/faunapassage.

#### *Eindconclusies en aanbevelingen*

Omdat ter hoogte van de aansluiting met de N48 functieverandering plaatsvindt van terrein welke valt onder de provinciale Ecologische Hoofdstructuur, wordt dit ter beoordeling voor gelegd aan de afdeling Ruimtelijke Ordening van de Provincie Overijssel. Er is hier sprake van areaalverlies, hiervoor wordt een

compensatieopgave bepaald en uitgewerkt.

Op basis van de huidige plannen is alleen schade te verwachten op leefgebieden/ verblijfplaatsen van de beschermde Kleine modderkruiper, Buizerd en overige broedvogels. In deze situatie is het niet nodig om ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aan te vragen, mits gewerkt wordt volgens de randvoorwaarden uit de Gedragscode voor Provinciale Infrastructuur (BTL Planburo BV 2006). De Flora- en faunawet stelt met name randvoorwaarden aan de periode van uitvoering en voor bepaalde soorten kan het noodzakelijk zijn om dieren/ planten te verplaatsen, zie hiervoor onderstaande tabel.

	<b>Belangrijkste voorwaarde(n) aan uitvoering</b>
Buizerd	In de broedtijd (15 maart tot en met 15 juli) 50 meter afstand houden tot broedplek.
Overige broedvogels	Werken buiten broedseizoen in de periode van 15 juli tot en met 15 maart.
Kleine modderkruiper	Uitvoering buiten kwetsbare periode, in de periode van 15 juli tot en met 1 november en wegvangen dieren/ dempen in de richting van open water.

## 5.8 Archeologie en cultuurhistorie

### Wettelijk kader

#### *Wet op de Archeologische Monumentenzorg*

Ter implementatie van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. In deze wet is vastgelegd dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening ook rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed. In dat kader dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat in het plan - indien nodig - een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen. In het kader van de modernisering van de Monumentenwet is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat in een bestemmingsplan niet alleen een beschrijving moet staan op welke wijze rekening gehouden wordt met aanwezige of te verwachten monumenten in de grond (archeologie), maar ook met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

### Onderzoek

#### *Archeologie*

Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ter hoogte van Sluis IV (Bureauonderzoek N377 Sluis IV gemeente Hardenberg, Synthebra bv, augustus 2013) (Bijlage 7).

Voor het plangebied is onderzocht wat de opbouw van de ondergrond is en wat het verwachte bodemtype is. Vervolgens is gekeken of er archeologische vindplaatsen te verwachten zijn.

#### *Cultuurhistorie*

Volgens de cultuurhistorische atlas van de provincie Overijssel bevindt zich op ongeveer 300 meter afstand van het plangebied een gemeentelijk monument: Huize Voorzorg. Deze bevindt zich aan de Zwolseweg 217, maar heeft geen invloed op de ontwikkelingen in het plan.

### Conclusie

Voor het plangebied is een gespecificeerde archeologische verwachting opgesteld. Hieruit blijkt dat voor alle onderzochte perioden (laatpaleolithicum - mesolithicum, neolithicum - vroege middeleeuwen en late middeleeuwen - nieuwe tijd) een lage verwachting geldt.

Op grond van het onderzoek wordt voor het plangebied geen vervolgonderzoek geadviseerd.

De aspecten archeologie en cultuurhistorie leveren geen belemmeringen op voor het uitvoeren van het bestemmingsplan.

## 5.9 Explosieven

Er kunnen als gevolg van gevechtshandelingen conventionele explosieven in het plangebied zijn achtergebleven. Er ontstaat bij het spontaan aantreffen van conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog mogelijk een verhoogd veiligheidsrisico. Onbedoelde detonaties kunnen bij de uitvoering van werkzaamheden in het ergste geval leiden tot dodelijk letsel en zware schade aan materieel en omgeving. Spontane conventionele explosieve vondsten kunnen daarnaast resulteren in kosten bij de uitvoeringswerkzaamheden waardoor het plan mogelijk financieel niet uitvoerbaar is.

### Onderzoek

In verband met de grondwerkzaamheden die ter plaatse plaats zullen vinden is onderzoek gedaan naar de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven (Vooronderzoek N377 Lichtmis - Slagharen, AVG, mei 2013) (Bijlage 8). Aan de hand van historisch feitenmateriaal is een zo genuanceerd mogelijk beeld verkregen van het plangebied in de Tweede Wereldoorlog.

### Conclusie

Op basis van de beoordeling van de feiten wordt geconcludeerd dat er onvoldoende indicaties zijn voor de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven in het plangebied. Er zijn daarnaast belangrijke contra-indicaties gevonden. Zo is de voormalige Dedemsvaart gedempt. Het plangebied is niet verdacht op de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven. De kans op het aantreffen van conventionele explosieven is net zo groot als de gemiddelde kans op het aantreffen van conventionele explosieven op als 'onverdacht' aangemerkte locaties in de rest van Nederland.

Grondwerkzaamheden kunnen onder reguliere omstandigheden uitgevoerd worden. Mede met het oog op de financiële haalbaarheid hoeven er daarom geen aanvullende voorzieningen te worden getroffen.



## Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch planologische regeling te scheppen voor het bouwen en het gebruik van gronden binnen het plangebied. In dit hoofdstuk is een toelichting op de systematiek en de inhoud van de verschillende toegekende bestemmingen van het bestemmingsplan gegeven.

### 6.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

- een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten (plankaart);
- de juridisch bindende regels van het bestemmingsplan (planregels);
- een bijbehorende toelichting (plantoelichting).

Het bestemmingsplan kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware; in ieder geval via de internetpagina [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Met de software kunnen verschillende kaarten van het bestemmingsplan opgeroepen worden door het aan- of uitvinken van planobjecten. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Om de vergelijkbaarheid te bevorderen bestaat er een landelijke standaard voor de verbeelding van bestemmingsplannen (SVBP2012). De toepassing van de SVBP2012 is verplicht. Hiermee wordt geborgd dat alle bestemmingsplannen overeenkomen voor wat betreft kleurgebruik, naamgeving, gebruik van arceringen en dergelijke.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de koppeling tussen de regels en de kaart. In de volgende paragraaf staat uitgelegd welke systematiek voor dit bestemmingsplan gehanteerd is en hoe de eigenschappen van het plangebied zich hebben vertaald in de toegekende bestemmingen. De paragraaf daarna geeft een korte toelichting per artikel van de planregels. In de laatste paragraaf wordt ingegaan op de handhaving van het bestemmingsplan.

### 6.2 Indeling regels

Het bestemmingsplan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de planregels en de naamgeving van bestemmingen. De planregels kennen standaard vier hoofdstukken.

#### Hoofdstuk 1 Inleidende regels

##### *Artikel 1 Begrippen*

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

##### *Artikel 2 Wijze van meten*

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

## **Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels**

### *Artikel 3 Verkeer*

De bestemming 'Verkeer' is bestemd voor doorgaande gebiedsontsluitingswegen met bijhorende voorzieningen. Binnen de bestemming is tevens een wildpassage mogelijk. Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan.

## **Hoofdstuk 3 Algemene regels**

### *Artikel 4 Anti-dubbeltelregel*

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

### *Artikel 5 Algemene gebruiksregels*

In deze regels zijn vormen van verboden gebruik opgenomen die algemeen gelden voor alle bestemmingen, voor zover er geen voor de bestemming geldende specifieke gebruiksregels van toepassing zijn.

### *Artikel 6 Algemene afwijkingsregels*

In deze regels is aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Deze regels zijn niet van toepassing, indien en voor zover er specifieke in de bestemming zelf geregelde afwijkingsregels van toepassing zijn. Ten slotte zijn de criteria voor de toepassing van deze afwijkingsregels hier opgenomen.

### *Artikel 7 Overige regels*

In deze regels worden een aantal algemene dingen vastgelegd, zoals de werking van wettelijke regelingen, de uitsluiting van seksinrichtingen en de afstemming met de Algemene Plaatselijke Verordening.

## **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

### *Artikel 8 Overgangsrecht*

Het overgangsrecht is vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven.

### *Artikel 9 Slotregel*

Deze regel bevat zowel de aanhalingstitel van de regels van het plan als de vaststellingsregel van het plan.

## Hoofdstuk 7    Uitvoerbaarheid

### 7.1    Economische uitvoerbaarheid

#### *Financiële uitvoerbaarheid*

Een bestemmingsplan dient economisch uitvoerbaar te zijn, waardoor het plan inzicht moet geven in de financiële uitvoerbaarheid. De gronden in het plangebied zijn vrijwel allemaal in eigendom van de provincie Overijssel. Alle kosten voor inrichting en gebruik van het plangebied komen voor rekening van de provincie Overijssel. De financiële gegevens zijn bij de gemeente bekend.

Er is voorts geen sprake van dusdanig bijzondere plan- of uitvoeringskosten, zoals bijvoorbeeld kosten voor bodemsanering of milieumaatregelen, die nader in het kader van de economische uitvoerbaarheid aan de orde gesteld zouden moeten worden. De conclusie is dat het plan financieel uitvoerbaar kan worden geacht.

#### *Exploitatieplan*

Dit bestemmingsplan maakt geen bouwplan als bedoeld in afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening mogelijk. Op basis van de Grondexploitatiewet (afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening) hoeft in dit geval geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

### 7.2    Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### 7.2.1    **Inspraak**

Inspraak op een voorontwerp bestemmingsplan wordt achterwege gelaten. Burgers worden middels inloopspreekuren en nieuwsbrieven geïnformeerd over het project.

#### 7.2.2    **Overleg**

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat het bestuursorgaan, dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, overleg pleegt met instanties, zoals gemeenten, waterschappen, provinciale diensten en Rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

#### 7.2.3    **Zienswijzen**

Het ontwerp bestemmingsplan ligt gedurende zes weken ter visie. Tijdens deze periode heeft een ieder de gelegenheid om een zienswijze in te dienen.

## Eindnoten

1. De categorieën zijn: stroomwegen (auto(snel)wegen, 100/120 km/h), gebiedsontsluitingswegen (50 km/h binnen en 80 km/h buiten bebouwde kom) en erftoegangswegen (30 km/h binnen- en 60 km/h buiten bebouwde kom).
2. De ontwerprichtlijnen (per wegcategorie) zijn beschreven in publicaties van het CROW, zoals het handboek wegontwerp (publicatie 164) en het ASVV 2004.