

Bestemmingsplan

De Lutte, partiële herziening doortrekking Ambachtstraat De Lutte

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

Bestemmingsplan

“Bestemmingsplan De Lutte, partiële herziening doortrekking Ambachtstraat De Lutte

Plannaam: “Bestemmingsplan De Lutte, partiële herziening doortrekking Ambachtstraat De Lutte
IMRO-nummer: NL.IMRO.0168.03BPH001PHO7-0201
Plantype: Bestemmingsplan
Status: Voorontwerp
Datum: Oktober 2020



*Dokter van Deenweg 13
8025 BP Zwolle*

*Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo*

*T: 0546 - 45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu*

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|--|--|-----------|
| HOOFDSTUK 1 | INLEIDING | 6 |
| 1.1 | AANLEIDING | 6 |
| 1.2 | LIGGING VAN HET PLANGEBIED | 6 |
| 1.3 | DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN | 7 |
| 1.4 | HUIDIG BESTEMMINGSPLAN | 7 |
| 1.5 | LEESWIJZER | 8 |
| HOOFDSTUK 2 | DE HISTORISCHE EN HUIDIGE SITUATIE | 9 |
| 2.1 | DE LUTTE | 9 |
| 2.2 | HUIDIGE SITUATIE | 9 |
| HOOFDSTUK 3 | PLANBESCHRIJVING | 10 |
| 3.1 | DE ONTWIKKELING | 10 |
| 3.2 | VERKEER EN PARKEREN | 11 |
| HOOFDSTUK 4 | BELEIDSKADER | 13 |
| 4.1 | RIJKSBELEID | 13 |
| 4.2 | PROVINCIAAL BELEID | 15 |
| 4.3 | GEMEENTELIJK BELEID | 23 |
| HOOFDSTUK 5 | MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN | 26 |
| 5.1 | GELUID (WET GELUIDHINDER) | 26 |
| 5.2 | BODEMKWALITEIT | 27 |
| 5.3 | LUCHTKWALITEIT | 27 |
| 5.4 | EXTERNE VEILIGHEID | 28 |
| 5.5 | MILIEUZONERING | 29 |
| 5.6 | ECOLOGIE | 30 |
| 5.7 | ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE | 33 |
| 5.8 | BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE | 35 |
| HOOFDSTUK 6 | WATERPARAGRAAF | 37 |
| 6.1 | VIGEREND BELEID | 37 |
| 6.2 | WATERPARAGRAAF | 38 |
| HOOFDSTUK 7 | JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING | 39 |
| 7.1 | INLEIDING | 39 |
| 7.2 | OPZET VAN DE REGELS | 39 |
| 7.3 | VERANTWOORDING VAN DE REGELS | 40 |
| HOOFDSTUK 8 | ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID | 42 |
| HOOFDSTUK 9 | VOOROVERLEG, INSPRAAK & ZIENSWIJZEN | 43 |
| 9.1 | VOOROVERLEG | 43 |
| 9.2 | INSPRAAK | 43 |
| 9.3 | ZIENSWIJZEN | 43 |
| BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING | 44 | |
| BIJLAGE 1 | VERKEERSVEILIGHEIDSTOETS | 45 |

| | | |
|-----------|---------------------------|----|
| BIJLAGE 2 | AKOESTISCH ONDERZOEK..... | 46 |
| BIJLAGE 3 | STIKSTOFBEREKENING | 47 |
| BIJLAGE 4 | BOMENEFFECTANALYSE..... | 48 |
| BIJLAGE 5 | WATERTOETSRESULTAAT | 49 |

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De wijk Luttermolenveld in De Lutte is op dit moment bereikbaar vanaf de Dorpsstraat en vanaf de Benteimerstraat (N375). De gemeente Losser acht het wenselijk om de ontsluiting van het Luttermolenveld te verbeteren. Hiertoe wil men de Ambachtstraat doortrekken naar de Ertsmolen in het Luttermolenveld, zodat er een extra ontsluiting wordt gecreëerd. Hiermee wordt het Luttermolenveld ook uit zuidelijke richting goed bereikbaar en kan het verkeer zich meer verspreiden. Tevens wordt hiermee een extra calamiteitenontsluiting gerealiseerd.

De gronden ter plaatse van de door te trekken Ambachtstraat vallen binnen het plangebied van de bestemmingsplannen “Buitengebied”, “Buitengebied, partiële herziening 1991”, “De Lutte” (deel aan de westzijde) en “Luttermolenveld” (deel aan de oostzijde).

De aanleg van een weg is in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingen ‘Bos-/beplantingsstroken’, ‘Voet-/fietspad’, ‘Agrarisch gebied’, ‘Woondoeleinden’, ‘Groenvoorzieningen’ en ‘Tuin’, aangezien de bouw- en gebruiksmogelijkheden ontbreken. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, dienen de genoemde bestemmingen gewijzigd te worden naar een verkeersbestemming.

De geldende bestemmingsplannen dienen daarom partieel herzien te worden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin. In dit bestemmingsplan zal worden aangetoond dat het gewenste plan vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt verantwoord is en dat het geheel in overeenstemming is met een ‘goede ruimtelijke ordening’.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt aan de rand van de kern De Lutte, tussen de Ambachtstraat aan de westzijde en de Ertsmolen aan de oostzijde. De locatie is kadastraal bekend als gemeente Losser, sectie O, nummers 1336 en 1390. In afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied ten opzichte van de directe omgeving en ten opzichte van De Lutte weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding.



Afbeelding 1.1: Ligging van het plangebied in De Lutte (Bron: ArcGIS)

1.3 De bij het plan behorende stukken

Het “Bestemmingsplan: “Bestemmingsplan De Lutte, partiële herziening doortrekking Ambachtstraat De Lutte” bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.0168.bp005ph11-0201 en een renvoi;
- regels;
- toelichting (en bijbehorende bijlagen).

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden weergegeven. In de regels zijn bepalingen opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Het plan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting geeft een duidelijk beeld van het bestemmingsplan en van de daaraan ten grondslag liggende gedachten maar maakt geen deel uit van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.4 Huidig bestemmingsplan

1.4.1 Algemeen

De locatie is gelegen binnen de begrenzing van het bestemmingsplan “Buitengebied”, het bestemmingsplan “Buitengebied, partiële herziening 1991”, het bestemmingsplan “De Lutte” en het bestemmingsplan “Luttermolenveld”. Het bestemmingsplan “Buitengebied” is vastgesteld op 30 december 1983. De herziening is vastgesteld op 25 augustus 1992. Het bestemmingsplan “De Lutte” is vastgesteld in 2006. Het bestemmingsplan “Luttermolenveld” is vastgesteld op 26 februari 2008. In de volgende afbeelding zijn uitsneden van de geldende bestemmingsplannen gegeven.



Afbeelding 1.2: Uitsnede verbeelding geldende bestemmingsplan “Buitengebied” (rechts), “De Lutte” (links) en “Luttermolenveld” (onder) (Bron: gemeente Losser)

1.4.2 Bestemmingen en aanduidingen

De gronden hebben op basis van de geldende bestemmingsplannen de bestemmingen ‘Agrarisch gebied’ met de aanduiding ‘kernrandgebied’ (Buitengebied), de bestemmingen ‘Bos – beplantingsstrook’ en ‘Voet/-fietspad’ (De Lutte) en de bestemmingen ‘woondoeleinden’, ‘tuin’ en ‘groenvoorzieningen’ (Luttermolenveld).

Gronden met de bestemming ‘Agrarisch gebied’ zijn bestemd voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf. Gronden met de bestemming ‘Bos – beplantingsstrook’ zijn bedoeld voor (hoog)opgaande afscherpende beplanting, bos en waterlopen, met daarbij behorende andere bouwwerken, voet- en fietspaden en voorzieningen.

Gronden met de bestemmingen ‘tuin’, ‘woondoeleinden’ en ‘groenvoorzieningen’ zijn met name bedoeld voor het wonen, met bijbehorende tuinen en groenvoorzieningen.

1.4.3 Strijdigheid

Binnen de genoemde bestemmingen is het gebruiken van percelen voor de aanleg van een weg niet mogelijk. Om de planologische situatie in overeenstemming te brengen met de gewenste situatie is het gewenst dat de huidige agrarische bestemming wordt gewijzigd in ‘Verkeer’.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de historische en huidige situatie in De Lutte en in het plangebied en de omgeving gegeven.

Hoofdstuk 3 gaat in op de planbeschrijving.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van rijk, provincie en de gemeente Losser beschreven.

In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieu- en omgevingsaspecten de revue.

Hoofdstuk 6 gaat in op de wateraspecten.

In de hoofdstukken 7 en 8 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid van het project.

Hoofdstuk 9 gaat in op inspraak en vooroverleg.

HOOFDSTUK 2 DE HISTORISCHE EN HUIDIGE SITUATIE

2.1 De Lutte

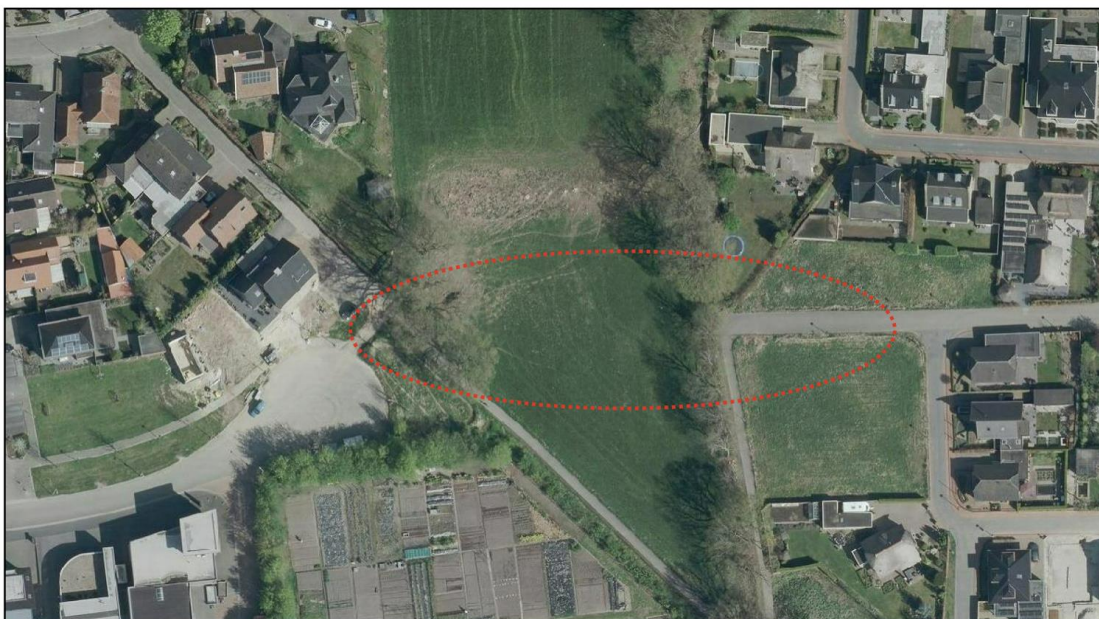
De eerste vermeldingen van De Lutte (Eluiteri) stammen uit de 10^e eeuw. In die tijd en de eeuwen daarna was de buurtschap bekend als pleisterplaats, nabij de grens tussen het Landschap Twente en het Graafschap Bentheim. Vanaf de 13^e eeuw, toen in het Landschap Twente de markebesturen ontstonden, vormde zich de marke Lutte, ook wel Luttermarke genoemd. Tot 1786 was De Lutte een buurtschap, maar door de bouw van een schuurkerk werd de buurtschap in dat jaar ‘verheven’ tot dorp en tien jaar later kreeg men een eigen parochie met Plechelmus als patroonheilige. Het dorp De Lutte groeit tot de Tweede Wereldoorlog slechts langzaam. In 1906 bestaat het dorp slechts uit een handvol huizen langs de Dorpstraat. Pas na de oorlog begint het dorp te groeien en begin jaren vijftig worden de Boerrichterstraat en Pastoor Geerdinksstraat aangelegd, in de jaren zestig gevolgd door de Beatrixstraat en Margrietstraat. In de laatste drie decennia is het dorp langzaam uitgebreed aan de zuid- en noordzijde. Met de legalisatie in 2008 van de permanente bewoning van het recreatiepark Luttermolenveld is het inwonertal van het dorp vrijwel verdubbeld. Tegenwoordig telt De Lutte zo’n 3.500 inwoners.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Het plangebied en omgeving

Het plangebied bevindt in het zuiden van de kern De Lutte. Het plangebied ligt tussen het Luttermolenveld aan de oostzijde en de woonwijken van de kern De Lutte aan de westzijde. De belangrijkste ruimtelijke structuurdrager is de A1 ten zuiden van het plangebied. De functionele structuur van het plangebied bestaat voornamelijk uit in agrarisch gebruik zijnde gronden. Aan beide zijden van het plangebied zijn woonwijken gelegen. Aan de westzijde is tevens een bedrijventerrein gelegen.

Het plangebied wordt begrensd door agrarische gronden aan de noord- en zuidzijde en woonwijken aan de oost- en westzijde. Het plangebied zelf is ook overwegend in agrarisch gebruik. Dwars door het plangebied loopt het Haerpad, dit is een fietspad die een verbinding vormt tussen de kern De Lutte en het buitengebied aan de overzijde van de A1. De globale begrenzing van het plangebied wordt weergegeven op afbeelding 2.1.



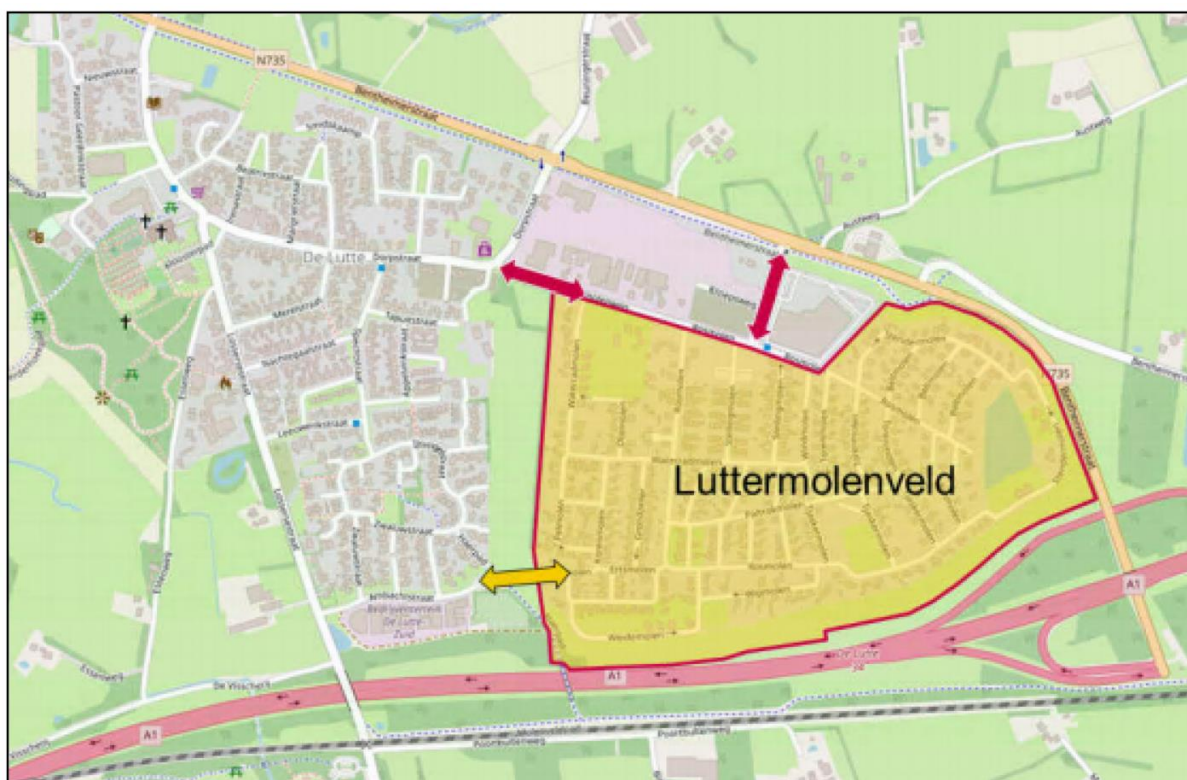
Afbeelding 2.1: Weergave van het plangebied (Bron: Provincie Overijssel)

HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

3.1 De ontwikkeling

De ontwikkeling betreft het doortrekken van de Ambachtstraat aan de westzijde zodat deze wordt aangesloten op de straat ‘Ertsmolen’ aan de oostzijde.

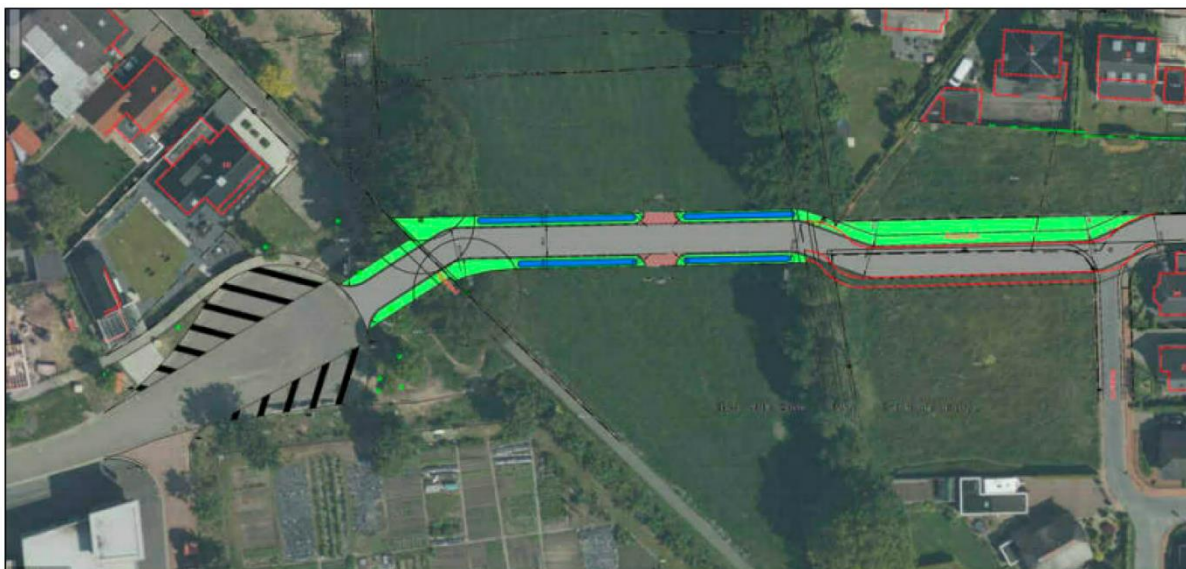
Zoals in de aanleiding reeds aangegeven is de wijk Luttermolenveld op dit moment uitsluitend bereikbaar vanaf de Dorpsstraat en vanaf de Bentheimerstraat. Om de wijk beter te kunnen ontsluiten, is het voornemen ontstaan deze extra ontsluiting aan te leggen. Tevens ontstaat er hiermee een extra calamiteitenontsluiting. In afbeelding 3.1 is het nieuwe tracé ten opzichte van de andere ontsluitingen weergegeven.



Afbeelding 3.1: Ligging van de nieuw aan te leggen verbindingsweg (oranje pijl) ten opzichte van het Luttermolenveld (Bron: Goudappel Coffeng)

Het tracé heeft een lengte van circa 80 meter en wordt aangelegd als een 30km/u verbinding voor auto- en fietsverkeer (met vrachtverbod). De verbindingsweg is voor wat betreft de maatvoering afgestemd op de breedte van de wegen op het Luttermolenveld: 5 m breed. De keerlus aan het einde van de Ambachtstraat blijft gehandhaafd, waarbij met belijning het verloop van de nieuwe verbinding wordt benadrukt. Met twee knikken is de Ertsmolen verlegd naar een iets zuidelijker ligging.

Door de aanleg van het tracé wordt er voorzien in een extra ontsluiting van het Luttermolenveld, welke nu enkel wordt ontsloten door Kroepsweg en De Luttermolenweg aan de noordzijde. Door de extra ontsluiting kan het verkeer zich beter verspreiden en wordt tevens voorzien in een verbeterde bereikbaarheid van het Luttermolenveld vanuit zuidelijke richting. In afbeelding 3.2 is de gewenste ontwikkeling visueel weergegeven.



Afbeelding 3.2: Visualisatie van het aan te leggen tracé (Bron: Gemeente Losser)

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Algemeen

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet normaliter rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte die ontstaat door een nieuwe ontwikkeling, evenals een eventuele toename van de verkeersgeneratie. Hiertoe wordt de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)' van het CROW aangehouden. In dit geval is er echter geen sprake van een parkeerbehoefte. Daarom wordt op dit aspect niet ingegaan. Wat betreft verkeer wordt gesteld dat er in dit geval geen sprake is van extra verkeersbewegingen, maar van een verplaatsing van verkeersbewegingen. Om in beeld te brengen wat de gevolgen van deze extra ontsluiting zijn ten aanzien van de verkeersbewegingen, is door Goudappel Coffeng een verkeersveiligheidsstoets uitgevoerd. Het volledig rapport is in bijlage 1 van deze toelichting opgenomen. Hierna wordt onder 3.2.2 op de resultaten ingegaan.

3.2.2 Verkeer

In de verkeersveiligheidsstoets is een verkeersmodel opgenomen. Dit model is gebaseerd op een verkeerstelling in 2017. Hieruit blijkt dat geen grote wijzigingen te verwachten zijn. Voor het grootste deel van het verkeer blijft de huidige route de kortste/snelste route. Er is een verschuiving van de Kroepsweg naar deze nieuwe verbinding te zien, maar de verkeersintensiteiten blijven in dezelfde orde van grootte, er ontstaan geen wezenlijke wijzigingen in het verkeersbeeld. In de hiernavolgende tabel is aangegeven hoeveel motorvoertuigen per etmaal meer of minder gebruik maken van het betreffende wegvak.

| | referentie | variant 1: Ambachtstraat |
|-------------------|------------|-----------------------------|
| Dorpstraat | 1.500 | - |
| Plechelmusstraat | 2.700 | + 200 |
| Lossersesstraat | 2.400 | + 200 |
| Ambachtstraat | 600 | + 300 |
| Postweg (telling) | 600 | - |
| Kroepsweg | 900 | - 200 |

3.2.3 Conclusie

Het nieuwe tracé zorgt voor een betere aansluiting van het Luttermolenveld op de kern van De Lutte. Daarnaast wordt er ook een extra toegang voor nood- en hulpdiensten gerealiseerd. De nieuwe ontsluiting van de wijk zorgt voor verschuiving van routes in de wijk en in De Lutte, maar de hoeveelheid verkeer over de Ertsmolen past nog steeds bij een woonstraat, in absolute zin zijn de verkeersintensiteiten laag.

HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

4.1.1.1 Algemeen

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

4.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in Oost-Nederland (de provincies Gelderland en Overijssel) zijn:

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijnakken (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) NNN, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

4.1.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Op 1 juli 2017 is de Ladder in

het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Aanleiding voor de wijziging waren de in de praktijk gesignaleerde knelpunten bij de uitvoering van de Ladder en de wens om te komen tot een vereenvoudigd en geoptimaliseerd instrument.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen ‘bestaand stedelijk gebied’ en ‘stedelijke ontwikkeling’.

In de Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

bestaand stedelijk gebied: ‘bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur’.

stedelijke ontwikkeling: ‘ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.’

Bij het beschrijven van de behoefte dient te worden uitgegaan van het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

4.1.2 Toetsing van het initiatief aan het rijksbeleid

De in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkeling raakt, gelet op de beperkte omvang en aard (doortrekken van een weg), geen rijksbelangen en er is geen sprake van enige vorm van belemmeringen met betrekking tot de doelen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Voordat gestart wordt met het doorlopen van de ladder, moet er allereerst sprake zijn van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. Het begrip ‘andere stedelijke voorzieningen’ wordt niet nader omschreven in het Bro.

De Afdeling oordeelt in een uitspraak van 18 februari 2015 (201400570/1/R6) heeft geconcludeerd dat de aanleg van een weg niet als stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. In de voornoemde uitspraak zoekt de Afdeling aansluiting bij de nota van toelichting bij het Bro. Hierin is opgenomen dat de minister van Infrastructuur en Milieu op 14 november 2011 aan de Tweede Kamer heeft toegezegd om een handreiking beschikbaar te stellen. Deze is in oktober 2012 vastgesteld. In die handreiking staat dat onder het begrip ‘overige stedelijke voorzieningen’ wordt verstaan: *accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure*.

De Afdeling oordeelt vervolgens dat gelet op de nota van toelichting, maar ook de strekking van de ladder (die er mede op gericht is leegstand tegen te gaan) de in dit bestemmingsplan voorziene infrastructurele aanpassing niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro. Deze uitspraak ligt in lijn met de uitspraak d.d. 14 januari 2015, waarbij de Afdeling ten aanzien van een verbindingsweg eveneens oordeelde dat geen sprake was van een stedelijke ontwikkeling. Hieraan lag echter niet dezelfde overweging ten grondslag. In deze uitspraak overweegt de Afdeling “slechts” dat de verbindingsweg gezien de omvang en de situering niet als ‘andere stedelijke voorziening’ kan worden aangemerkt en dat de weg evenmin kan worden begrepen onder een van de in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i genoemde stedelijke ontwikkelingen.

Gelet op voornoemde uitspraken kan gesteld worden dat de ontwikkeling zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan, vanwege zowel de aard als omvang, niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling en toetsing aan de Ladder dus niet aan de orde is.

4.1.3 Conclusie toetsing aan het rijksbeleid

Het rijksbeleid staat de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling niet in de weg.

4.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijkste plan betreft de Omgevingsvisie Overijssel.

4.2.1 Uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel is dé provinciale visie voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. In 2017 is de Omgevingsvisie en –verordening 2017 vastgesteld. Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit zijn de leidende principes of ‘rode draden’ bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel.

4.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de meest optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie. De keuze voor inzet van deze instrumenten is bepaald aan de hand van een aantal criteria. In de Omgevingsvisie is bij elke beleidsambitie een realisatieschema opgenomen waarin is aangegeven welke instrumenten de provincie zal inzetten om de verschillende onderwerpen van provinciaal belang te realiseren.

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

4.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en 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. Of - generieke beleidskeuzes;
2. Waar - ontwikkelingsperspectieven;
3. Hoe - gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

4.2.3.1 Of - 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 maatschappelijke opgave. Of een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidskeuzes van EU, Rijk of provincie. Denk aan beleidskeuzes om basiskwaliteiten als schoon drinkwater en droge voeten te garanderen. Andere generieke beleidskeuzes betreffen het voorkomen van overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantoorlocaties.

Ook wordt in deze fase de zogenaamde Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd. Deze Overijsselse ladder geeft een nadere invulling aan de vraag hoe de behoefte moet worden bepaald, zowel in de stedelijke als in de groene omgeving, en op welke wijze de regionale afstemming vorm gegeven moet worden. Integraliteit, toekomstbestendigheid, concentratiebeleid, (boven)regionale afstemming en zuinig en

zorgvuldig ruimtegebruik zijn beleidskeuzes die invulling geven aan de Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor specifieke gebieden in Overijssel geldt dat niet alle initiatieven mogelijk zijn. Dit heeft te maken met zwaarwegende publieke belangen, Gebiedsspecifieke beleidskeuzes om de zwaarwegende publieke belangen te borgen, zijn: reservering voor waterveiligheid en beperking wateroverlast, drinkwater/grondwaterbeschermingsgebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (NNN)), de Nationale Landschappen en het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen.

4.2.3.2 *Waar - Ontwikkelingsperspectieven*

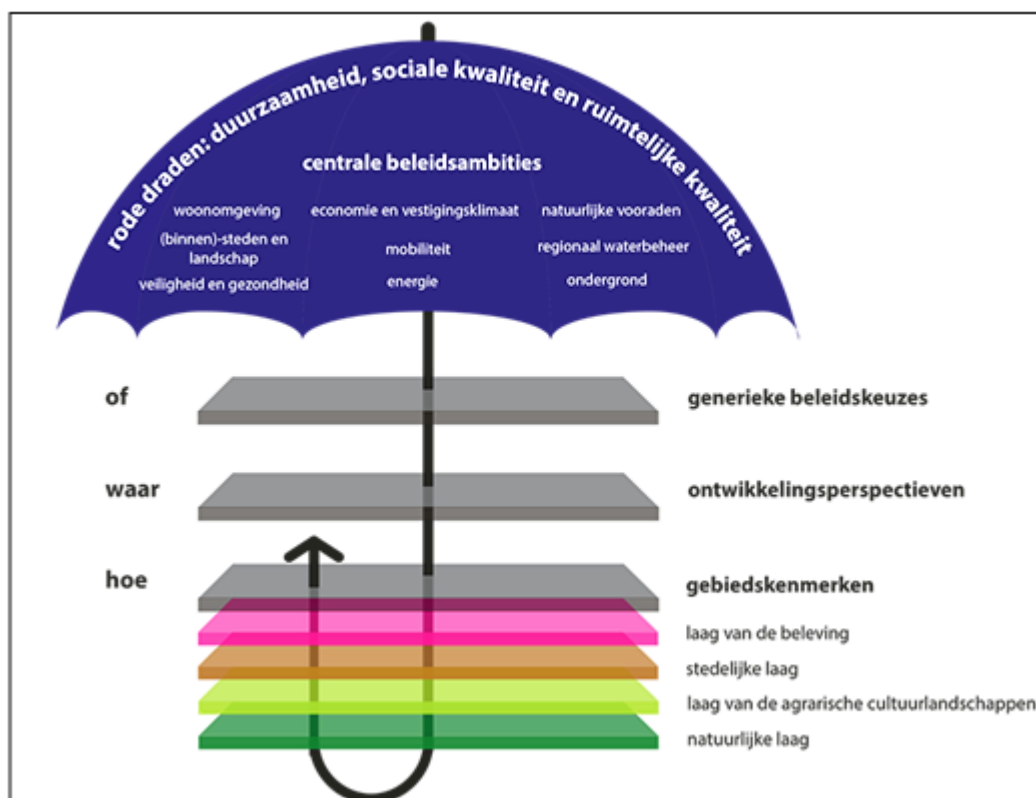
Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke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

De ontwikkelperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven. De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend en bieden de nodige flexibiliteit voor de toekomst.

4.2.3.3 *Hoe - Gebiedskenmerken.*

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving) 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 gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden. Afbeelding 4.1 geeft dit schematisch weer.



Afbeelding 4.1: Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

4.2.4 Toetsing van het initiatief aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Indien het concrete initiatief wordt getoetst aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

4.2.4.1 Of - Generieke beleidskeuzes

Ten aanzien van de generieke beleidskeuzes is met name het ‘Principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik’ (artikel 2.1.4) van toepassing. Artikel 2.1.3 uit de Omgevingsverordening Overijssel wordt hierna beschreven en getoetst.

Artikel 2.1.3: Principes voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in andere dan stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verhardten leggen op de groene omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt:

- dat (her)benutting van bestaande bebouwing in de groene omgeving in redelijkheid niet mogelijk is;
- dat mogelijkheden voor combinatie van functies op bestaande erven optimaal zijn benut.

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.3 van de Omgevingsverordening Overijssel

In het voorliggend geval betreft de ontwikkeling de doortrekking van een wegtracé. Aangevoerd is dat deze doortrekking uit het oogpunt van verkeersafwikkeling en bereikbaarheid wenselijk is. De locatiekeuze is logisch, gezien het tracé twee bestaande, doodlopende wegen met elkaar in verbinding brengt. Tevens is het ruimtebeslag op de groene omgeving gering. Geconcludeerd kan worden dat voldoende rekening is gehouden met de principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

4.2.4.2 Waar - Ontwikkelingsperspectieven

In dit geval zijn vooral de ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke omgeving van belang. Het plangebied is op de Ontwikkelingsperspectievenkaart aangemerkt als ‘Woon- en werklocaties buiten de stedelijke

netwerken’. In afbeelding 4.2 is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen. Opgemerkt dient te worden dat een klein deel ligt binnen het ontwikkelingsperspectief ‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’. Het gaat in dit geval echter om een stedelijke functie (wegtracé) die twee stedelijke functies (woonwijken en een bedrijventerrein) met elkaar verbindt. Daarom is in de toetsing uitgegaan van het stedelijke ontwikkelingsperspectief.



Afbeelding 4.2: Uitsnede ontwikkelingsperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

“Woon- en werklocaties buiten stedelijke netwerken”

De steden en dorpen buiten de stedelijke netwerken mogen altijd bouwen voor de lokale behoefte aan wonen, werken en voorzieningen, inclusief lokaal gewortelde bedrijvigheid, mits onderbouwd en regionaal afgestemd. Herstructurering en transformatie van de woon-, werk-, voorzieningen- en mixmilieus moeten deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken. Herstructurering en transformatie bieden kansen om te anticiperen op klimaatverandering (bijvoorbeeld door ruimte voor groen, natuur en water te reserveren). Van belang is de stedelijke ontwikkeling altijd af te stemmen op de kenmerken van het watersysteem, bijvoorbeeld in laaggelegen gebieden bij bouw- en evacuatieplannen rekening houden met risico’s op overstroming of wateroverlast. Herstructurering en transformatie kunnen ook bijdragen aan de energietransitie (door het nemen van energie-efficiënte maatregelen en/of het opwekken van duurzame energie door bijvoorbeeld het aanwezige dakoppervlak te benutten).

Toetsing van het initiatief aan het ‘Ontwikkelingsperspectief’

Binnen gebieden met een dergelijk ontwikkelingsperspectief is ruimte voor herstructurering, inbreiding en transformatie. In dit geval wordt voorzien in de behoefte om de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling van De Lutte te verbeteren. Het voornemen is daarmee in overeenstemming met het ontwikkelingsperspectief.

4.2.4.3 Gebiedskkenmerken

Op basis van gebiedskkenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen.

1. De “Natuurlijke laag”

Overijssel bestaat uit een rijk en gevarieerd spectrum aan natuurlijke landschappen. Deze vormen de basis voor het gehele grondgebied van Overijssel. Het beter afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen op de natuurlijke laag kan ervoor zorgen dat de natuurlijke kwaliteiten van de provincie weer mede beeldbepalend worden. Ook in steden en dorpen bij voorbeeld in nieuwe waterrijke woonmilieus en nieuwe natuur in stad en

dorp. Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart de “Natuurlijke laag” aangeduid met de gebiedstypen “Stuwwallen” en “Beekdalen en natte laagtes”. In afbeelding 4.3 is dat aangegeven.



Afbeelding 4.3: De Natuurlijke laag (Bron: Provincie Overijssel)

“Stuwwallen”

De stuwwallen zijn tijdens de ijstijd opgestuwde aardlagen. Door de vaak grote hoogteverschillen zijn ze nu nog steeds goed zichtbaar. De ambitie is het eigen karakter van de afzonderlijke stuwwallen te behouden en versterken. De inzet is het reliëf daarbij ruimtelijk beeldbepalend te laten zijn. Als ontwikkelingen plaats vinden, dan dragen deze bij aan het beter zichtbaar en beleefbaar maken van de hoogteverschillen en van de overgang tussen stuwwal en omgeving.

Toetsing van het initiatief aan de “Natuurlijke laag”

Op deze locatie zijn de kenmerken van het oorspronkelijk landschap nauwelijks meer waarneembaar. Dit komt doordat het gebied in cultuur is gebracht ten behoeve van de landbouw en andere aanwezige functies. Geconcludeerd wordt dat de ‘Natuurlijke laag’ geen belemmeringen vormt voor de in dit plan besloten functiewijziging.

2. De “Laag van het agrarische cultuurlandschap”

In de “Laag van het agrarisch cultuurlandschap” gaat het er altijd om dat de mens inspeelt op de natuurlijke omstandigheden en die ten nutte maakt. Hierbij hebben nooit ideeën over schoonheid een rol gespeeld. Wel zijn we ze in de loop van de tijd gaan waarderen om hun ruimtelijke kwaliteiten. Vooral herkenbaarheid, contrast en afwisseling worden gewaardeerd. De ambitie is gericht op het voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen door óf versterking óf behoud óf ontwikkeling of een combinatie hiervan. Het plangebied is op gebiedskenmerkenkaart in de “Laag van het agrarisch cultuurlandschap” aangemerkt als landschapstype “Oude hoevenlandschap”. In afbeelding 4.4 is dit weergegeven.



Afbeelding 4.4: Laag van het agrarisch cultuurlandschap (Bron: Provincie Overijssel)

“Jonge heide- en broekontginningslandschap”

De grote oppervlakte aan – voormalige – natte en droge heidegronden was oorspronkelijk functioneel verbonden met het essen- en oude hoevenlandschap; hier werd geweid en werden de plaggen gestoken voor in de stal; in de stal bemeste plaggen dienden als structuurverbeteraar en bemesting voor de akkergronden op de essen. Na de uitvinding van kunstmest ging deze functie verloren en werden deze gronden grotendeels in cultuur gebracht. Aanvankelijk kleinschalig en min of meer individueel door keuterboertjes, later werd de ontginning planmatig en grootschalig aangepakt (tot in de jaren 60 van de 20e eeuw). De grote natte broekgebieden ondergingen een vergelijkbare ontwikkeling, waardoor de natte en de droge jonge ontginningen nu gelijkenis vertonen. Ten opzichte van omliggend essen- en hoevenlandschap zijn de landbouwontginningen relatief grote open ruimtes, deels omzoomd door boscomplex. Erven liggen als blokken aan de weg geschakeld. Wegen zijn lanen met lange rechtstanden. Vaak zijn het ‘inbreidings’landschappen met en rommelige driehoekstructuren als resultaat.

Als ontwikkelingen plaats vinden in de agrarische ontginningslandschappen, dan dragen deze bij aan behoud en versterking van de dragende lineaire structuren van lanen, bosstroken en waterlopen en ontginningslinten met erven en de kenmerkende ruimtematen.

Toetsing van het initiatief aan de “Laag van het agrarisch cultuurlandschap”

Gezien de aard van de ontwikkeling wordt het kenmerkende landschap niet aangetast. De doortrekking van de Ambachtstraat sluit aan bij de reeds aanwezige wegenstructuur. Bovendien zijn omliggende gronden reeds in gebruik als woongebied, waardoor de kenmerken van het jonge heide- en broekontginningslandschap ter plaatse nauwelijks nog aanwezig zijn. De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met de ‘Laag van het agrarisch cultuurlandschap’.

3. De ‘Stedelijke laag’

In de stedelijke laag is de koppeling van de sociale en fysieke dynamiek van de stedelijke functies aan het verbindende netwerk van wegen, paden, spoorwegen en kanalen een belangrijk ordenend principe. Efficiëntie en nabijheid zijn belangrijke vestigingsoverwegingen, maar daarbij wordt kwaliteit eigenheid en onderscheidend vermogen (mede gevormd door de historie) van de regio steeds belangrijker. Steden zijn de economische motors van Overijssel. Ook hier is sprake van een rijk palet: dorpen met centrumfuncties, landstadjes, steden en stedelijke netwerken. Elk met een eigen karakteristieke ruimtelijke, sociale en functionele opbouw en kwaliteiten. Het plangebied is in de gebiedskenmerkenkaart van de stedelijke laag aangeduid met de omgevingstypen ‘woonwijken 1955-nu’ en ‘Bedrijventerreinen’. In afbeelding 4.5 is dit weergegeven.



Afbeelding 4.5: Stedelijke laag (Bron: Provincie Overijssel)

‘Woonwijken 1955 – nu’

De woonwijken van 1955 tot nu zijn planmatig opgezette uitbreidingswijken op basis van een collectief idee en grotere bouwstromen. De functies (wonen, werken, voorzieningencentra) zijn uiteengelegd en de wijken zijn opgedeeld in buurten met een homogeen bebouwingskarakter: buurten met eengezinswoningen, flatwijken, villawijken, wijk(winkel)centra. Er is sprake van een tijdsgebonden verkavelingsstructuur op basis van verschillende ordeningsprincipes.

‘Bedrijventerreinen’

De bedrijventerreinen zijn georganiseerd op basis van uitgegeven kavels aan bedrijven. Het zijn meestal monofunctionele werkgebieden met een ‘no nonsense’ karakter en vaak krappe openbare ruimtes. De gebieden zijn ingericht en bebouwd op basis van een beperkte set aan kwaliteitsregels. De terreinen zijn veelal volledig gericht op autobereikbaarheid en hermetisch van karakter en liggen los van de woonwijken en het buitengebied. Er zijn veel verschillen in uitstraling en ambitieniveau per terrein. De bebouwing is functioneel, vaak eenvoudig en eenvormig, soms karakteristiek en historisch.

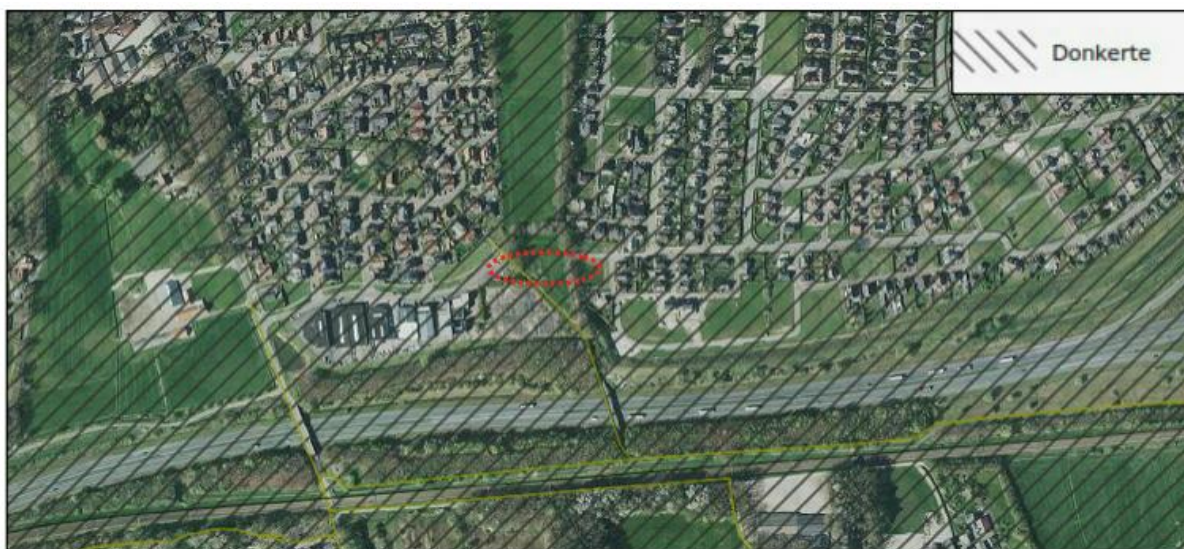
Als ontwikkelingen plaats vinden op of rond bedrijventerreinen, dan dragen deze bij aan versterking van het vitale karakter en de kwaliteit van bedrijventerreinen, aan het verbinden van het terrein met de omgeving en aan versterking van de profilering gericht op onderlinge differentiatie, met respect voor het verstedelijkingspatroon.

Toetsing van het initiatief aan de ‘stedelijke laag’

In dit geval wordt tussen twee bestaande woonwijken een verbinding gerealiseerd door twee wegen met elkaar te verbinden. Door de ontwikkeling wordt de verkeerssituatie van de woonwijken en een bedrijventerrein verbeterd. Dit zorgt voor een betere vitaliteit van zowel woonwijken als bedrijventerrein. De beoogde ontwikkeling is in overeenstemming met het ter plekke geldende gebiedskenmerk van de ‘Stedelijke laag’.

3. De ‘Laag van de beleving’

De laag van de beleving is het domein van de belevenis, de betekenis en identiteit. Het voegt kenmerken toe als landgoederen, recreatieparken, recreatieve routes maar benut ook vooral de kwaliteit van de andere drie lagen. Het maakt ze beleefbaar en tot een belevenis. Het belevenisaspect wordt een steeds belangrijke pijler onder het ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart de ‘laag van de beleving’ aangeduid met ‘donkerte’. In afbeelding 4.6 is dit weergegeven.



Afbeelding 4.6: Laag van de beleving (Bron: Provincie Overijssel)

‘Donkerte’

Lichte gebieden geven een beeld van economische dynamiek; zoals de steden en dorpen, de snelwegen, de kassengebieden, attractieparken en grote bedrijventerreinen. De donkere gebieden geven daarentegen een indicatie van het rustige buitengebied van Overijssel. Het zijn relatief luwe en dunbevolkte gebieden met een lage gebruiksdruk. De ambitie is gericht op het koesteren van donkerte als kwaliteit. Het streven is gericht op het handhaven van de donkerte en, waar mogelijk, de gebieden bij ontwikkelingen nog donkerder te maken.

De sturing is gericht op het minimaal toelaten van kunstlicht. Het vereist het selectief inzetten en 'richten' van kunstlicht en het vermijden van onnodig kunstlicht bij ontwikkelingen. De kansen hiervoor doen zich met name voor bij ontwikkelingen die een grote invloed hebben op het aspect donkerte, zoals grotere woon- en werklocaties en wegen. Ook de projectering van passages van auto(snel)wegen en regionale wegen speelt daarbij een grote rol vanwege het feit dat op- en afritten veelal leiden tot stedelijke ontwikkelingen.

Toetsing van het initiatief aan de ‘Laag van de beleving’

Ten aanzien van deze laag dient er een nuancering te worden aangebracht, aangezien de gehele kern De Lutte is aangeduid met ‘donkerte’. Een zekere lichtuitstraling is echter inherent aan een woongebied. Ten aanzien van deze verbindingsweg is verlichting tevens noodzakelijk ter waarborging van de verkeersveiligheid. Overigens is er geen sprake van een onevenredige toename van verlichting binnen het plangebied. De ontwikkeling is daarmee in overeenstemming met de ‘laag van de beleving’.

4.2.5 Conclusie toetsing van het initiatief aan het provinciaal beleid

Geconcludeerd wordt dat de ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel verwoorde en in de Omgevingsverordening Overijssel verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie Losser

4.3.1.1 Algemeen

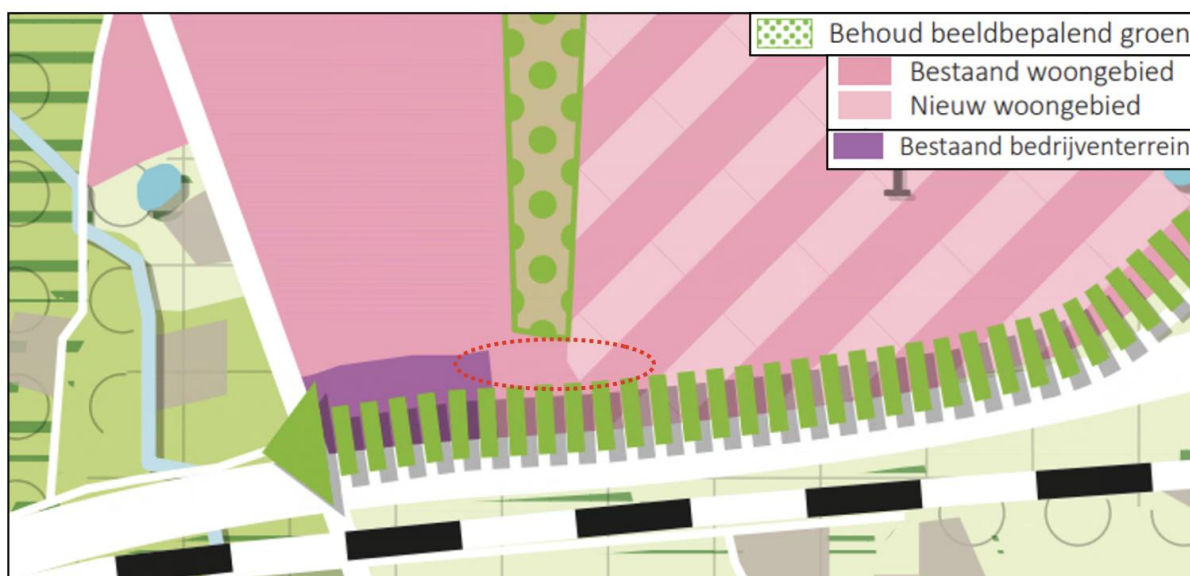
De gemeente Losser heeft op 16 oktober 2018 haar nieuwe structuurvisie vastgesteld. In de structuurvisie geeft de gemeente een actueel beeld van het ruimtelijk ordeningsbeleid en beschikt de gemeente over een samenhangend beleidsdocument dat leidend is voor de ruimtelijke ordening en ontwikkelingen voor de komende jaren. De structuurvisie geeft richting aan de wijze waarop ruimtelijke kwaliteiten binnen de gemeente kunnen worden behouden en versterkt. In de visie wordt bepaald wat de essentiële en gebiedsspecifieke kwaliteiten zijn, waar kansen liggen en hoe ontwikkelingen op deze kwaliteiten en kansen kunnen inspelen.

De gemeente Losser en andere overheden hebben al diverse beleidstukken opgesteld die sturing geven aan de ontwikkelingen binnen de gemeente. In deze structuurvisie worden geen nieuwe wegen ingeslagen; de visie is in hoofdlijnen een voortzetting van het bestaande gemeentelijke en provinciale beleid. Op onderdelen is het bestaande beleid geactualiseerd, het betreft onder meer de op regionaal niveau gemaakte afspraken ten aanzien van woon- en werklocaties en het geactualiseerde provinciale beleid (Omgevingsvisie en Omgevingsverordening). Ten aanzien van opgaven en knelpunten waarvoor nog geen keuzes zijn gemaakt, zijn nieuwe oplossingen gezocht.

De visie heeft betrekking op de gehele gemeente: de kernen en het buitengebied. Omdat de opgaven en het beleid in de kernen en het buitengebied sterk van elkaar verschillen, worden ze in afzonderlijke delen behandeld zonder de samenhang uit het oog te verliezen. In dit geval is de visie ten aanzien van de kern De Lutte van belang.

4.3.1.2 Visie per kern: De Lutte

Per dorpskern is een beknopte analyse uitgevoerd van de bestaande karakteristieken en structuren. Op basis van deze analyse en de bovenstaande opgave is per kern een visiebeeld geschetst. Hierin zijn de geplande ontwikkelingen aangegeven binnen de toekomstige structuur. In de toelichting op de visie wordt uitgelegd welke maatregelen worden genomen en welke keuzes zijn gemaakt. Hierna is in afbeelding 4.7 een uitsnede van de visiekaart opgenomen. Vervolgens wordt ingegaan op de ambitie voor de kern De Lutte.



Afbeelding 4.7: Uitsnede structuurvisiekaart (Bron: Gemeente Losser)

In dit geval is de ambitie voor de kern De Lutte van belang. De ambitie is opgedeeld in ambities voor ‘wonen’, ‘bedrijvigheid en ‘overig’. In dit geval is de overige ambitie van belang:

De belangrijkste aanvullende opgaven voor De Lutte betreffen:

- Zonder harde prioriteiten binnen het woningbouwprogramma vast te leggen zou voorrang geven moeten worden aan de voortzetting van de ontwikkeling van Luttermolenveld. De afronding van deze woonbuurt prevaleert boven de opstart van nieuwe woningbouwontwikkelingen.
- Het versterken landschappelijke kwaliteiten tot in de kern. De groene strook tussen het ‘oude’ De Lutte en Luttermolenveld kan worden ingericht als een verbindende parkzone. Het realiseren van nieuwe verbinding met het stuwwallenlandschap aan de westzijde.
- Mede vanwege de ingesloten ligging dient aandacht te zijn voor de entree van De Lutte vanaf de Bentheimerstraat. Alleen herstructurering toepassen vanuit een landschappelijke invalshoek.
- Eventuele uitbreiding van bedrijvenlocaties vindt plaats direct grenzend aan het bestaande bedrijventerrein.
- Streven naar bundeling van de dorpsvoorzieningen ter hoogte van het huidige centrumgebied.
- Aantrekkelijkheid vergroten door nieuwe inrichting van de buitenruimte.

4.3.1.3 Toetsing van het initiatief aan de Structuurvisie

De toekomstvisie gaat niet specifiek in op voorliggend project. Wel kan worden gemotiveerd dat door het voornemen de bereikbaarheid en daarmee de vitaliteit van de woonwijken in De Lutte wordt verbeterd. Dit sluit aan bij de doelstelling om goede verbindingen te creëren, temeer omdat het in dit geval gaat om het Luttermolenveld, waar een uitbreiding van woningen is beoogd. Een goede en veilige ontsluiting van de woonwijk is dan ook van wezenlijk belang. Belangrijk om verder te vermelden is dat het plangebied op basis van de structuurvisiekaart net buiten het gebied ligt dat is aangeduid als ‘behoud beeldbepalend groen’. Er zijn dan ook geen negatieve gevolgen te verwachten voor deze groenstrook.

Geconcludeerd wordt dat het plan daarmee in overeenstemming is met de structuurvisie Losser.

4.3.2 Visiedocument ‘Kwaliteitsimpuls De Lutte’

4.3.2.1 Algemeen

Het visiedocument ‘Kwaliteitsimpuls De Lutte’ vormt het kaderstellen document voor de verdere uitwerking die moet leiden tot een daadwerkelijke kwaliteitsimpuls in De Lutte. Belangrijke dragers van de visie zijn de vier kernwaarden dorps, landelijk, gastvrij en lommerrijk. Die zijn vertaald in een landschapsvisie met vier aandachtgebieden: de randen, routes, entrees en een visie op het centrum. De entree aan de Plechelmusstraat in samenhang met Erve Boerrigter en de entree aan de Lossersestraat vanaf het Arboretum zijn voor de toerist en recreant belangrijk. De verkeerskundige analyse van De Lutte is eveneens een belangrijk onderdeel van de integrale visie. Iedereen moet op een veilige manier met gepaste snelheid zijn woning of bedrijf bereiken. Tot slot is de visie vertaald in een eerste aanzet tot een uitvoeringsprogramma met als doel het dorpse, landelijke, gastvrije en lommerrijke karakter van De Lutte te versterken.

4.3.2.2 Locatiespecifiek

In de visie is een MIP (integraal meerjaren investerings- en onderhoudsprogramma voor de openbare ruimte) opgenomen. In dit plan wordt aangegeven waar de focus de komende jaren ligt qua verbeteringsmaatregelen en dus ook waar de inrichtingsvisie in ieder geval op in moet gaan. De visievorming heeft plaatsgevonden in de inrichtingsvisie “Kwaliteitsimpuls De Lutte”, waarin gestreefd wordt naar een extra ontsluiting van Luttermolenveld voor auto- en fietsverkeer.

Uit een bijgevoegd verkeersonderzoek is gebleken dat deze ontwikkeling een klein effect heeft op de verkeersstromen in De Lutte en dan ook haalbaar is. Het voornemen is opgenomen als project 17 in de inrichtingsvisie “Kwaliteitsimpuls De Lutte”.

4.3.2.3 *Toetsing van het initiatief aan de Dorpsvisie De Lutte*

Vanwege het feit dat de doortrekking van de Ambachtstraat concreet wordt benoemd in de Visie en dit bestemmingsplan de kaders biedt voor de realisatie van de doortrekking van de Ambachtstraat kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen het ‘Visiedocument Kwaliteitsimpuls De Lutte’.

HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie en archeologie & cultuurhistorie.

5.1 Geluid (Wet geluidhinder)

5.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

5.1.2 Beoordeling

De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten. Het toetsen van de voorgenomen ontwikkeling aan de aspecten industrielawaai, wegverkeers- en railverkeerslawaai is niet noodzakelijk.

Wel is er sprake van een fysieke aanleg van een weg. Wanneer de geluidsbelasting daardoor met 2 dB toeneemt, is sprake van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder¹. De toekomstige geluidssituatie moet acceptabel zijn en passen binnen de kaders van een 'goede ruimtelijke ordening'. Met betrekking tot verkeerslawaai is door Buijvoets bouw- en geluidsadvisering voor het plangebied daarom een onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn hieronder opgenomen. Het gehele akoestische onderzoek is opgenomen in bijlage 2 bij deze toelichting.

De geluidbelasting in de nieuwe situatie, met verbindingsweg, bedraagt maximaal 45 dB en is lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB waarmee sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor het aspect verkeerslawaai. Het is daarom niet nodig de toename van de geluidbelasting te berekenen ten gevolge van de wijzigingen.

5.1.3 Conclusie

Het aspect 'geluid' vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

¹ Een reconstructie is gedefinieerd (art.1 Wgh) als: "een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting, vanwege de weg, met 2 dB of meer wordt verhoogd".

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient doorgaans een bodemonderzoek te worden verricht conform de richtlijnen NEN 5740.

5.2.2 Beoordeling

In het voorliggend geval gaat het om de aanleg van een wegtracé, waarbij er geen sprake is van een ruimte waarin (nagenoeg) voortduren (twee of meer uur per (werk)dag) mensen verblijven. Daarnaast betreft de aanleg van een weg geen risicovolle activiteit voor de bodem. Een verkennend bodemonderzoek kan dan ook achterwege worden gelaten.

Wanneer grond verplaatst wordt buiten het plangebied, moet in het kader van het Besluit bodemkwaliteit wel onderzocht worden wat de kwaliteit van deze grond is en of de grond in het vrije grondverkeer mag terechtkomen. Dit kan echter in een later stadium onderzocht worden en is niet van belang voor de procedure ten aanzien van het bestemmingsplan.

5.2.3 Conclusie

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Algemeen

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

5.3.2 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip ‘niet in betekenende mate’ is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

5.3.3 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

5.3.4 Verantwoording

De aanleg van het wegtracé met name beoogd ter verbetering van de ontsluiting en zal niet leiden tot extra verkeersbewegingen. Het project is daarmee aan te merken als een project dat in 'niet betekenende mate bijdraagt' aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Tot slot wordt opgemerkt dat dit plan eveneens niet voorzien in 'gevoelige bestemmingen' als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen.

5.3.5 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt de 'Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen, per buisleiding of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgesteld in:

- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

De regelgeving omtrent buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te

beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

5.4.2 Beoordeling

De voorgenomen ontwikkeling (het doortrekken van een weg) wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbaar object. Hierdoor hoeft geen verantwoording van het plaatsgebonden risico en groepsrisico gegeven te worden. Tevens voorziet het plan niet in het toevoegen van een risicovolle functie. Het plan heeft ook geen effect op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

5.4.3 Conclusie

Een en ander brengt met zich mee dat de ontwikkeling in overeenstemming is met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid.

5.5 Milieuzonering

5.5.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

5.5.2 Gebiedstypen

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' is een tweetal gebiedstypen onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer. Op basis van de VNG-uitgave wordt het buitengebied gerekend tot een met het omgevingstype 'rustige woonwijk' vergelijkbaar omgevingstype.

Het omgevingstype 'gemengd gebied' wordt in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' omschreven als een gebied met een matige tot sterke functiemenging waarbij bijvoorbeeld direct naast woningen andere functies voor kunnen komen zoals winkels, horeca en kleine bedrijven.

De richtafstanden (met uitzondering van het aspect gevaar) uit het omgevingstype rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsmaat worden verlaagd indien sprake is van een 'gemengd gebied'. Daarbij wordt in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' opgemerkt dat het vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik de voorkeur verdient functiescheiding niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat noodzakelijk is.

In dit geval kan uit worden gegaan van een rustige woonwijk, gezien er in de nabijheid van het plangebied voornamelijk woningen gelegen zijn. Onderstaand staan bijbehorende richtafstanden weergegeven.

| Milieucategorie | Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk | Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied |
|-----------------|---|---|
| 1 | 10 m | 0 m |
| 2 | 30 m | 10 m |
| 3.1 | 50 m | 30 m |
| 3.2 | 100 m | 50 m |
| 4.1 | 200 m | 100 m |
| 4.2 | 300 m | 200 m |
| 5.1 | 500 m | 300 m |
| 5.2 | 700 m | 500 m |
| 5.3 | 1.000 m | 700 m |
| 6 | 1.500 m | 1.000 m |

5.5.3 Beoordeling

5.5.3.1 Algemeen

Zoals reeds hiervoor genoemd wordt bij het realiseren van nieuwe bestemmingen gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

In voorliggend geval is een verkeersweg (30 km/u) niet aan te merken als milieugevoelige of milieubelastende functie.

5.5.4 Conclusie

Vanuit het oogpunt van milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

5.6 Ecologie

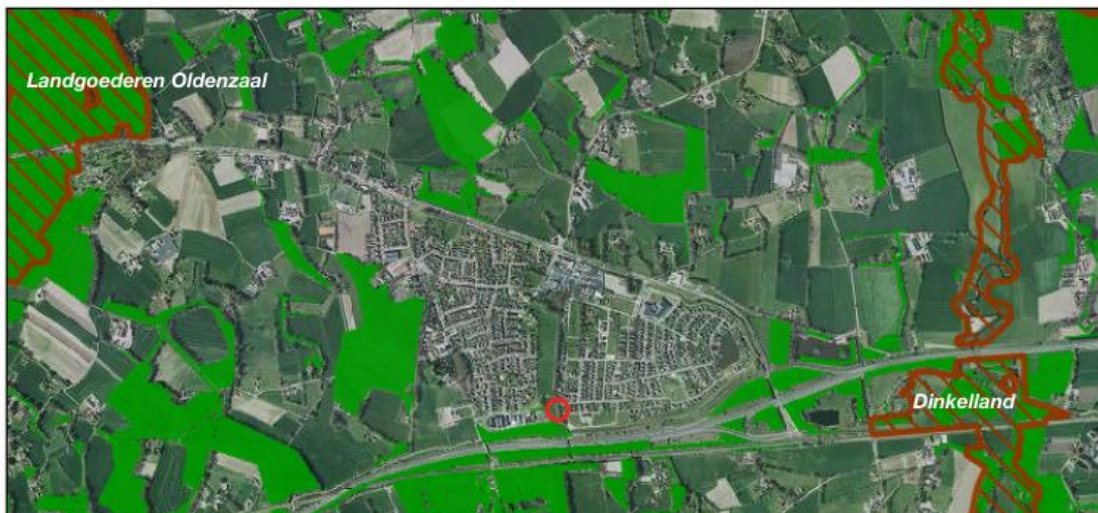
Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Soortenbescherming komt voort uit de Wet Natuurbescherming.

5.6.1 Gebiedsbescherming

5.6.1.1 Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet natuurbescherming beschermd.

Het plangebied bevindt zich op een afstand van circa 2,4 kilometer van het Natura 2000-gebied ‘Landgoederen Oldenzaal’. Het Natura 2000-gebied ‘Dinkelland’ bevindt zich op een afstand van circa 1,4 kilometer. De ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden wordt hierna weergegeven. Het plangebied is daarbij aangegeven met de rode stip.



Afbeelding 5.2: Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden (Bron: provincie Overijssel)

Conclusies

In dit geval is door BJZ.nu een stikstofberekening uitgevoerd. Het volledige rapport is opgenomen in bijlage 3. Hierna wordt op de belangrijkste resultaten ingegaan.

Geconcludeerd wordt dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j ten aanzien van het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied de ‘Landgoederen Oldenzaal’ en op grotere afstand gelegen Natura-2000 gebieden. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

5.7.1.2 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. De NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van de NNN geldt het ‘nee, tenzij’- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het dichtstbijzijnde gebied dat is aangewezen als NNN is gelegen op circa 10 meter afstand. De ligging van het plangebied ten opzichte van de NNN wordt hierna weergegeven.



Afbeelding 5.3: Ligging ten opzichte van NNN (Bron: provincie Overijssel)

Er is sprake van een ontwikkeling buiten de NNN met een lokale invloedssfeer. Kernkwaliteiten en omgevingscondities van de NNN worden door de voorgenomen activiteit niet aangetast. De ontwikkeling zorgt niet voor een vermindering van het areaal aan NNN en omgevingscondities van de NNN worden niet aangetast, temeer omdat het NNN geen schaduwwerking kent. Er hoeft geen onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden.

5.6.2 Soortenbescherming

Wat betreft de soortenbescherming is de Wet natuurbescherming van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet er worden bekeken of hier een vrijstelling voor geldt anders moet er een ontheffing worden gevraagd.

In dit geval wordt de weg aangelegd ter plaatse van intensief in gebruik zijnde en gemaaide graspercelen. Tevens is er geen sprake van opgaand groen. Hierdoor wordt redelijkerwijs niet verwacht dat er sprake is van aantasting van beschermde soorten.

5.6.3 Bomeneffectanalyse

Door Expedio Arbori is een Bomeneffectanalyse uitgevoerd. Aanleiding voor het uitvoeren van een bomen effect analyse is de aanwezigheid van een rijbeplanting oude eiken (totaal 2 eiken) nabij de Ambachtstraat als relict van een oude houtwal, waar de nieuwe verbindingsweg tussen de bomen door gepland is. Om deze bomen duurzaam te kunnen inpassen in de nieuwe situatie, is het van belang om in beeld te brengen of de geplande werkzaamheden en herinrichting nadelige gevolgen hebben voor de bomen en welke boombeschermende maatregelen eventueel noodzakelijk zijn om deze te behouden. De centrale vraag in het onderzoek luidt:

“Kunnen de bomen, in het perspectief van de voorgenomen (bouw)werkzaamheden of het ontwerpplan in hun huidige verschijningsvorm en op deze standplaats, duurzaam behouden blijven?”

Hierna wordt op de belangrijkste resultaten en advies ingegaan. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage 4 van deze toelichting.

Advies

Met inachtneming van hierna volgende voorbeholden en onderstaand advies is het boomtechnisch verantwoord de voorgenomen werkzaamheden en herinrichting te realiseren.

Bovengronds

Geadviseerd wordt om:

- De bomen te onderwerpen aan een onderhoudssnoei (verwijderen dood hout en overige probleemtakken).
 - Beide bomen op te kronen teneinde de wettelijke vrije doorgang te verkrijgen ten aanzien van de aan te leggen doorsteek/weg. Snoeiwerkzaamheden dienen uitgevoerd te worden door een vakbekwaam boomverzorger, waarbij nadrukkelijke aandacht moet uitgaan naar het behoud van de natuurlijke habitus van de bomen en het voorkomen van te grote snoeiwonden.
 - Bij boom 2 een corrigerende snoei uit te voeren (uitlichten) naar aanleiding van een uitgebroken gesteltak.
- Beide bomen het gehele proces van stambescherming te voorzien, e.e.a. zoals omschreven in paragraaf 6.2 van de rapportage (bijlage 4)

Ondergronds

- Omdat alle werkzaamheden plaats dienen te vinden binnen de kritieke zone van de bomen, dient bij het uitdiepen van het cunet een vakbekwaam boomverzorger c.q. toezichthouder aanwezig te zijn welke toeziet op het vakkundig snoeien/innemen van wortels.

- De graafafstand ten opzicht van de wortelvoet van de bomen is afgeleid van de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen door het Norminstituut bomen; Dit betekent dat de minimale graafafstand gemeten vanuit het hart van de boom ten minste 2.5 meter dient te bedragen, met een voorkeur van 3 meter.
- Het uitdiepen van het cunet laat vanwege de oppervlakkige beworteling weinig ruimte voor verantwoorde inzet van wortelstraatconstructies. Omdat de omvang (diameter) van de wortels klein is en geen stabiliteitswortels zijn waargenomen in het profiel tot – 60 cm, dient het uitkisten tot op het gele zand plaats te vinden incl. het snoeien en prepareren van de wortels. Er kan dan een gekozen worden voor een normale fundatie (puincunet) voor de aanleg van de doorsteek/weg.
- Aanvullend op voorgaande dienen compenserende maatregelen genomen te worden i.v.m. met het wortelverlies en verminderde opname van vocht, voeding en zuurstof. Doorgaans geniet het de voorkeur ter hoogte van de bomen een open plantplaats te creëren met als aanvulling een mulchlaag als afwerking. Omdat niet de gehele ruimte onder de bomen in eigendom komt van de gemeente en het de verwachting is dat het grasland in gebruik blijft door derden, dienen de compenserende maatregelen ondergronds uitgevoerd te worden door het verbeteren van het doorwortelde volume. Geadviseerd wordt hiervoor de grond pneumatisch te verbeteren met inzet van een groeiplaatsinjector. Om zowel het humusgehalte (langzaam vrijkomende meststoffen) als het vochthoudend en vochtleverend vermogen te verhogen, worden in opgeloste vorm stabiel organische meststoffen (wormenmest) toegevoegd.
- Het ophogen van grond ter hoogte van bomen dient voorkomen te worden en/of anderszids in overleg plaats te vinden met een boomtechnisch toezichthouder. Daarbij dient ten aller tijden de niet stabiele organische toplaag (grasvegetatie) verwijderd te worden en mag deze nooit ter hoogte van de bomen vergraven worden.

Tevens zijn in de BEA eisen en randvoorwaarden opgenomen ten aanzien van ontgraving, ophoging en bodemverdichting. Tot slot zijn er een aantal boombeschermende maatregelen opgenomen die opgevolgd moeten worden.

Met inachtneming van het opgenomen advies, de gestelde eisen en randvoorwaarden en de uitvoering van de boombeschermende maatregelen, is er geen sprake van onevenredige negatieve effecten ten aanzien van de bomen. Het project is daarmee uitvoerbaar.

5.6.4 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

5.7 Archeologie & cultuurhistorie

5.8.1 Archeologie

5.7.1.1 Algemeen

Op grond van de Erfgoedwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische waarden. In de Erfgoedwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relictten die in het projectgebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor kan archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Als blijkt dat in het projectgebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

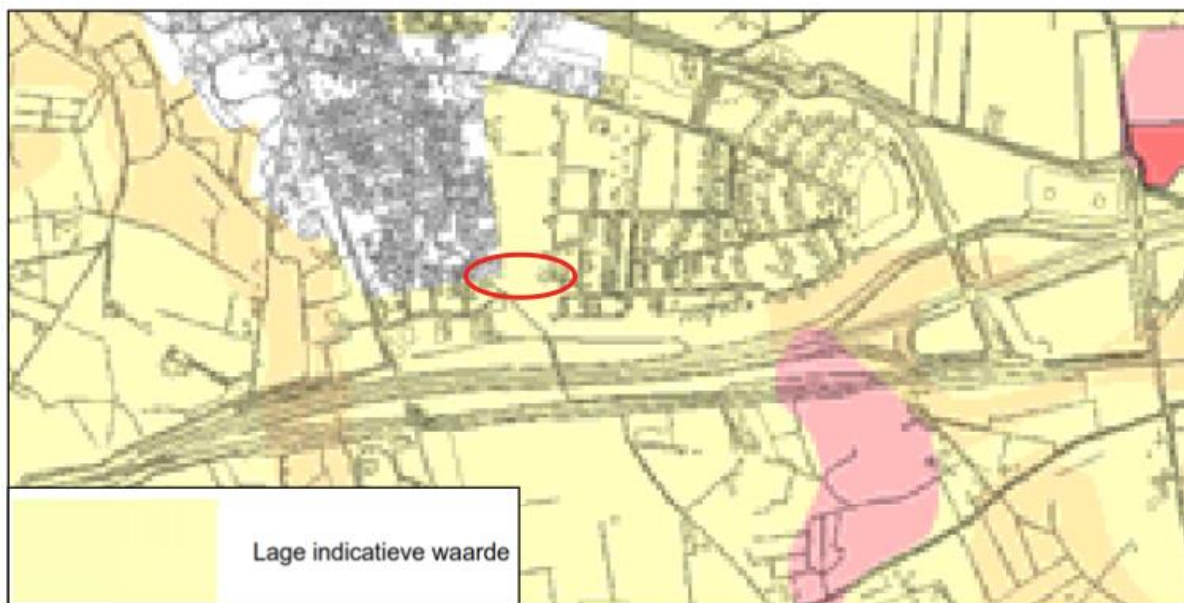
5.7.1.2 Beoordeling

De gemeente Losser beschikt niet over een eigen archeologische verwachtingskaart, daarom is de provinciale

verwachtingskaart geraadpleegd. Het plangebied is gelegen in de bebouwde kom van De Lutte. Het plangebied is gelegen in een gebied met een lage indicatieve verwachting (zie afbeelding 5.4). in gebieden met een lage indicatieve waarde is archeologisch onderzoek verplicht bij bodemingrepen dieper dan 30 centimeter en met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter.

Overigens geldt op basis van de archeologische dubbelbestemmingen in het plangebied de dubbelbestemming ‘Waarde – Hoge archeologische verwachting’. Op basis van deze dubbelbestemming geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen dieper dan 30 centimeter en 2.000 vierkante meter.

De onderzoeksgrenzen van zowel de archeologische verwachtingskaart als de dubbelbestemming wordt niet gehaald. Archeologisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.



Afbeelding 5.4: Archeologische verwachtingskaart (Bron: Gemeente Lossler)

5.7.2 Cultuurhistorie

5.7.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten. In de Bro is in artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a opgenomen dat een bestemmingsplan of wijzigingsplan “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” dient te bevatten.

5.7.2.2 Verantwoording

Er bevinden zich in het plangebied zelf geen rijks- danwel gemeentelijke monumenten. Voor het overige zijn er binnen het plangebied of in de omgeving van het plangebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Gesteld wordt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor dit plan.

5.7.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt er geen archeologisch onderzoek nodig is. Tevens is geen sprake van negatieve effecten op de cultuurhistorische waarden.

5.8 Besluit milieueffectrapportage

5.8.1 Algemeen

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in deze integrale afweging te geven. Een wijzigingsplan of bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);
Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van ‘kaderstellend voor’ en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevaldefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

5.8.2 Situatie plangebied

5.8.2.1 Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op circa 2,4 kilometer afstand van het plangebied. In dit geval gaat het om de aanleg van een weg. In dit kader is door BJZ.nu een stikstofberekening uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er geen sprake is van significant negatieve effecten ten aanzien van Natura 2000-gebieden. In paragraaf 5.6 en bijlage 3 is dit nader toegelicht.

5.8.2.2 Drempelwaarden Besluit m.e.r

Voor wat betreft het gehele plangebied wordt voorzien in directe eindbestemmingen waardoor het voldoet aan de definitie van een 'besluit' als bedoeld in het Besluit m.e.r. Dit betekent dat dit wijzigingsplan m.e.r.-(beoordelings)plichtig is indien activiteiten mogelijk worden gemaakt die genoemd worden in onderdeel C of D van het Besluit m.e.r. en de daarin opgenomen drempelwaarden overschrijden.

Het plan betreft de aanleg van een wegtracé. De ontwikkeling is concreet beschreven in paragraaf 3.1. In onderdeel D 11.2 wordt onder een stedelijke ontwikkeling het volgende verstaan: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'.

De m.e.r.- plicht geldt bij projecten van een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

In de nota van toelichting op het Besluit m.e.r wordt het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' gedefinieerd. Hier wordt het volgende over gezegd: “Bij een stedelijk ontwikkelingsproject kan het gaan om bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan. Er kan overigens geen misverstand over bestaan dat ook dorpen hieronder vallen. Wat stedelijke ontwikkeling inhoudt kan van regio tot regio verschillen. Van belang hierbij is of er per saldo aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen zijn. Indien bijvoorbeeld een woonwijk wordt afgebroken en er komt een nieuwe voor in de plaats, zal dit in de regel per saldo geen of weinig milieugevolgen hebben. Bij een uitbreiding zal er eerder sprake kunnen zijn van aanzienlijke gevolgen.”

Uit voorgaande volgt dat onderhavige ontwikkeling in algemene zin niet te kwalificeren is als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Er is namelijk geen sprake van aanzienlijke gevolgen voor het milieu (zie ook Hoofdstuk 5) en er is geen sprake van een toename aan bebouwd oppervlakte.

De kwalificatie is wel afhankelijk van specifieke omstandigheden van een project en de ruimtelijke gevolgen die het project met zich meebrengt. In die gevallen is het Besluit m.e.r. niet van toepassing en hoeft geen aanmeldnotitie te worden opgesteld.

5.8.2.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Tevens zijn geen nadelige milieugevolgen te verwachten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 6 WATERPARAGRAAF

6.1 Vigerend beleid

6.1.1 Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

6.1.2 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 (vastgesteld 17 december 2015). Het plan geeft op hoofdlijnen de ambities weer van het Rijk ten aanzien van het nationale waterbeleid en het daaraan gerelateerde ruimtelijke beleid. De belangrijkste ambities richten zich op waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Maar ook de Deltabeslissingen en enkele waterafhankelijke thema's als natuur en duurzame energie hebben in het plan een plek gekregen. De doorwerking van de beleidsambities/uitgangspunten naar lagere overheden is geregeld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012), het Bestuursakkoord Water (2011) en de Waterwet (2009).

6.1.3 Provinciaal beleid

In de Omgevingsvisie Overijssel wordt ruim aandacht besteed aan de wateraspecten. De ambities zijn, naast de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water, gericht op de verbetering van de kwaliteit van de kleinere wateren, de veiligheid, de grondwaterbescherming, bestrijding van wateroverlast, de kwantiteit en kwaliteit van grond- en oppervlakte water en waterbeleving zowel in de groene ruimte als stedelijk gebied.

6.1.4 Beleid waterschap Vechtstromen

Door de invoering van de Kaderrichtlijn Water is Nederland verdeeld in vijf deelstroomgebieden. Het deelstroomgebied Rijn-Oost wordt beheerd door de waterschappen Rijn en IJssel, Vechtstromen, Vallei en Veluwe, Drents Overijsselse Delta en Zuiderzeeland. Om te voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water hebben deze waterschappen een Waterbeheerplan opgesteld.

Het algemeen bestuur van waterschap Vechtstromen heeft in de vergadering van 7 oktober het 'Waterbeheerplan 2016-2021' vastgesteld.

In het Waterbeheerplan is aangegeven hoe het waterschap zijn taken de komende jaren (2016 tot 2021) wil uitvoeren. In het plan zijn doelen en maatregelen gesteld voor de thema's waterveiligheid, voldoende water, schoon water en het zuiveren van afvalwater. Deze zijn gericht op:

- voorkomen of beperken van overstromingen, wateroverlast en droogte;
- beschermen en verbeteren van de kwaliteit van het oppervlaktewater en grondwater en het zorgen voor een goed functionerend regionaal watersysteem;
- het effectief en efficiënt behandelen van afvalwater in de afvalwaterzuiveringsinstallaties.

6.2 Waterparagraaf

6.2.1 Algemeen

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

6.2.2 Watertoetsproces

Waterschap Vechtstromen is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording hiervan heeft ertoe geleid dat de zogenaamde “korte procedure” van toepassing is. De bij deze “korte procedure” behorende “Standaard Waterparagraaf” is opgenomen in bijlage 5 bij deze toelichting.

HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

7.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

7.2 Opzet van de regels

7.2.1 Algemeen regels

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen. De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels (begrippen en wijze van meten);
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels (o.a. algemene afwijkingsregels);
4. Overgangs- en slotregels.

7.2.2 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

- *Begrippen (Artikel 1)*
In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.
- *Wijze van meten (Artikel 2)*
Dit artikel geeft op een eenduidige manier aan op welke wijze afstanden, dakhellingen en oppervlakten moeten worden gemeten en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

7.2.3 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de in het plangebied voorkomende bestemmingen. De regels zijn onderverdeeld in o.a.:

- Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan;
- Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bouwhoogte, goothoogte etc.);

- Afwijken van de bouwregels/ gebruiksregels: onder welke voorwaarde mag afgeweken worden van de aangegeven bouw- en/of gebruiksregels.
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden: in de archeologische dubbelbestemming en dubbelbestemming voor de waterleiding is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen ter bescherming van mogelijke archeologische waarden en ligging van de waterleiding.

In paragraaf 7.3 worden de bestemmingen nader toegelicht en wordt aangegeven waarom voor bepaalde gronden voor deze is gekozen.

7.2.4 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

- *Anti-dubbeltelregel (Artikel 5)*
Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.
- *Algemene gebruiksregels (Artikel 6)*
In dit artikel worden de algemene gebruiksregels beschreven. Deze regel bevatten bepalingen omtrent functies die in ieder geval in strijd zijn met het bestemmingsplan. Ook zijn hier vormen van toegestaan gebruik opgenomen.
- *Algemene afwijkingsregels (Artikel 7)*
In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.
- *Algemene wijzigingsregels (Artikel 8)*
In dit artikel zijn algemene wijzigingsregels opgenomen, die het mogelijk maken het plan op ondergeschikte punten te wijzigen.

7.2.5 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In het overgangsrecht is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregel wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan wordt genoemd.

7.3 Verantwoording van de regels

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing mag worden opgericht. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar worden mogelijk gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden. De bestaande situatie is hierbij het uitgangspunt.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is. In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd.

In dit geval is qua systematiek aangesloten bij het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan “De Lutte 2020”, die in 2020 in procedure zal gaan. Het is logisch om hier aansluiting bij te zoeken, zodat deze herziening qua systematiek en regels niet afwijkt van het nieuwe geldend regime voor de gehele kern.

‘Verkeer – Verblijf’ (Artikel 3)

De gronden van het nieuwe wegtracé zijn bestemd tot ‘Verkeer-Verblijf’. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor wegen, straten en paden en parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, andere werken, water, waterhuishoudkundige voorzieningen en groen/-speelvoorzieningen. In de bouwregels zijn bepalingen over bouwwerken, geen gebouwen zijnde, opgenomen. Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan.

‘Waarde – Hoge archeologische verwachting’ (Artikel 4)

In dit geval is de geldende bestemming ‘Waarde – Hoge archeologische verwachting’ conform het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor De Lutte (Bestemmingsplan De Lutte 2020) overgenomen. Deze gronden met deze dubbelbestemming zijn uitsluitend bedoeld voor het behoud en bescherming van gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden beschermt de archeologische waarde van de gronden.

HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk bestemmingsplan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

De ontwikkeling gaat deel uit maken van een gemeentelijke exploitatie. De kosten voor de planvorming worden hieruit gedekt. Dit brengt met zich mee dat vaststelling van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

HOOFDSTUK 9 VOOROVERLEG, INSPRAAK & ZIENSWIJZEN

9.1 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is vooroverleg vereist met het waterschap en met de diensten van de provincie en Rijk 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.

9.1.1 Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Geoordeeld wordt dat dit bestemmingsplan geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

9.1.2 Provincie Overijssel

Met de planologische wijziging zijn geen provinciale belangen in het geding. Het plan is in het kader van vooroverleg reeds besproken met de provincie. In een reactie is aangegeven dat de voorgenomen veranderingen van de bestemming niet in strijd is met het provinciaal beleid.

9.2.3 Waterschap Vechtstromen

In het kader van de watertoets heeft er een digitale watertoets plaatsgevonden via de website www.dewatertoets.nl. De uitkomsten van deze watertoets hebben ertoe geleid dat er geen waterschapsbelangen worden geraakt. Nader vooroverleg is niet noodzakelijk.

9.2 Inspraak

Het plan wordt als een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

9.3 Zienswijzen

Deze paragraaf zal worden ingevuld na afloop van de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1 Verkeersveiligheidstoets

Bijlage 2 **Akoestisch onderzoek**

Bijlage 3 Stikstofberekening

Bijlage 4 **Bomeneffectanalyse**

Bijlage 5 Watertoetsresultaat