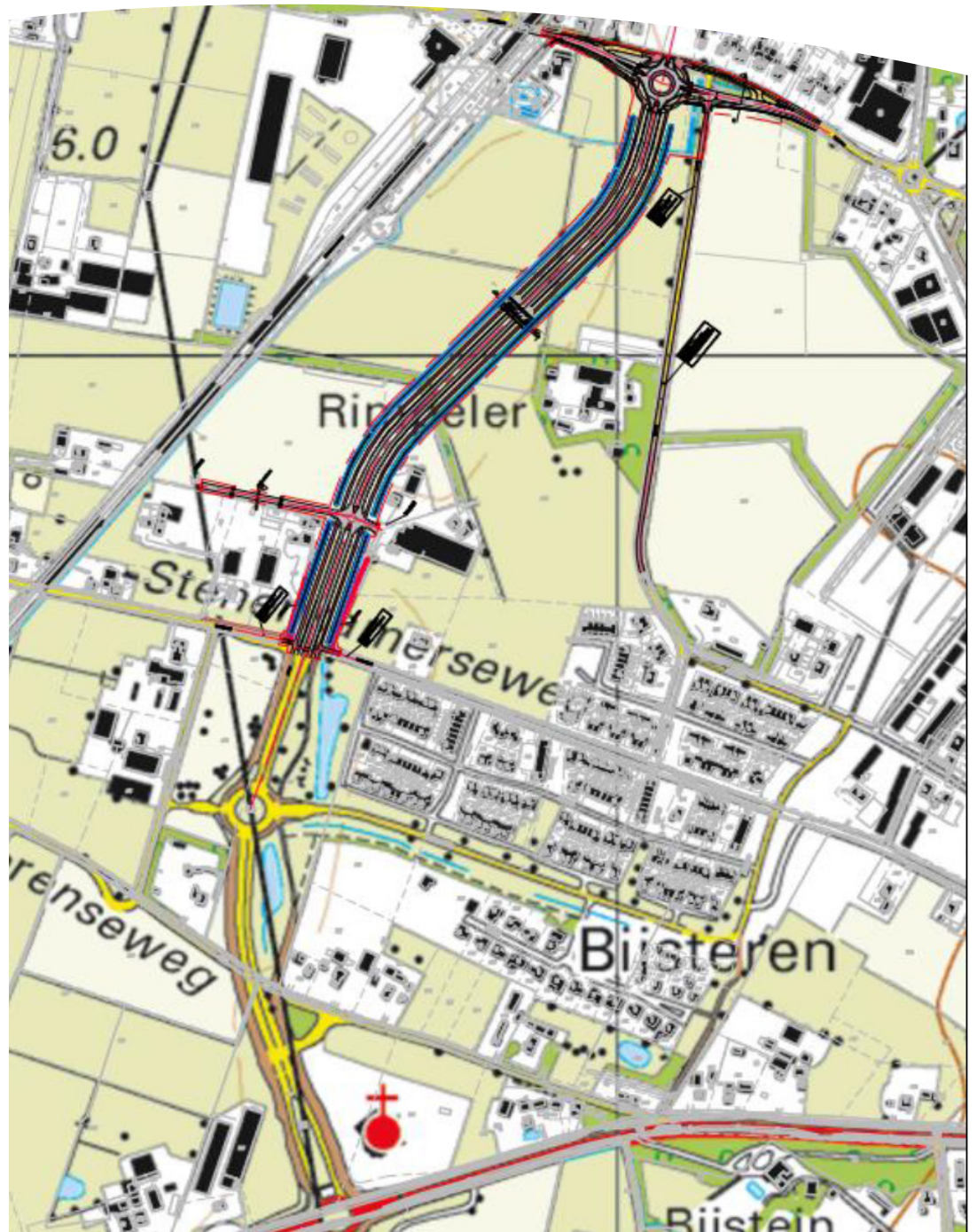




gemeente
putten

Henselare 2

Datum



Status:
Ontwerp

Bestemmingsplan Henslare 2

Ontwerpbestemmingsplan

Definitief

Gemeente Putten

Grontmij Nederland B.V.
Arnhem, 24 juli 2014

Verantwoording

Titel : Bestemmingsplan Henslare 2
Subtitel : Ontwerpbestemmingsplan
Projectnummer : 337599
Referentienummer : GM-0138944
Revisie : 2
Datum : 24 juli 2014

Auteur(s) : ing. E. Groenenberg, ir. B. Harmelink, mr. M. Blokland
E-mail adres : bert.harmelink@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Ing. Veronique Zweekhorst-Plukker
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : ir. G.A. Harmelink
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Velperweg 26
6824 BJ Arnhem
Postbus 485
6800 AL Arnhem
T +31 88 811 54 83
F +31 26 445 92 81
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Waarom dit bestemmingsplan	4
1.2	Geldend bestemmingsplan	6
1.3	Crisis- en Herstelwet.....	7
1.4	Leeswijzer	7
2	Het beleid.....	8
2.1	Inleiding.....	8
2.2	Nationaal beleid	8
2.3	Provinciaal beleid	9
2.4	Gemeentelijk beleid	10
3	Planbeschrijving	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Historische situatie	13
3.3	Huidige situatie	14
3.4	Toekomstige situatie	15
3.5	Uitwerking en ontwerpkeuzes	18
4	Uitvoeringsaspecten	23
4.1	Inleiding	23
4.2	MER-beoordeling	23
4.3	Bodem	24
4.4	Archeologie	24
4.5	Water.....	25
4.6	Natuur	27
4.7	Verkeer.....	29
4.8	Lucht	30
4.9	Geluid.....	31
4.10	Externe veiligheid.....	32
5	Wijze van bestemmen.....	34
5.1	Inleiding.....	34
5.2	Planonderdelen	34
5.3	Artikelsgewijze toelichting	35
6	Economische uitvoerbaarheid.....	36
7	De procedure	37
7.1	Inspraak	37
7.2	Overleg.....	37
7.3	Zienswijzen	37

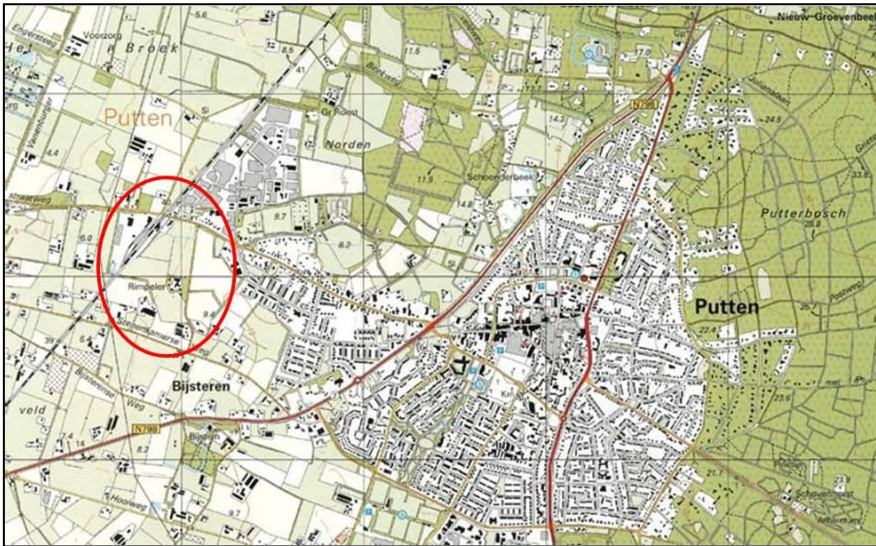
1 Inleiding

1.1 Waarom dit bestemmingsplan

De gemeente Putten wil het bedrijventerrein Keizerswoert faciliteren in het optimaal functioneren als bedrijventerrein. De huidige ontsluiting voldoet onvoldoende aan de actuele behoefte. Op regionaal en (boven)lokaal niveau is aangegeven dat de Nijkerkerstraat de hoofdaansluiting van de kern Putten, en daarmee van Keizerswoert, op rijksweg A28 moet vormen. Ook is de uitdrukkelijke ambitie uitgesproken het grootschalige (vracht)verkeer met bestemming Keizerswoert actief uit de kern Putten te weren. De Stationsstraat wordt daartoe uit het ontsluitingssysteem van Keizerswoert gehaald. Met het laatste wordt tegelijk bereikt dat de Stationsstraat kan worden opgewaardeerd tot de hoogwaardige verbinding ten behoeve van fietsers en wandelaars tussen station en dorpskern. Deze opwaardering heeft belangrijke positieve gevolgen voor de routing t.b.v. voetgangers en fietsers, maar ook voor alle aanwonenden – met de positieve gevolgen voor de leefbaarheid van dien. In het ontwerp van de Structuurvisie Putten 2030 is tussen Strand Nulde en het NS-station over de bestaande Zuiderzeestraatweg de aanduiding 'doorgaande route' opgenomen. Het doel hiervan is om het verkeer binnen dit deel van het landelijk gebied te bundelen op deze doorgaande route, waarmee wordt voorkomen dat het gemotoriseerd verkeer uitwaaiert over de plattelandswegen in dit gebied. (Vracht)verkeer richting het noorden zal ook in de toekomst gebruik blijven maken van de Zuiderzeestraatweg om bij rijksweg A 28 te komen. De Stationsstraat, die het verlengde van de weg tussen stationsgebied en kern Putten vormt, zal echter, zoals hierboven benoemd, (vracht)verkeerluw worden gemaakt. De regio en de gemeente Putten hebben de uitdrukkelijke wens uitgesproken de Stenenkamerseweg om te vormen tot hoofdfietsverbinding tussen kern en Strand Nulde. Voor het grootste deel is deze omvorming tot fietsstraat inmiddels gerealiseerd.

Het totaal van deze ambities en overwegingen heeft geleid tot de keuze van realisatie van de randweg Henslare. Met de uitvoering daarvan ontstaat de mogelijkheid om over te gaan tot afronding van de overige ingrepen. Het eerste deel van Henslare, tussen Nijkerkerstraat en Stenenkamerseweg, is reeds gerealiseerd. Momenteel is de planvorming voor de doortrekking daarvan ('Henslare 2') richting Keizerswoert aan de orde.

Het plangebied Henslare 2 ligt ten westen van de kern Putten. De zuidzijde van het plangebied in ruime zin wordt begrensd door de Stenenkamerseweg en de Kelderskamp. De oostzijde wordt begrensd door de Rimpelerweg. Aan de westzijde vormt de spoorlijn Amersfoort-Zwolle de begrenzing. Dit bestemmingsplan beperkt zich echter tot louter het tracé van de aan te leggen wegverbinding.

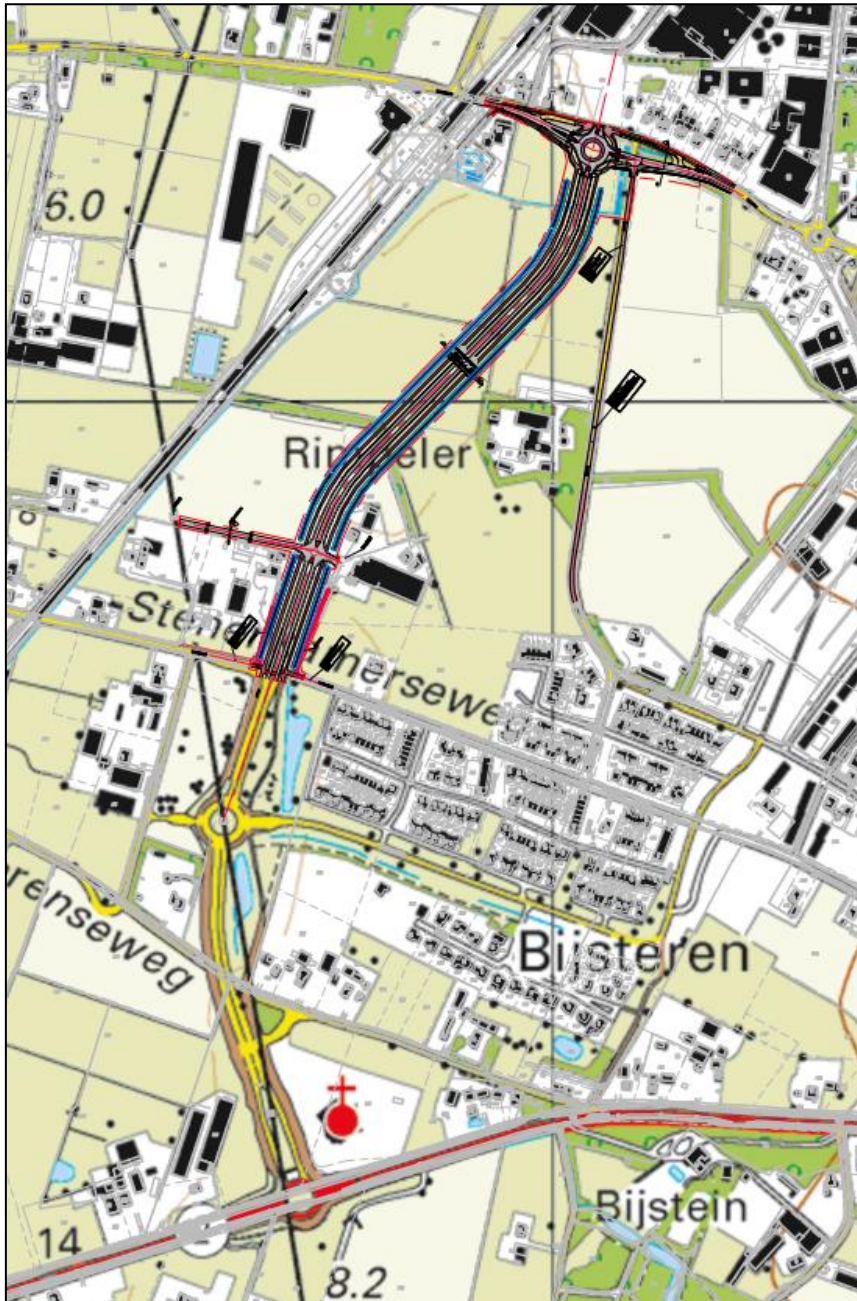


Afbeelding 1. Ligging plangebied Henslare 2.

Als gevolg van de aanleg van Henslare 2 in combinatie met het omvormen van de Stenenkamersweg tot hoofdfietsverbinding is het noodzakelijk dat wordt voorzien in een alternatieve ontsluiting van de bedrijven Van de Mheen (grondbedrijf en spoorbedrijf) en Van Bloemendaal. Deze nieuwe ontsluitingsweg wordt gesitueerd ten noorden van de huidige terreinen. Ook de aanleg van deze nieuwe ontsluiting wordt middels dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Tussen de rand van de bebouwde kern van Putten en de spoorlijn Amersfoort-Zwolle is op dit moment sprake van een open landschap. Het beoogde tracé van de Henslare 2 doorbreekt dit gebied.

De gemeente heeft afgelopen jaren verschillende plannen gehad voor invulling van dit gebied, zoals onder andere woningbouw en bedrijvigheid. Ook vanuit de aanwezige bedrijven zijn initiatieven voor invulling van het gebied naar voren gebracht. Om een goede afweging tussen de verschillende belangen en de landschappelijke kwaliteit te waarborgen, is voor het gebied in 2011 een gebiedsvisie ontwikkeld. Een en ander wordt beschreven en toegelicht in de hoofdstukken 2 en 3.



Afbeelding 2. Ligging van de weg Henslare tussen Nijkerkerstraat - Stenenkamerseweg (gerealiseerd) en Stenenkamerseweg - Keizerswoert (geprojecteerd)

1.2 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Husselerveld', vastgesteld door de raad van de gemeente Putten in de vergadering van 2 november 1989 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland bij besluit van 8 juni 1990. Bij Koninklijk Besluit van 28 februari 1992 is over dit bestemmingsplan beslist.

Het gebied heeft in hoofdzaak een agrarische bestemming en biedt vrijwel geen ruimte voor nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van wonen, werken en ontsluitingswegen. Onderhavig bestemmingsplan is bedoeld om deze ruimte te creëren.

In het kader van de actualisering van de bestemmingsplannen heeft de gemeenteraad van Putten op 4 juli 2013 de beheersverordening "Henslare 2 en Stationscomplex" vastgesteld. In deze "verordening" is bepaald dat de geldende bestemmingsplannen voor dit gebied van toepassing blijven.



Afbeelding 3. Plankaart bestemmingsplan Husseleveld.

1.3 Crisis- en Herstelwet

Het College van de gemeente Putten vermeldt, op grond van artikel 11 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, eerste tranche (Stb 2010, 289), in de bekendmaking dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van deze wet van toepassing is. Dit heeft gevolgen voor de procedure. Onder meer betekent dit dat de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen en dat de beroepsgronden na de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de relevante wetgeving en het ruimtelijke beleid behandeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de historische, huidige en toekomstige situatie van het plangebied beschreven. In hoofdstuk 4 worden verschillende uitvoeringsaspecten behandeld. In hoofdstuk 5 wordt de wijze van bestemmen toegelicht. Het betreft een toelichting op de regels en op de verbeelding. De hoofdstukken 6 en 7 beschrijven tot slot de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

2 Het beleid

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleidskader. Het gaat om Europees, nationaal, regionaal, provinciaal en gemeentelijk beleid, voor zover dat van belang is voor het bestemmingsplan.

2.2 Nationaal beleid

2.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

Bij besluit van 13 maart 2012, nummer IENM/BSK-2012/30463, heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het vaststellingsbesluit, zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ondertekend. Het besluit tot vaststelling van het SVIR is gepubliceerd in de Staatscourant en langs elektronische weg. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is beschikbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl.

In de SVIR staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Een van de kernbegrippen in de Structuurvisie is decentralisatie. Dit kabinet wil beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen dicht bij burgers en bedrijven brengen en provincies en gemeenten letterlijk de ruimte geven om maatwerk te leveren voor regionale opgaven. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren.

In de structuurvisie zijn 13 nationale belangen geformuleerd. Hiervoor is het Rijk verantwoordelijk. Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende nationale belangen relevant.

- Creëren, in stand houden, verbeteren en beter benutten van een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.

Opmerking verdient, dat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal overlaat aan de provincies. Daartoe schaft het Rijk het landschapsbeleid af en beperkt het rijksregimes uitsluitend tot het natuurdomein.

2.2.2 AMvB Ruimte

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, eerste tranche (Barro) is vastgesteld op 22 augustus 2011 en op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro vloeit voort uit de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het kabinet heeft in de genoemde SVIR vastgesteld, dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen moet worden ingezet. Het gaat daarbij om het beschermen van de nationale belangen. Deze algemene regels, vastgelegd in het Barro, werken zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Slechts daar waar directe doorwerking niet mogelijk is, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind.

In het wetsvoorstel tot wijziging van de Wro (Spoedwet Wro; TK 32 821) wordt, naar aanleiding van het Raad van State advies over het Barro, eerste tranche, de wettelijke grondslag voor het provinciaal medebewind en ontheffingen verbeterd. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State voorziet het Barro thans ook in een bij dit besluit behorende ministeriële regeling (Rarro). In deze regeling is de begrenzing opgenomen van de gebieden uit een aantal titels uit het Barro waarvoor een reservering of een vrijwaring geldt. De aanduiding van deze gebieden is opgenomen in het Barro.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Structuurvisie Gelderland 2005

Het Streekplan Gelderland 2005 is door Provinciale Staten van Gelderland op 29 juni 2005 vastgesteld. Op grond van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening (Wro) wordt een streekplan, dat onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) tot stand is gekomen, gelijkgesteld aan een structuurvisie onder de nieuwe Wro. De provincie beschrijft in de Structuurvisie 2005 ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten van Gelderland in nationaal perspectief en van de samenstellende regio's. De provincie onderkent in haar plan de landschappelijke diversiteit en de regionale verscheidenheid, die hebben geleid tot een structureel verschillende, ruimtelijke opbouw. De structuurvisie geeft – in provinciaal perspectief – op hoofdlijnen aan waar welke ontwikkelingen gewenst zijn. De ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten spelen daarbij een bepalende rol.

Het ruimtelijk beleid richt zich op de provinciaal ruimtelijke hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur wordt gevormd door het groenblauwe raamwerk en het rode raamwerk. In het groenblauwe raamwerk ligt het beleidsaccent op het beschermen en versterken van aanwezige kwetsbare waarden en gebieden. In het rode raamwerk ligt het accent op het ontwikkelingsbeleid in de sfeer van stedelijke functies en intensieve land- en tuinbouwteelt. Tussen deze twee raamwerken liggen de multifunctionele gebieden waarvoor het provinciaal beleid globaal en beperkt is. De gebieden zijn voor de gemeente Putten weergegeven op kaart 'Beleid Streekplan 2005'.

Het gehele plangebied ligt binnen de zoekzones voor de uitbreiding van wonen en werken. Ten zuiden van dit gebied ligt een zoekzone voor landschappelijke versterking. Zolang de zoekzones niet benut zijn, maakt het plangebied deel uit van het multifunctioneel platteland. Het staat gemeenten vrij hier zelf het ruimtelijk beleid bepalen. Het plangebied ligt niet binnen de EHS of een gebied met landschappelijke waarden. In het reconstructieplan is het plangebied aangewezen als verwevingsgebied. Het beleid is hier gericht op het bevorderen van een passende combinatie van landbouw, natuur, landschap, recreatie, werken en wonen.

2.3.2 Ruimtelijke Verordening Gelderland 2010

In de Ruimtelijke Verordening Gelderland zijn regelingen opgenomen, waarvan Provinciale Staten van mening zijn dat de provincie verantwoordelijk is voor de doorwerking daarvan in gemeentelijke plannen. De verordening vormt een beleidsneutrale vertaling van reeds vastgesteld ruimtelijk beleid. Daarnaast zijn regelingen opgenomen, die naar de mening van het Rijk door de provincies nader moeten, dan wel kunnen worden uitgewerkt in een provinciale verordening. Dit vloeit voort uit de Amvb Ruimte.

De verordening bevat instructies ingevolge artikel 4.1 lid 1 Wro, ten aanzien van de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen en de toelichting daarbij.

De onderwerpen die de provincie belangrijk vindt en waarvoor regels in de verordening zijn opgenomen, zijn:

- verstedelijking;
- wonen;
- detailhandel;
- recreatiewoningen/ -parken;
- glastuinbouw;
- waterwingebied;
- grondwaterbeschermingsgebied;
- oppervlaktewater ten behoeve van drinkwatervoorziening;
- ecologische hoofdstructuur;
- waardevol open gebied;
- nationaal landschap.

Het plangebied ligt tussen de kern Putten en de spoorlijn in een gebied dat volgens de Ruimtelijke Verordening Gelderland is aangemerkt als 'verstedelijking'. Het beleid is daarmee gericht op een verdere verstedelijking van het gebied. Voorliggend plan past daarmee binnen het provinciale (ruimtelijke) beleid.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 (Ontwerp) Structuurvisie Putten 2030

In 2004 is een ontwerp Structuurvisie voor het gemeentelijk grondgebied opgesteld; dit is inmiddels niet meer actueel. Daaropvolgend is gestart met de opstelling van een ruimtelijke structuurvisie. Met het daarna genomen collegebesluit om over te gaan tot de opstelling van een 'brede toekomstvisie' is de verdere opstelling van deze ruimtelijke visie geruime tijd stilgelegd. In 2013 is de opstelling daarvan weer hervat.

Inmiddels had de raad in het kader van de opstelling van onderhavig bestemmingsplan uitvoerig gediscussieerd over de uitgangspunten en randvoorwaarden die worden gehanteerd bij het hier te formaliseren beleid. Dit beleid vormde een der onderleggers voor de op te stellen 'brede toekomstvisie'. Het bestemmingsplan Henslare 2 zou dan ook in procedure kunnen worden gebracht zonder dat daardoor strijdigheid zou ontstaan met de toen nog op te stellen toekomstvisie en de Structuurvisie die daarna zou worden vormgegeven.

Over Henslare 2 wordt in de (ontwerp) Structuurvisie Putten 2030 het volgende opgemerkt: De Henslare wordt doorgetrokken naar de Stationsstraat. Met deze doortrekking kan het zware verkeer vanaf bedrijventerrein Keizerswoert gebruik maken van deze doorgaande route en hoeft het niet meer zijn weg te vinden door het dorp of het buitengebied.

Daarbij wordt ook over de vormgeving van het wegtracé een en ander vastgelegd:

- tussen de Stenenkamerseweg en de Stationsstraat wordt een nieuwe wegverbinding aangelegd. Dit is een doortrekking van de Henslare;
- de nieuwe verbinding bestaat uit 2x1 rijbaan met eventuele parkeervakken en bushaltes;
- de nieuwe verbinding is voorzien van een middenbaan;
- de nieuwe verbinding sluit aan op de Stationsstraat ter hoogte van de Nijverheidsweg;
- middels de nieuwe verbinding wordt het stationsgebied ontsloten.

Het resultaat van dit al is dat van 6 maart – 18 april 2014 het ontwerp van de ruimtelijke Structuurvisie Putten 2030 ter inzage heeft gelegen. Momenteel verkeert de Structuurvisie 2030 dan ook nog in het ontwerpstadium. Voor het plandeel dat een beeld geeft van de visie op Henslare en omgeving wordt onderstaand de uitsnede van de kaart getoond. Te zien is dat, evenals op voorgaande versies d.d. 2004 e.v., de doortrekking van Henslare prominent onderdeel van de planvorming vormt.



Afbeelding 4. Visiekaart Structuurvisie Putten 2030 (uitsnede)

2.4.2 Landschapsonontwikkelingsplan Ermelo-Putten 2011-2021

De raad van de gemeente Putten heeft zijn vergadering van 9 juni 2011 het Landschapsonontwikkelingsplan Ermelo-Putten 2011-2021 vastgesteld. Het plangebied bestaat uit het buitengebied van de gemeente Ermelo en Putten, de kleine kernen en de randen van de kernen Ermelo en Putten.

In het Landschapsonontwikkelingsplan Ermelo-Putten 2011-2021 geven de gemeenten Ermelo en Putten hun visie op het landschap in de gemeenten. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt in vier zones, namelijk de open randmerenzone, het 'agrarisch werklandschap' op de flank van het Veluwemassief, het bosrijke Veluwemassief met agrarische enclaves en het beekdal van de Leuvenumse/Staverdense Beek. Deze zones hebben elk een eigen karakteristiek die behouden wordt en verder wordt ontwikkeld en verbeterd. Deze karakteristiek vormt tevens het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Op hoofdlijnen is de visie gericht op:

- actieve ontwikkeling van een landschappelijk raamwerk in gebieden waar veel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden (met name nieuwe dorpsranden en recreatiegebieden);
- behoud en versterking van waardevolle landschappen door beheer en herstel van landschapselementen;
- een landschappelijk kader voor te realiseren ecologische verbindingzones (combinatie versterking natuur én landschap);
- verbeteren beeldkwaliteit van onder meer dorpsentrees en nieuwe en bestaande bebouwing en erven.

2.4.3 Gebiedsvisie Henslare

Voor het gebied Henslare heeft de gemeenteraad van Putten een gebiedsvisie vastgesteld (d.d. 3 februari 2011). Eerste aanleiding voor het opstellen van de gebiedsvisie is het doortrekken van de Henslare. Het doel is het realiseren van een rondweg, tussen Nijkerkerstraat en Stationsstraat, voor een goede ontsluiting van Bijsteren en Keizerswoert.

Daarnaast was de wens om breder beleidsmatig naar het gebied kijken zodat concrete beslissingen genomen kunnen worden over de mogelijke en gewenste functies voor het gebied. Het voorkeursmodel uit de gebiedsvisie is gebaseerd op een functionele hoofdindeling met:

- een hoogwaardige zone: stationsgebied en bedrijventerrein;
- een centraal groengebied;
- een spoorzone met groen en arbeidsextensieve activiteiten;
- aangrenzende woonwijken.



Afbeelding 5. Weergave Voorkeursmodel Gebiedsvisie Henslare 2011

Onderhavig bestemmingsplan is een uitwerking van deze gebiedsvisie en maakt de doortrekking van de Henslare van Stenenkamerseweg richting Keizerswoert mogelijk.

3 Planbeschrijving

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de historische, huidige en toekomstige situatie van het plangebied beschreven. Per onderdeel wordt ingegaan op de situatie voor onderhavig plangebied en de toekomstige situatie.

3.2 Historische situatie

Putten behoort tot het grote landgoederengebied van de Gelderse Vallei en was al zeer vroeg bewoond. Dit blijkt uit sporen uit de prehistorie bij Halvinkhuizen en de vele grafheuvels en archeologische vindplaatsen op het Veluwemassief. De hogere delen in het landschap, zoals de stuwwal en de dekzandruggen, waren de gebieden die als eerste bewoond werden.



Afbeelding 6. Historische kaart (1871 - 1906) omgeving Henslare

Op de historische kaart (zie afbeelding 6) zijn ter hoogte van het plangebied landgoedbossen aangegeven. Van noordoost naar zuidwest is een overgang te zien van gebogen wegstructuren naar rechte verkavelingsstructuren. Het gebied lag oorspronkelijk ver van de kern van Putten. Inmiddels is de bebouwing van Putten tot aan het plangebied opgerukt. Het grondgebruik bestond uit akkers en weilanden, beide omzoomd door houtwallen. Vooral langs de westzijde van de huidige Rimpelerweg was sprake van dichte begroeiing. Een deel van deze historische groenstructuur is nog aanwezig.

Ter plaatse van de huidige boerderij aan de Rimpelerweg en ter plaatse van de horecagelegenheid aan de Stationstraat was eind 19^e eeuw al bebouwing aanwezig. Ook ter hoogte van de Stenenkamerseweg was sprake van lintbebouwing. Opvallend is dat de bebouwing daar gesitueerd was aan twee parallelle wegen elk op korte afstand van elkaar. Deze schakering van bebouwing is nu nog te zien. De parallelle wegen aan de Stenenkamerseweg zijn echter verdwenen. De Rimpelerweg is de enige overgebleven historische weg binnen het plangebied.

3.3 Huidige situatie

3.3.1 Landschap

Het huidige landschap van Putten wordt gekenmerkt door verschillende 'historische' landschapstypen met elk hun eigen kwaliteiten, structuren en karakteristieken, die bepaald zijn door de ondergrond (bodem en geomorfologie), ontginningsgeschiedenis, waterhuishouding, natuurwaarden en de ruimtelijke verschijningsvorm (onder meer openheid/beslotenheid).

De overgangen tussen de verschillende landschapstypen, maar ook de afzonderlijke delen met elk hun landschappelijke karakteristieken en daarbij behorende natuurwaarden, bepalen de bijzondere kwaliteit van het landschap in de gemeente Putten.

De verschillende landschappen kennen elk hun eigen bijbehorende landschapsstructuur. In het kampenlandschap en enkdorpenlandschap wordt de landschapsstructuur bepaald door de bochtige wegen, vaak met wegbeplanting, de onregelmatige kavelstructuur en houtwallen. In het jonge ontginningslandschap zijn het vooral de regelmatige kavelstructuur, rechte wegen en singelbeplanting. Niet overal zijn alle landschapstypen even goed herkenbaar. Zo zijn met name de oude broekontginningen sterk veranderd doordat veel beplanting in de 20ste eeuw is verdwenen. Het gebied 'Riebroek' in het Zuiderzeekustlandschap ten westen van Telgt heeft een nog zeer herkenbare strokenverkaveling, dat de laatste eeuwen nauwelijks is veranderd.

Het gebied waardoor het tweede gedeelte van Henslare komt te lopen ligt aan de westzijde van Putten tussen de laatste uitbreidingen van Putten en het station. Dit gebied wordt begrensd door de spoorlijn Amersfoort-Zwolle, het stationsgebied, de Stationsstraat, de percelen aan de Jan Nijenhuisstraat, de nieuwbouwwijk Bijsteren en de Stenenkamerseweg. De omvang van het gebied is circa 31 ha. De oost-west georiënteerde landschappelijke overgang in het plangebied wordt bepaald door het hoogteverloop van het Veluwemassief naar de randmeren. Het gebied valt te typeren als kampenlandschap. Het kampenlandschap is een kleinschalig en authentiek cultuurlandschap. Zo is bijvoorbeeld het landschapsbeeld tussen Hell en Gerven sinds 1850 weinig veranderd. Bebouwing ligt verspreid uit elkaar met vele kleinschalige oude Veluwe boerderijen en landgoederen. Oude laanbeplanting is aanwezig in de vorm van houtwallen en kleine bosperceeltjes. Karakteristiek zijn verder weg- en laanbeplanting, oude solitaire bomen en bosschages en beken. Hierdoor wordt het landschap in veel besloten delen opgedeeld. Het woord 'kamp' betekent 'afgepaald stuk grond'. De gronden worden als het ware door houtwallen en bosschages 'afgepaald'.



Afbeelding 7. Plangebied Henslare 2 in zuidelijke richting (vanaf de Stationsstraat)

3.3.2 Water- en wegenstructuur

Het plangebied is bereikbaar vanaf de Stationsweg en de Stenenkamerseweg. Binnen het plangebied ligt de Rimpelerweg. Dit is een landelijke weg met een smal profiel. Deze weg fungeert op dit moment (tijdelijk) als ontsluitingsroute voor Bijsteren. Vanaf de Stenenkamerseweg lopen insteekweggetjes/lange opritten om achterliggende de percelen te bereiken.

Het watersysteem bestaat uit een stelsel van sloten en greppels. De sloten en greppels lopen veelal langs wegenstructuur en het spoor. De watergang langs het spoor, richting Rimpelerweg en Stationsstraat maakt deel uit van het bekenstelsel rond Putten en komt uit in de Schuitenbeek.

3.3.3 Gebruik

Het gebied bij Steenenkamer is grofmaziger, minder dicht beplant en rechtlijniger. De verkaveling is afwisselend met veelal kleine percelen. Het bodemgebruik omvat weide, kleinschalige akker, natuur en bos. Het wegenpatroon is onregelmatig en met relatief veel onverharde paden. Het grootste deel van het plangebied is op dit moment in gebruik als weiland (westzijde) en akkerland (oostzijde). Daarnaast komt verspreid bebouwing voor. De bebouwing is gesitueerd aan de Stenenkamerseweg, de Rimpelerweg en de Stationsstraat. Het gaat hierbij om woningen en bedrijvigheid. De bebouwing het gebied bestaat uit eenvoudige woonhuizen van een laag en een kap en functionele bedrijfsloodsen.

3.4 Toekomstige situatie

In haar Structuurplan (april 2004) heeft de gemeente Putten vastgelegd dat zij haar bedrijventerreinen wil revitaliseren en beter bereikbaar maken. Het grootste van deze bedrijventerreinen is Keizerswoert, gelegen aan de noordwestzijde van Putten, nabij het NS-station. De gemeentelijke visie is verder uitgewerkt in het Masterplan en Uitvoeringsplan Bedrijventerreinen (september 2008) en in de ontwerp Structuurvisie Putten 2030. Hierin is de doortrekking van de weg Henslare opgenomen als maatregel om een passende ontsluitingsstructuur te bieden voor Keizerswoert. Daarnaast biedt de weg op drie andere aspecten structurele meerwaarde:

- de ontsluitingsstructuur voor Putten-west wordt voorlopig gecompleteerd;
- het landelijke gebied tussen het spoor en de A28 wordt qua sluipverkeer ontlast;
- het NS-station Putten wordt beter bereikbaar.

Na de realisatie van Henslare zal de Stationsstraat worden afgesloten voor vrachtverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer. De weg wordt tevens ingericht als 30 km-gebied.

Het gebied tussen de kern Putten, spoorlijn, woonwijk Bijsteren en bedrijventerrein Keizerswoert kent vele kwaliteiten en mogelijkheden zoals in voorgaande paragraaf beschreven. Als het gaat om verstedelijking rondom de kern Putten, wordt het gebied zowel in gemeentelijke als provinciale beleidsplannen genoemd als zoekgebied. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken tussen landschappelijke kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden heeft de gemeente Putten een gebiedsvisie laten opstellen. Deze visie is tot stand gekomen met inbreng van bewoners en bedrijvigheid en is begin 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Putten. Het voorkeursmodel uit de gebiedsvisie is gebaseerd op een functionele hoofdindeling met:

- een hoogwaardige zone: stationsgebied en bedrijventerrein;
- een centraal groengebied;
- een spoorzone met groen en arbeidsextensieve activiteiten;
- aangrenzende woonwijken.

3.4.1 Tracé Henslare 2

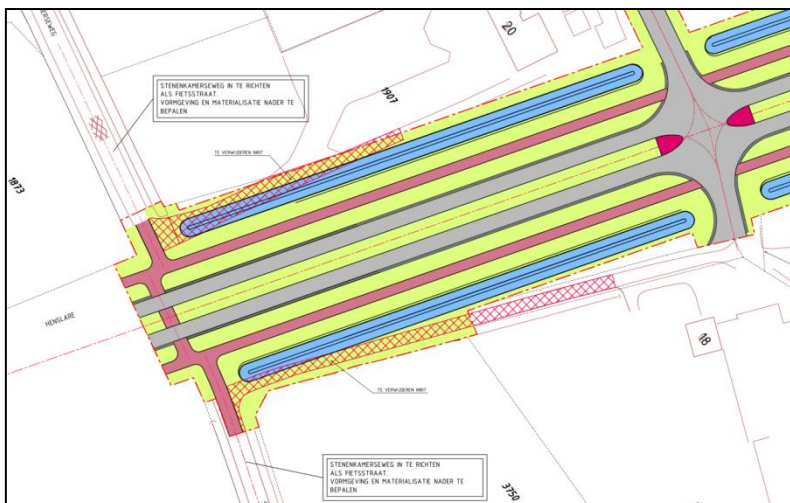
Het tracé van Henslare 2 start bij de aansluiting op Henslare ter hoogte van de Stenenkamerseweg. Aan de rechterzijde van onderstaande afbeelding ligt de woonwijk Bijsteren.



Afbeelding 8. Profiel Henslare 2 in de richting van de doortrekking naar Keizerswoert

De Stenenkamerseweg zal afgewaardeerd worden als lokale verbindingsweg naar een regionale fietsverbinding. Deze fietsverbinding is bedoeld om recreatief fietsverkeer te bevorderen. Op regionaal niveau gaat het om de verbinding van de Hoge Veluwe naar de Veluwerandmeren. Op kleinere schaal gaat het om de fietsverbinding Putten naar strand Nulde.

Aan de aard, omvang en positionering van de kruising Henslare en Stenenkamerseweg, in combinatie met de ontsluitingsvarianten van de bedrijven die hieraan gelegen zijn (Van de Mheen, Van Bloemendaal) is in de ontwerpfase veel aandacht besteed. Een en ander heeft geleid tot ontwerp voor de situatie ter plekke zoals in de volgende afbeelding weergegeven.



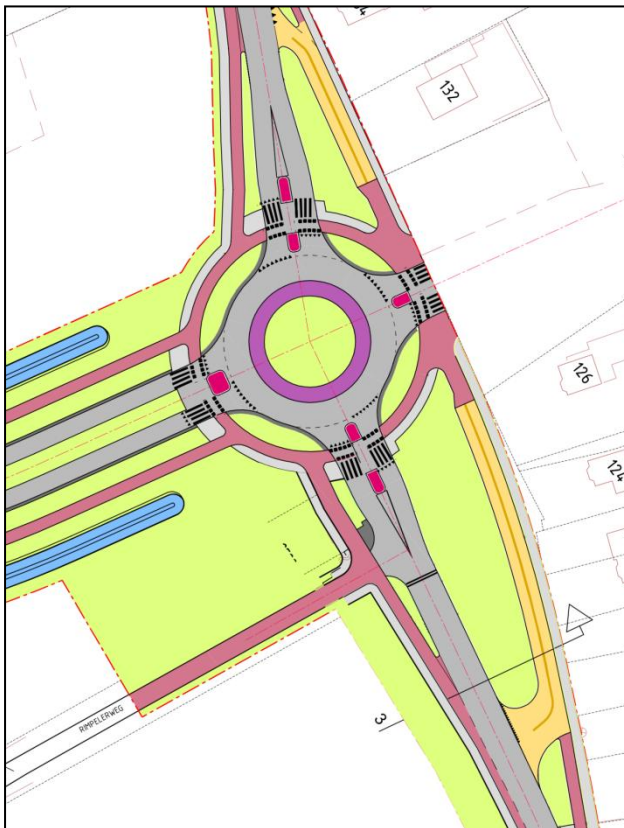
Afbeelding 9. Kruising Stenenkamerseweg – Henslare 2 en ontsluiting aanliggende bedrijven

Het wegprofiel omvat gelijk aan de Henslare 1 twee vrijliggende rijstroken met aan beide zijden een fietspad en watergang.



Afbeelding 10. Profiel reeds gerealiseerd deel Henslare

De kruising / aansluiting Henslare 2 – Stationsstraat - Nijverheidsweg zal worden vormgegeven als een 'uitgezakte' rotonde; qua dimensies vergelijkbaar met de rotonde aan de zuidzijde van de weg Henslare op de Nijkerkerstraat. De nu aanliggende woningen langs de Stationsstraat zullen door middel van een parallelweg ontsloten worden op de rotonde.



Afbeelding 11. Rotonde aansluiting Henslare – Stationsstraat

De realisatie van de verbindingsweg tussen rotonde en Nijverheidsweg richting Keizerswoert is mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan “Bestuurlijke lus Verbinding Nijverheidsweg / Stationsstraat”, vastgesteld 07-11-2013.

De huidige dwarsverbinding door het gebied is de Rimpelerweg. Deze weg wordt op dit moment gebruikt als verbindingsweg tussen woonwijk Bijsteren en de Stationsstraat. De Rimpelerweg wordt door middel van een verkeersbesluit afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en wordt onderdeel van het lokale en regionale fietsnetwerk. Enkel het gemotoriseerd verkeer met bestemming/herkomst Rimpelerweg 45 (het huiskavel van de fam. Ruiter) kan dan nog gebruik maken van de Rimpelerweg.

3.5 Uitwerking en ontwerpkeuzes

In deze paragraaf worden alle keuzes die gemaakt zijn tijdens het ontwerpproces beschreven en toegelicht.

3.5.1 Autonome ontwikkelingen m.b.t. inrichting

Belangrijk is om te vermelden dat op bedrijventerrein Keizerswoert, in het kader van de revitalisering ervan, enkele infrastructurele aanpassingen uitgevoerd zijn. Deze maken geen deel uit van het bestemmingsplan de Henslare 2 maar beïnvloeden het ontwerp ervan wel. De wijzigingen worden in afbeelding 10 weergegeven.

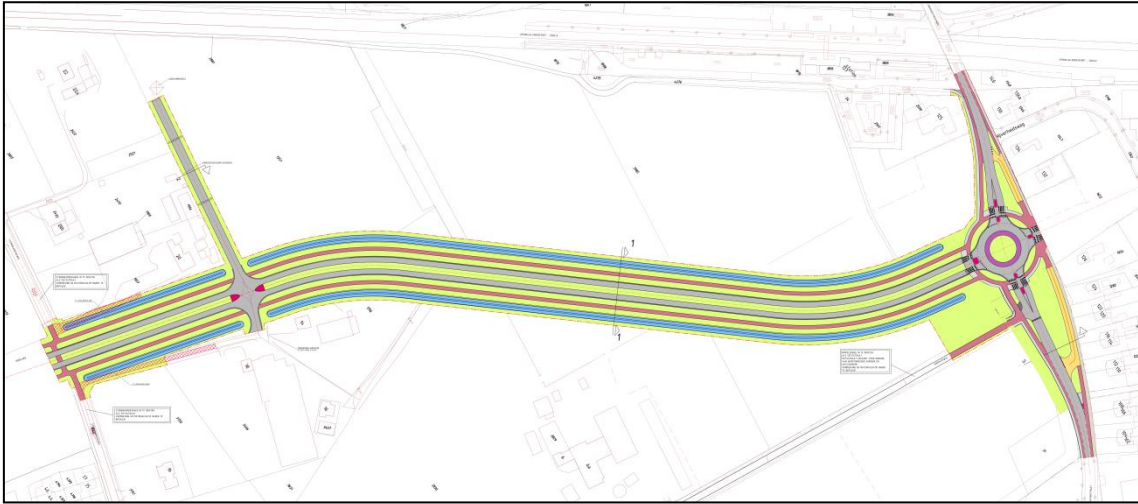
De huidige aantakking van de Nijverheidsweg op de Stationsstraat wordt afgesloten voor autoverkeer. In plaats daarvan komt er, in het verlengde van de Henslare 2, een nieuwe toegangsweg voor het bedrijventerrein. Deze sluit na ca. 100 meter aan op de Nijverheidsweg.



Afbeelding 12. Oude + nieuwe ontsluiting van bedrijventerrein Keizerswoert
(het ontwerp van de directe omgeving van de aan te leggen verbindingsweg is inmiddels aangepast)

Verder geldt dat de maximumsnelheid op de Stationsstraat verlaagd zal worden van 50 naar 30 km/u. In de uitwerking van de kruising Henslare 2 – Stationsstraat wordt hiermee rekening gehouden.

Tot slot worden in het ontwerp de nieuwe ontsluitingen van de terreinen van Van de Mheen en Bloemendaal (van de zuidzijde naar de noordzijde van hun bedrijfsterrein) meegenomen.



Afbeelding 14. Lengteprofiel Henslare 2.

3.5.5 Kruising Stationsstraat

Zoals in afbeelding 11 weergegeven is wordt de kruising tussen de Henslare 2 en de Stationsstraat als rotonde weergegeven. Voor deze kruispuntvorm is gekozen omdat:

- mits passend ontworpen, rotondes doorgaans verkeersveiliger zijn dan voorrangskruisingen;
- het kruispunt een typisch verdeelpunt is van meerdere belangrijke routes;
- Het, vanwege de veelgebruikte routes voor langzaam verkeer, belangrijk is dat de rijsnelheid van het autoverkeer ter plaatse beperkt wordt.

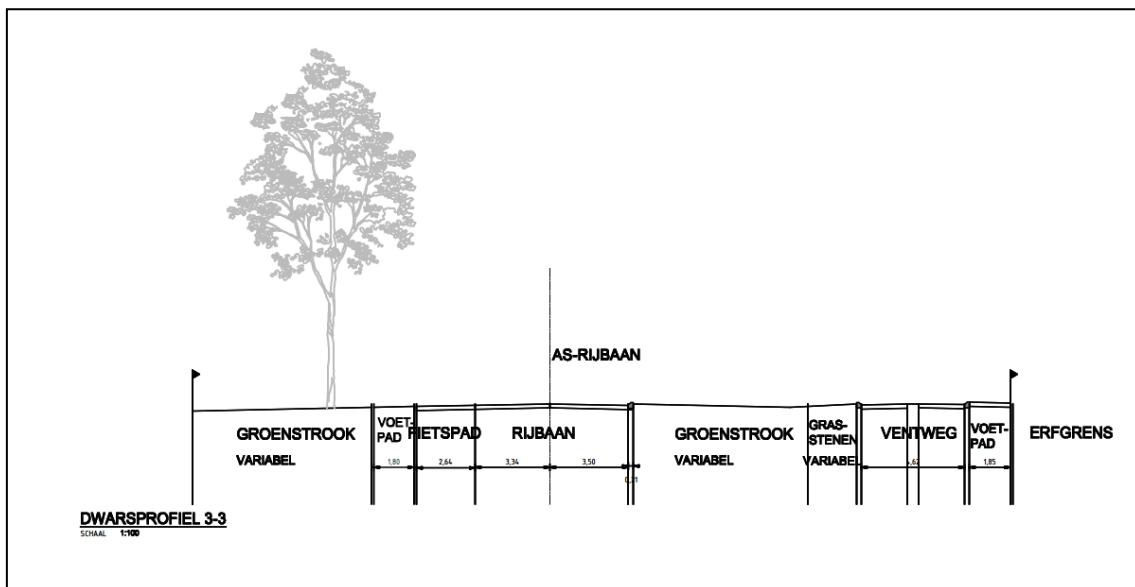
Om de rotonde goed ingepast te krijgen zijn de volgende ontwerpkeuzes gemaakt:

- Het centrum van de rotonde is in zuidelijke richting verschoven om te voorkomen dat de rotonde tot op de erven aan de Stationsstraat reikt. De Stationsstraat wordt hiertoe uitgebogen. De exacte positionering van de rotonde heeft plaatsgevonden na goed en uitvoering overleg met omwonenden. Dit om te voorkomen dat zij overlast zouden ondervinden van de rotonde, bijvoorbeeld door koplampen die al te fel naar binnen schijnen.
- Ten behoeve van de bereikbaarheid van en veiligheid bij de aanliggende woningen aan de Stationsstraat worden deze ontsloten door een parallelstructuur (de gele banen in de afbeelding). Deze vervullen tevens de functie van fietsroute. Het is niet mogelijk om met de auto vanaf de parallelstructuur de toegangsweg naar Keizerswoert op te rijden; beide parallelstructuren lopen dood voor autoverkeer.
- Voor de uitbuiging van de Stationsstraat aan de noordzijde is de monumentale boom bij het café als maatgevend punt genomen; het trottoir van de Stationsstraat loopt hier langs op. Eén andere boom bij het café moet wijken ten behoeve van de uitbuiging.
- Voor de uitbuiging van de Stationsstraat aan de zuidzijde is het behoud van de nutsgebouwtjes ter hoogte van de aansluiting van de Rimpelerweg maatgevend. In de nieuwe situatie liggen deze tussen de hoofdrijbaan van de Stationsstraat en de parallelstructuur.
- De straal van de rotonde bedraagt 18 meter.
- De tak van de Stationsstraat aan de zuidzijde van de rotonde wordt voorzien van een signalering ter markering van maximumsnelheid van 30 km/u die hier ingaat.
- Conform de ontwerprichtlijnen krijgen voetgangers en fietsers op de rotonde voorrang boven afslaand autoverkeer. Dit is meegenomen in de fietsoversteken en zebrapaden.

Voor het overige zijn de CROW-richtlijnen toegepast.

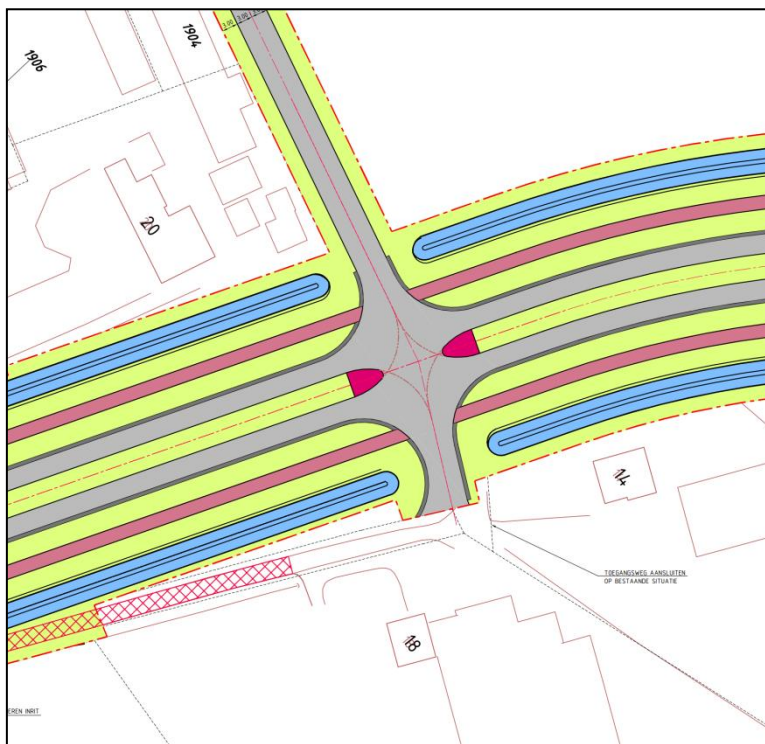
Het principeprofiel van de Stationsstraat ter hoogte van de ventweg en Rimpelerweg staat weergegeven op afbeelding 15.

Nabij de rotonde takt de Rimpelerweg aan op de Stationsstraat. Deze wordt in de nieuwe situatie primair als fietsstraat vormgegeven.

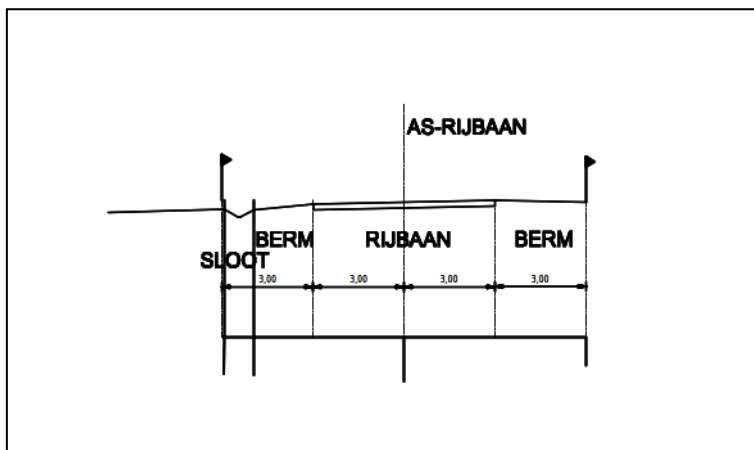


Afbeelding 15. Dwarsprofiel Stationsstraat + ventweg.

3.5.6 Ontsluitingsweg bedrijven Van de Mheen en ontsluiting Van Bloemendaal
 Het terrein van Van de Mheen wordt momenteel ontsloten via de Stenenkamerseweg, waar in de huidige situatie Henslare 1 ophoudt. In de nieuwe situatie zal het terrein via de Henslare 2 ontsloten worden als weergegeven in onderstaande afbeelding. De aansluiting wordt gesitueerd aan de noordoostzijde van het terrein. Tegenover deze aansluiting wordt de uitrit van de firma Van Bloemendaal gepositioneerd, zodat er één uitwisselpunt ontstaat in het wegbeeld in plaats van twee.



Afbeelding 16. Aansluitingen bij Van de Mheen en Van Bloemendaal.

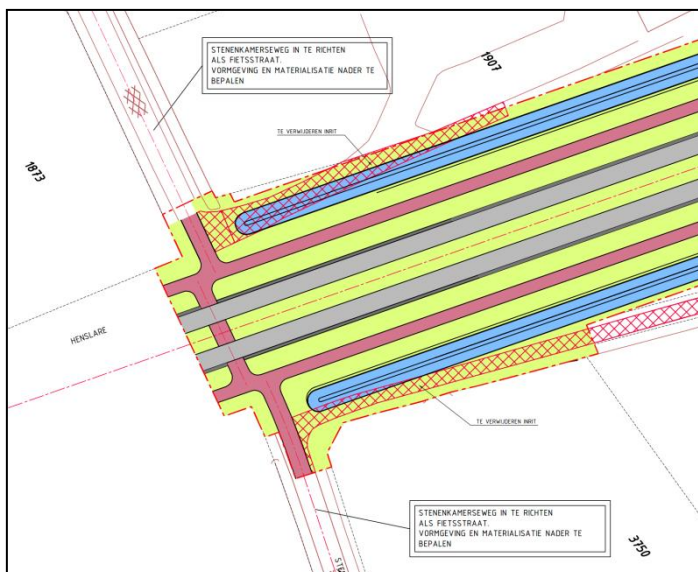


Afbeelding 17. Principe-profiel ontsluitingsweg bedrijven Van de Mheen

Bij beide uitritten worden extra grote boogstralen toegepast ten behoeve van het vrachtverkeer dat beide terreinen aandoet. Met het oog op de beperkte etmaalintensiteit op de Henslare 2 zijn voorsorteervakken hier niet nodig.

3.5.7 Oversteek Stenenkamerseweg

Ter hoogte van de oversteek van Henslare 2 wordt de Stenenkamerseweg omgebouwd tot fietspad. Om te voorkomen dat fietsers met te hoge snelheid de oversteek oprijden is de oversteek licht uitgebogen ten opzichte van de rechtstand van de Stenenkamerseweg (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding 18. Oversteek fietsstraat Stenenkamerseweg.

4 Uitvoeringsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van de verschillende en relevante milieu-, natuur- en overige omgevingsaspecten.

4.2 MER-beoordeling

4.2.1 Inleiding

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Het Besluit m.e.r. is aangepast, omdat het Europese Hof van Justitie in haar uitspraak van 15 oktober 2009 heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van 'aanzienlijke gevolgen voor het milieu'. Het besluit is aangepast en de drempelwaarden zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project (ruim) onder de drempelwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich ervan vergewissen, dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn.

Het gevolg van de nieuwe regeling is dat in elk besluit of plan, dat betrekking heeft op activiteiten, die voorkomen op de D-lijst, aandacht moet worden besteed aan m.e.r.. Er zal een toets moeten worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is *altijd* nodig als een besluit of plan wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst en die onder de drempelwaarden liggen.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling gelden twee voorwaarden:

- het gaat over één of meer activiteiten die voorkomen op de D-lijst van het Besluit m.e.r.
- de omvang van al die activiteit(en) ligt onder de drempelwaarde (kolom 2 van de D-lijst).

Bij besluiten en plannen over activiteiten die niet op de D-lijst staan is de vormvrije m.e.r.-beoordeling dus niet nodig.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud. Met betrekking tot de inhoud moet aandacht worden besteed aan de omstandigheden die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

4.2.2 *Vormvrije m.e.r.-beoordeling: nieuwe situatie*

Voorliggend bestemmingsplan maakt nieuwe ontwikkeling mogelijk, te weten de aanleg van een nieuwe weg. De daarmee verbonden activiteiten zijn in hoofdstuk 3 uitgebreid beschreven.

Aanleg nieuwe weg

De 'wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg' wordt genoemd in de D-lijst van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. (onderdeel D1.1). Henslare 2 valt om twee redenen hier niet onder. Er is geen sprake van de 'wijziging of uitbreiding' van een autosnelweg of een autoweg, maar van de aanleg van een nieuwe weg. Verder is geen sprake van een 'autosnelweg of autoweg'. Henslare 2 is geen autosnelweg. Een 'autoweg' is:

- a. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of
- b. een weg als bedoeld in art. 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (art. 1, onderdeel A, van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r.).

De weg als bedoeld in art. 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is de weg aangeduid door bord G3 (bord autoweg) van bijlage I van het reglement.

Henslare 2 is geen 'autoweg' in de zin van het Besluit m.e.r. De weg wordt niet uitgevoerd als een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten c.q. door verkeerslichten geregelde kruispunten en met een stop- en parkeerverbod. Ook is de weg geen weg als bedoeld in art. 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. De weg wordt namelijk niet aangeduid door bord G3 van bijlage I van het reglement. De Henslare betreft een binnen de bebouwde kom aan te leggen weg met een maximum snelheid van 50 km/h (bord A1).

4.2.3 *Conclusie*

Geconcludeerd kan worden, dat het ontwikkelingsgerichte deel van dit bestemmingsplan geen m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten mogelijk maakt. Ten behoeve van het ontwikkelingsgerichte deel van dit bestemmingsplan behoeft dan ook geen m.e.r.-(beoordelings)procedure te worden doorlopen. Vanuit de m.e.r.-beoordelingsplicht zijn er dan ook geen belemmeringen met betrekking tot de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.3 Bodem

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het grondwater noodzakelijk. Aangetoond dient te worden dat er geen sprake is van een ernstige bodemverontreiniging en dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde functie. In verband hiermee is in het plangebied een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Gezien de resultaten van het onderzoek is geconcludeerd, dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' niet juist bleek. Gezien de aangetroffen gehalten en zintuiglijke waarnemingen is er aanleiding geweest tot het verrichten van vervolg onderzoek. Dit aanvullende onderzoek is tevens uitgevoerd. Zowel het verkennende als het aanvullende onderzoek zijn opgenomen in het rapport Verkennend bodem- en asbestonderzoek Henslare II (Grontmij Nederland B.V., 11 januari 2012).

4.3.1 *Conclusie*

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek kan worden geconcludeerd, dat er vanwege de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het grondwater geen belemmeringen zijn ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.4 Archeologie

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch Erfgoed ondertekend (ook wel het Verdrag van Malta, Conventie van Malta, Verdrag van Valletta genoemd). Dit heeft ertoe geleid dat in Nederland vanaf dat moment meer aandacht is gekomen voor de bescherming van het archeologische bodemarchief.

Ter implementatie van de uitgangspunten van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Deze wet betreft een aanpassing van de Monumentenwet 1988. Uitgangspunt in de wet is bescherming 'waar nodig'. De wet gaat ervan uit dat de gemeenteraad bij het vaststellen van een bestemmingsplan rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (artikel 38a Monumentenwet 1988). Verder introduceert de Wet op de archeologische monumentenzorg het beginsel van 'de verstoorder betaalt'. De redenering hierachter is, dat initiatiefnemers van projecten mogelijk schade toe brengen aan het bodemarchief en daarom de kosten voor het behoud hiervan voor hun rekening moeten nemen. In verband hiermee is een bureauonderzoek en aansluitend een inventariserend veldonderzoek (IVO) uitgevoerd (Archeologisch onderzoek Henslare II, Grontmij Nederland B.V., 7 december 2012).

Op basis van de geomorfologische en bodemkundige situatie en archeologische indicatoren in de directe omgeving, is naar aanleiding van het bureauonderzoek de archeologische verwachting voor het plangebied op middelhoog gesteld. In het plangebied komen podzolgronden voor, het ligt geomorfologisch gezien hoger in het landschap en het grenst aan een gebied met esdek. Eventuele archeologische indicatoren kunnen dateren uit het Paleolithicum tot en met de Late Middeleeuwen. De onverstoorde archeologische waarden kunnen in het plangebied verwacht worden direct onder de bouw voor en/of in de top van de C-horizont. Het plangebied is lange tijd als gras- en akkerland in gebruik geweest, waardoor eventuele archeologische indicatoren waarschijnlijk nog intact zijn.

Uit het veldonderzoek blijkt dat de middelhoge archeologische verwachtingswaarde voor het plangebied kan worden bijgesteld naar laag. Het niet tot nauwelijks voorkomen van plantenresten duidt erop dat het gebied in het verleden nattere condities heeft gekend. Daarnaast geeft het ontbreken van podzolgronden aan, welke gevormd kunnen worden in hoger en droger gelegen gebieden, dat het plangebied in het verleden geen gunstige locatie voor bewoning is geweest. Ook zijn er geen indicatoren aangetroffen die op de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen in het plangebied duiden. Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek (bestaande uit een booronderzoek), wordt voor het plangebied geen vervolgonderzoek geadviseerd.

De archeologische waarden vormen daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan.

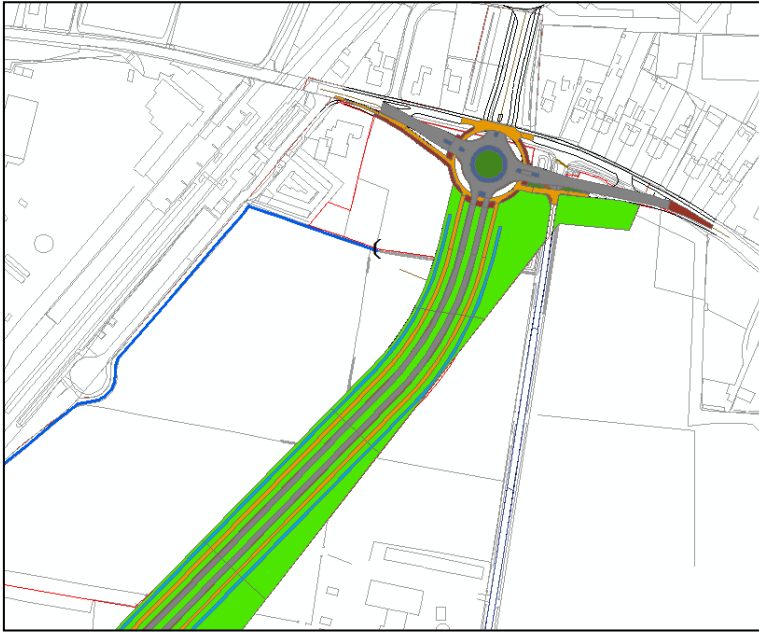
4.5 Water

De watertoets omvat het proces van informeren, afstemmen en adviseren om te komen tot een inhoudelijke beoordeling van de waterhuishoudkundige gevolgen van het bestemmingsplan. Dit proces resulteert in de waterparagraaf ten behoeve van een wijziging van het bestemmingsplan.

In het kader van de watertoets heeft op veelvuldig afstemming plaatsgevonden tussen waterschap Vallei en Veluwe (dhr. P. Duteweert), gemeente Putten (dhr. J. Kool en dhr. J. aan 't Goor en Grontmij (dhr. R.L. Visser) over de relevante waterhuishoudkundige aspecten. De afspraken ten aanzien van de waterhuishoudkundige situatie, voor zover relevant in het kader van het bestemmingsplan, zijn opgenomen in deze waterparagraaf.

4.5.1 Oppervlaktewater

In het projectgebied ligt een A-watergang van waterschap Vallei en Veluwe. Deze watergang kruist het wegtracé van de Henslare ter hoogte van de Stationsstraat. Daarnaast zijn in het agrarische gebied kavelsloten aanwezig en langs de Rimpelerweg ligt aan beide zijden een bermsloot. Deze bermsloten wateren af op de A-watergang.



Afbeelding 19. Ligging A-watergang.

4.5.2 Riolering

In de Stationsstraat ligt, vanaf het spoor tot huisnummer 102, een gemengd stelsel. Dit betreft een onderbemalingsgebied dat, in de Nijverheidsweg, loost op het stelsel van Keizerswoert. Dit stelsel is voorzien van een overstortvoorziening in de vorm van een open bergbezinkbak bestaande uit twee compartimenten. Deze bak ligt binnen het plangebied op de hoek van de Rimpelerweg / Stationsstraat. In het BRP is aangegeven dat het stelsel 6 x per jaar overstort op het eerste compartiment (totaal 3167 m³) en 1 x per jaar op het tweede compartiment (totaal 1057 m³). Dit tweede compartiment stort over op de achterliggende watergang. Daarnaast is op de watergang langs de Stationsstraat, ter hoogte van huisnummer 112, de overstort (nooduitlaat RO870) van het gemengd- en RWA-stelsel van de kern van Putten aanwezig. In het BRP is aangegeven dat vanuit de kern Putten ca. 116.097 m³ per jaar overstort.

4.5.3 De watertoets en waterparagraaf

De uitkomsten van het onderzoek inzake de waterhuishouding en het daarover gevoerd overleg zijn beschreven in het rapport "Watertoets en waterparagraaf – Henslare II in Putten", Grontmij, 7 juli 2014. Conclusies en aanbevelingen worden hieronder weergegeven.

4.5.3.1 Stationsstraat

Gemeente Putten is voornemens om binnen de kern circa 37,50 ha verhard oppervlak af te koppelen in de komende jaren (raadsbesluit 5 juli 2012). Daardoor zal de overstort vanuit het gemengde stelsel van de kern Putten aanzienlijk worden verminderd. In overleg met de gemeente is afgesproken dat de overstortleiding vanuit de kern van Putten, die ter hoogte van de Stationsstraat 112 in de bermsloot uitkomt, wordt doorgetrokken tot de Henslare. De huidige bergingsvoorziening van de Stationsstraat, wordt vervangen door een gecombineerd systeem van een bergbezinkbak met een bypass. De bypass treedt in werking bij hoge piekafvoeren uit het centrum. De afvoerleiding zal, afhankelijk van het definitief ontwerp doorgetrokken worden naar de spoorsloot ter hoogte van de draailus voor bussen bij het NS station. Door dit ontwerp zal in geval van een riooloverstort geen vuil en stank in de directe omgeving van het openbaar gebied rond de Stationsstraat ontstaan. In combinatie met het afkoppelen van het verhard oppervlak binnen de kern Putten is dit een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Voor het garanderen van de waterafvoer is het wenselijk om de bodem van de A-watergang met 0,50 m te verbreden.

4.5.3.2 Henslare II

Op basis van de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) is een aanlegniveau van de weg bepaald om te voldoen aan de ontwateringseis van 1 meter. De zuidwest kant ter hoogte van de aansluiting op de Stenenkamerseweg dient rond NAP +8,00 m te liggen. In noordelijke richting kan de weg zakken tot NAP +7,80 m ter hoogte van de rotonde bij de Stationsstraat.

Het verhard oppervlak van de weg incl. fietspaden is 14.650 m^2 . Afstromend water van de weg en fietspaden stroomt via de bermen af op de langs liggende berm sloten. Deze sloten hebben een bodembreedte van 0,80 meter en een talud van 1:2. Deze berm sloten dienen tevens als afwatering voor het landelijk gebied tussen de Henslare en de Rimpelerweg. De diepte van de berm sloot is bepalend voor de afvoer van dit landelijk gebied. De berm sloten dienen tevens te voorzien in de bergingsopgave. De bergingsopgave bedraagt $14.650 \text{ m}^2 \times 0,06 \text{ m} = 897 \text{ m}^3$. Uit In de berm sloten is een maximale berging aanwezig van $1,74 \text{ m}^3/\text{m}$. Totaal is hierin, bij een lengte van 1.188 m, een waterpeil van +6,41 m NAP en een bodembreedte van 0,80 m tot in-steek circa 2.070 m^3 te bergen.

4.5.3.3 Ontsluiting bedrijfsterrein de Mheen

In het kader van de aanleg van de Henslare krijgt het bedrijventerrein van de Mheen een directe aansluiting op de nieuwe weg. De toegangsweg zal afwateren op het naastliggende perceel en de watergang. De ontsluitingsweg voorzien van bermen met een breedte van circa 3,00 meter (1:10).

4.5.3.4 Beheer en onderhoud

In het kader van het beheer en onderhoud van de A-watergang dient tenminste een 4 meter obstakel vrije zone aanwezig te zijn. Daarnaast dient de berm sloot langs de Henslare tenminste een bodembreedte te hebben van 0,8 m en een talud van 1:2.

4.5.4 Conclusie

Vanuit het aspect water is onderhavig bestemmingsplan met inachtneming van de voorgenomen waterberging uitvoerbaar.

4.6 Natuur

De natuur in Nederland wordt beschermd vanuit twee invalshoeken: bescherming van gebieden en bescherming van soorten. De gebiedsbescherming is geregeld via de Natuurbeschermingswet (Natura 2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten) en het Streekplan (onder andere Ecologische Hoofdstructuur (EHS), weidevogel- en ganzenbeschermingsgebieden). De soortbescherming is geregeld door middel van de Flora- en faunawet.

De verschillende natuurwetgevingen in Nederland hebben als belangrijkste component het zorgplichtbeginsel, dat van elke initiatiefnemer verlangt dat hij zich vooraf op de hoogte stelt van eventuele schadelijke effecten op voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving. Om de effecten van onderhavig bestemmingsplan in beeld te brengen is onderzoek uitgevoerd (Toetsing van de ontwikkelingsplannen aan de wet- regelgeving voor natuur, Grontmij Nederland B.V. 23 mei 2011).

4.6.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen in beschermde gebieden in het kader van de natuurbeschermingswet, Ecologische Hoofdstructuur. De ontwikkelingen in het plangebied veroorzaakt ook geen negatief effect op deze gebieden gezien de afstand tot de beschermde natuurgebieden (minimaal 3,5km Natura 2000 en 1,7km tot EHS). De afstand ten opzichte van de EHS is iets kleiner, maar omdat er geen van de kernkwaliteiten van de EHS worden aangetast door de afstand tussen de twee gebieden zullen er geen negatieve effecten optreden. Compensatie of een vergunning voor aantasting of verstoring van beschermde gebieden is niet aan de orde.

4.6.2 Soortbescherming

In het plangebied zijn tijdens het veldbezoek geen beschermde soorten waargenomen (buiten broedende vogels). Er is een aantal soorten dat niet kon worden uitgesloten na dit veldbezoek. Hier zal in de paragraaf 'nader onderzoek' verder op worden ingegaan.

In het plangebied komen verschillende broedende vogels voor. Alle broedende vogels zijn beschermd. Het broedseizoen loopt globaal van 15 maart tot en met 15 juli. Aangezien het verboden is om broedende vogels te verstoren mogen er geen werkzaamheden worden gestart tijdens het broedseizoen. Er wordt daarom aanbevolen om te starten met de werkzaamheden buiten het broedseizoen. Zullen er toch werkzaamheden moeten plaatsvinden binnen het broedseizoen, zoals het kappen van bomen of grondwerkzaamheden, dan zal voorafgaand aan de werkzaamheden de omgeving moeten worden gecontroleerd op broedende vogels door een ter zake deskundige.

4.6.3 Nader onderzoek

Zoals in voorgaande paragraaf beschreven is, blijkt uit de inventarisatie een noodzaak tot nader onderzoek naar vleermuizen, dassen, buizerd en steenuil. Dit onderzoek is in 2011 uitgevoerd (Notitie resultaten aanvullend veldonderzoek Henslare, Grontmij Nederland B.V. 30 september 2011).

Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden in de periode mei – september 2011. Conform het Vleermuisprotocol 2011 van de Gegevensautoriteit Natuur (Ga-N) hebben twee vleermuisrondes plaatsgevonden in de zomerperiode mei – juli en twee in de najaarsperiode augustus – september. Voorafgaand aan de vleermuisbezoeken in de zomerperiode heeft onderzoek plaatsgevonden naar aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen van uilen en roofvogels en naar dassen in de houtwas aan de zuidwestzijde van het plangebied.

4.6.3.1 Jaarrond beschermde vogels

Tijdens het aanvullend natuuronderzoek is een paartje steenuilen vastgesteld in een steenuilenkast in de singel rond de boerderij aan de Rimpelerweg 43. Volgens de bewoners van de boerderij broedt de steenuil al meerdere jaren op deze plek en worden ieder jaar enkele jongen grootgebracht. In de houtwal aan de zuidwestzijde van het plangebied is een (oud) roofvogelnest gevonden, vermoedelijk van een buizerd. Dit nest is dit jaar niet in gebruik geweest door buizerds. Het paartje buizerds heeft dit jaar volgens de bewoner van de boerderij in de houtwal aan de oostzijde van de Rimpelerweg tegenover de boerderij gebroed.

4.6.3.2 Das

In de houtwal langs de zuidwestkant van het plangebied zijn in het najaar enkele pootafdrukken en graafputjes van de das aangetroffen. Burchten of bijburchten zijn niet in het plangebied aanwezig. Ook in de directe omgeving van het plangebied zijn geen dassenburchten aanwezig. De houtwal wordt waarschijnlijk incidenteel door migrerende dassen gebruikt om langs te trekken. Er is ook een verkeersslachtoffer bekend van de Rimpelerweg waarlangs het plangebied ligt (waargenomen door bewoner).

4.6.3.3 Vleermuizen

Tijdens het vleermuisonderzoek is een kolonie laatvliegers vastgesteld in de boerderij aan de Rimpelerweg 43. De dieren gebruiken de begroeiing rondom de boerderij en de bomenrijen in de omgeving als foerageergebied. De bomen langs de Rimpelerweg en in de houtwallen ten westen en oosten van de boerderij worden door de laatvliegers als vliegroute gebruikt. Daarnaast foerageren relatief veel gewone dwergvleermuizen rondom de boerderij. De dieren komen vermoedelijk uit de woonwijk ten oosten van de Jan Nijenhuisstraat en gebruiken de bomen langs deze straat, langs de Rimpelerweg en de houtwallen ten westen en oosten van de boerderij als vliegroute. In het najaar zijn tevens enkele foeragerende ruige dwergvleermuizen in het plangebied waargenomen. Deze dieren vliegen relatief hoog en zijn niet duidelijk gebonden aan lijnvormige landschapsstructuren.

4.6.4 Conclusies

Op basis van het voorgaande kan worden vastgesteld dat door middel van mitigerende maatregelen voorkomen dient te worden dat verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet worden overtreden ten aanzien van steenuil, das, buizerd en vleermuizen. Hiervoor is een mitigatieplan opgesteld (Mitigatieplan steenuil, das, buizerd en vleermuizen Henslare Putten, Grontmij Nederland B.V. 31 mei 2012).

Specifiek ten behoeve van de steenuilen zullen als mitigerende maatregelen worden genomen dat op het perceel Engersteeg 6 een nestkast wordt geplaatst, terwijl voor het geval deze kast niet aanslaat een tweede locatie, op perceel Beekweg 18, beschikbaar is.

Met het treffen van de voorgestelde mitigerende maatregelen kan het voorliggende bestemmingsplan worden uitgevoerd.

Daarnaast zal voor de steenuilen een ontheffing Ffwet noodzakelijk zijn en worden aangevraagd. Aangezien geen sprake is van het (fysiek) ‘vernietigen’ van een verblijfplaats, hoeft geen belang in het kader van openbare veiligheid te worden onderbouwd. Het betreft het ‘verstoren’ van een verblijfplaats van de steenuil. Deze verstoring is niet ‘wezenlijk’ omdat nieuw leefgebied (middels de mitigerende maatregelen) is gecreëerd en valt daarmee dus niet onder de bepalingen uit de Vogelrichtlijn. Een ontheffing kan derhalve verleend worden voor het belang ‘ruimtelijke inrichting en ontwikkeling’.

4.7 Verkeer

De Gebiedsvisie Henslare, Putten beschrijft de ruimtelijke kaders die ten aanzien van de doorgetrokken weg gelden; welke functies aanwezig zijn, welke nieuwe functies ontwikkelt zouden kunnen worden en waar deze het meest tot hun recht komen. Ook voor de verkeersfunctie is de Gebiedsvisie kaderstellend.

4.7.1 Vorm, Functie en Gebruik

Conform de handreiking Duurzaam Veilig dienen de Vorm, de Functie en het Gebruik van de weg op elkaar afgestemd te worden teneinde een samenhangend wegbeeld te creëren en een situatie waarin de weg wordt gebruikt waarvoor hij bedoeld is. De drie hoofdingrediënten van Duurzaam Veilig zijn als volgt uitgewerkt:

4.7.1.1 Functie

In de gemeentelijke wegenstructuur kennen de Henslare 1 en 2 de functie van gebiedsontsluitingsweg. Vanaf Henslare kunnen deelgebieden van Putten, zoals de woonwijk Bijsteren, de stationszone en bedrijventerrein Keizerswoert bereikt worden. Voor doorgaand verkeer is de weg niet bedoeld.

Henslare 2 komt binnen de bebouwde komgrenzen van Putten te liggen. Hierom, en vanwege de ontsluitingsfunctie, krijgt de weg een maximumsnelheid van 50 km/h (net als de Henslare 1). Hoewel binnen de bebouwde kom gelegen ligt er nauwelijks aaneengebouwde bebouwing langs de weg. Wel zijn er enkele veelgebruikte eraansluitingen, zoals bij het bedrijf Van de Mheen, en wordt de weg doorkruist door de Stenenkamerseweg, een veelgebruikte fietsroute.

4.7.1.2 Gebruik

Ter onderbouwing van de noodzaak tot realisatie van de weg Henslare is in de loop der jaren een aantal onderzoeken uitgevoerd. Er zijn tellingen verricht, de (rand)weg is in regionaal en lokaal perspectief geplaatst, er zijn berekeningen uitgevoerd etc. Een en ander is definitief weergegeven in het rapport “Verkeersmodelstudie Henslare II – Wat is het effect van de doortrekking” (Grontmij, 29 april 2014). Belangrijk is de uitkomst van verkeersintensiteiten verdeeld over het etmaal en verdeeld over de verschillende voertuigsoorten. Deze uitkomst is onderstaand weergegeven.

Wegvak	Etmaalintensiteit		Gemiddelde uurintensiteit			Voertuigverdeling		
	2015	2025	Periode	%	Aantal	LV	MV	ZV
Rondweg Henslare 1 ^e fase	2.060	6.237	Dag	6.7	255	138	60	21
			Avond	2.9	110	73	31	11
			Nacht	1.0	38	44	19	7
Rondweg Henslare 2 ^e fase	-	3.915	Dag	6.7	255	138	60	21
			Avond	2.9	110	73	31	11
			Nacht	1.0	38	44	19	7
Stationsstraat	6.600	7.128	Dag	6.6	486	97	3	0
			Avond	3.7	272	98	2	0
			Nacht	0.7	52	97	3	0

Overigens is vastgesteld dat flankerende maatregelen noodzakelijk zijn om de effecten die met aanleg van Henslare (zie ondermeer de inleiding van deze toelichting) worden beoogd te bereiken. Het rapport “Verkeersmodellen etc.” geeft daarvan in de conclusie een overzicht.

De verkeersintensiteiten zijn gehanteerd als uitgangspunt voor de akoestische berekeningen.

4.7.1.3 Ontwerp

Teneinde passend en veilig weggedrag en een adequate afwikkeling te stimuleren op de Henslare 2 is het belangrijk dat het ontwerp aansluit bij de verwachte functie en gebruik. Mede met het oog op de vorige subparagrafen gelden ontwerptechnisch de volgende aandachts- en uitgangspunten:

- de maximumsnelheid bedraagt 50 km/u, maar de directe omgeving van de weg straalt niet direct uit dat men zich binnen de bebouwde kom bevindt. Het is dus wenselijk dat het ontwerp van de weg zelf dit wel uitstraalt;
- de weg kent 2 x 1 rijstroken;
- de weg dient zo te worden ingericht dat ook de relatief grote hoeveelheid vrachtverkeer er veilig en vloeiend gebruik van kan maken, zowel op de wegvakken, de kruisingen als de relevante erfaansluitingen;
- in het lengte- en dwarsprofiel dient rekening te worden gehouden met de hoogspanningsmasten die in het plangebied staan en die deels of geheel in de middenberm van de Henslare 2 zullen staan;
- de wijze waarop de Henslare 2 aantakt op de Stationsstraat dient recht te doen aan de bestaande en verwachte verkeersstromen richting de Zuiderzeestraatweg, het station en de Rimpelerweg;
- de doortrekking van de Henslare 2 dient, waar mogelijk, qua dwarsprofiel zo veel mogelijk aan te sluiten bij de Henslare 1. Dit in het kader van uniformiteit.

Deze aandachtspunten zijn meegenomen tijdens de uitwerking van het definitieve ontwerp op basis waarvan de plankaart is opgesteld.

4.8 Lucht

De gemeente Putten is voornemens de Henslare aan te leggen tussen de Nijkerkerstraat en de Stationsstraat. De realisatie van dit plan kan de luchtkwaliteit beïnvloeden doordat er veranderingen optreden in het lokaal wegverkeer. In dit kader is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd (Henslare Nijkerkerstraat-Stationsstraat onderzoek luchtkwaliteit, Grontmij Nederland B.V., 20 december 2012).

Uit het luchtkwaliteitonderzoek komt naar voren, dat in 2013 geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden van NO₂ en PM₁₀. Ook in het jaar 2015 en 2023 vinden geen overschrijdingen plaats van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties voor NO₂ en PM₁₀, de uurgemiddelde concentratie NO₂ en de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀.

Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering om het bestemmingsplan voor de ontsluitingsweg in procedure te brengen.

4.9 Geluid

In het kader van onderhavig bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd: "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Rondweg Henslare 2^e fase Putten" (Groenewold Adviesbureau voor milieu & natuur, 02 juni 2014). De samenvatting van de uitkomsten van het onderzoek wordt hieronder weergegeven.

- Als maatgevend jaar is uitgegaan van peiljaar 2025. Voor de aanleg van de rondweg is door Grontmij een prognose opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met afsluiting van de Stationsstraat voor vrachtverkeer >3.500 kg en invoering van een 30 km regime op deze weg. Voor de Henslare 2^e fase (peiljaar 2025) bedraagt de prognose 3.915 mvt/etmaal.
- Voor het bestaande deel van de Henslare tussen de Voorthuizerstraat en de Stenenkamerseweg is de maatgevende intensiteit 6.237 mvt/etmaal (peiljaar 2025). Voor dit deel is onderzocht of aanleg van de 2^e fase bij de bestaande woningen leidt tot een toename van de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van $L_{den}=48$ dB.
- De maximum snelheid bedraagt 50 km/uur. Het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton (DAB).
- De geluidbelasting vanwege de Henslare geeft zonder maatregelen voor 10 woningen een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Het niveau ligt op de meeste woningen onder de voorkeursgrenswaarde. Voor drie woningen (twee na de beoogde sloop van Stenenkamerseweg 20) wordt zonder maatregelen de wettelijk maximaal te verlenen hogere grenswaarde van $L_{den}=53$ dB voor buitenstedelijk gebied overschreden.
- Onderzochte maatregelen zijn de toepassing van geluidarm asfalt en afscherming. Het aanleggen van stil asfalt is in de huidige situatie niet doelmatig qua onderhoud en niet effectief, gezien het vele vrachtverkeer en zwaar langzaam verkeer (shovels e.d.) in combinatie met de maximum snelheid van 50 km/uur.
- Voor de Bijsterenseweg 14 is een wal van 3m hoog noodzakelijk (50m lang). Voor de Stenenkamerseweg 20 is uitgangspunt dat de nieuwe woning ter vervanging dient van de bestaande. Voor een geluidbelasting gelijk of lager dan de wettelijk maximaal te verlenen hogere grenswaarde van $L_{den}=53$ dB is één van de volgende maatregelen nodig: een scherm van 3.5 m hoog en ca. 35 m lang, het opschuiven van de voorgevel met 4-5 m of uitvoering van de oostgevel als zgn. 'dove gevel'.
- De vast te stellen hogere grenswaarden staan in onderstaande tabel (H_w = waarneemhoogte).

Adres	L _{den} in dB		Opmerking
	H _w =1.5m	H _w =4.5m	
Bijsterenseweg 12a	49	51	
Bijsterenseweg 14	48	52	Wal 3.0m of scherm 2.5m
Stenenkamerseweg 14	54/48	55	Geen/wel scherm 2m
Stenenkamerseweg 18	50/48	52	Geen/wel scherm 2m
Stenenkamerseweg 20	-	-	Amovering
Nieuwe won. Stkw.20 O	48	52	Indien scherm 3.5m hoog
Z	49	51	Indien oostgevel doof
Stationsstraat 134	49	50	
Stationsstraat 132	50	51	
Stationsstraat 126	50	51	
Stationsstraat 124	48	50	

- Voor de woningen met een hogere grenswaarde moet worden aangetoond dat de geluidwering van de woningen voldoet aan de eisen van het Bouwbesluit. Als dit niet het geval is, is een aanbod voor geluidisolatie noodzakelijk.

Met het uitvoeren van voorgenoemde maatregelen levert het aspect geluid geen belemmering op voor de uitvoering van onderhavig bestemmingsplan.

4.10 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen);
- het gebruik van luchthavens.

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden.

Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De realisatie van dit ruimtelijke plan heeft invloed op de externe veiligheid doordat er veranderingen optreden in het lokale wegennet. In dit kader is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd (Kwantitatieve risicoanalyse nieuwe weg De Henslare QRA RBM II, Grontmij Nederland B.V., 20 december 2012).

4.10.1 Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij meestal geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De diverse niveaus van het plaatsgebonden risico worden geografisch weergegeven door zogenaamde iso-risicocontouren (lijnen) langs de infrastructuur. Daarbij verbindt elke lijn plaatsen in de omgeving van een transportas met een even hoog plaatsgebonden risico.

De grenswaarde van het PR 10^{-6} per jaar geldt voor nieuwe situaties. Hierbinnen mogen geen kwetsbare objecten¹ worden toegevoegd. De richtwaarde van het PR 10^{-6} per jaar geldt voor beperkt kwetsbare objecten².

Uit de berekeningen blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg de volgende plaatsgebonden risicocontouren oplevert (zie tabel 4.1). De afstanden zijn gemiddelde afstanden en terug te vinden in de rekenrapporten die zijn opgenomen als bijlagen bij deze toelichting.

Tabel 4.1 PR contouren ter hoogte van het bestemmingsplan

Plaatsgebonden risicocontouren	Huidige situatie (Stationsstraat)	Toekomstige situatie (De Henslare)
PR 10^{-6} /jaar	Niet aanwezig	Niet aanwezig
PR 10^{-7} /jaar	58 meter	87 meter
PR 10^{-8} /jaar	136 meter	177 meter

Uit de resultaten is te concluderen, dat de PR 10^{-6} /jaar niet aanwezig is. Er liggen geen kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het plangebied.

4.10.2 Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

¹ Kwetsbare objecten zijn gebouwen waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn als ziekenhuizen, winkelcomplexen en scholen.

² Beperkt kwetsbare objecten zijn gebouwen waarin personen gedurende een gedeelte van de dag aanwezig zijn als sporthallen, zwembaden, restaurants en speeltuinen.

Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale as het aantal doden logaritmisch is weergegeven. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de beperkt kwetsbare objecten. Een toename in het GR of een GR boven de oriëntatiewaarde dient verantwoord te worden door het bevoegd gezag. Hierbij dient de veiligheidsregio wettelijk gezien om advies te worden gevraagd.

Uit de berekeningen van het groepsrisico blijkt, dat het groepsrisico in de toekomstige situatie lager is dan het groepsrisico in de huidige situatie. Tevens blijkt dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde van de f/N-curve ligt. Wanneer het groepsrisico per weg wordt beoordeeld, dan kent de Stationsstraat in de toekomstige situatie geen risico, omdat het transport van gevaarlijke stoffen dan plaats dient te vinden over de nieuwe weg. Ter hoogte van de nieuwe weg stijgt het groepsrisico in de toekomstige situatie. De omgeving kent in de huidige situatie geen groepsrisico, omdat de weg niet is aangelegd, zodat daar nu geen transporten over de weg kunnen plaats vinden.

Doordat het groepsrisico verandert ten opzichte van de huidige situatie, dient de verantwoordingsplicht nog te worden ingevuld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In dat kader zal inzake het Collegebesluit aangaande de acceptatie van het groepsrisico en dit ontwerpbestemmingsplan in overleg worden getreden met de Veiligheidsregio.

5 Wijze van bestemmen

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. Het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en eventueel specifieke regels voor het gebruik van de bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan. Bij interpretatieverschillen is de digitale verbeelding bindend boven de analoge verbeelding. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de bestemmingsplanvorm, de systematiek en leeswijzer bij de regels.

5.2 Planonderdelen

Het bestemmingsplan Henslaren 2 bestaat uit een verbeelding met regels en een daarbij behorende toelichting. De verbeelding en de regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. De regels en verbeelding zijn aan elkaar gerelateerd. Dit betekent dat de verbeelding en de regels altijd in samenhang moeten worden gelezen.

Op de verbeelding krijgen alle gronden binnen het plangebied een bestemming. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. De juridische betekenis van deze bestemmingen en aanduidingen zijn terug te vinden in de regels. Een gedeelte van de informatie op de (analoge) verbeelding heeft geen juridische betekenis, maar is slechts opgenomen om de leesbaarheid van en oriëntatie op de verbeelding te vergroten, zoals een topografische ondergrond. Alle letters, aanduidingen en lijnen worden verklaard in de legenda van de (analoge) verbeelding. Bij eventuele verschillen tussen de digitale en analoge verbeelding is de digitale verbeelding juridisch bindend.

De regels bepalen de gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied en geven tevens de bouw- en gebruiksmogelijkheden met betrekking tot bouwwerken aan.

De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd conform de door het SVBP2008 voorgeschreven systematiek en omvatten inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels, en ten slotte de overgangs- en slotregels.

Uitgangspunt is, door het stellen van heldere regels en een duidelijke verbeelding, een zo goed mogelijke handhaafbaarheid te realiseren. De toetsingscriteria in de regels vormen een toetsingsgrond voor omgevingsvergunningen voor het bouwen, het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden en voor het afwijken van het bestemmingsplan.

5.3 Artikelsgewijze toelichting

De regels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- hoofdstuk 1 (artikelen 1 en 2) bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen;
- hoofdstuk 2 (artikel 3) bevat de bestemming 'Verkeer';
- hoofdstuk 3 (artikelen 4 tot en met 7) bevat achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels en overige regels;
- hoofdstuk 4 (artikelen 8 en 9) bevat het overgangsrecht en een slotregel.

Artikelen 1 (Begrippen) en 2 (Wijze van meten)

Voor de begripsomschrijvingen en wijze van meten is aangesloten bij de SVBP2008.

Artikel 3 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan de Henslare. In de bestemmingsomschrijving is bepaald dat de weg conform de 'as van de weg' en de daaraan verbonden dwarsprofielen moet worden gerealiseerd. Het betreft maximaal twee rijstroken.. Ook zijn in deze bestemming wegen, voet- en rijwielpaden, gelijkvloerse kruisingen en rotondes en invoeg- en uitvoegstroken toegestaan. Bijbehorende voorzieningen als duikers en faunapassages, geluidwerende voorzieningen, bermen, straatmeubilair en nutsvoorzieningen en dergelijke zijn ook toegestaan.

Artikel 4 (Anti-dubbeltelregel)

Dit artikel bevat de bekende anti-dubbeltelregel, conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikelen 5 (Algemene afwijkingsregels), 6 (Algemene wijzigingsregels) en 7 (Overige regels)

Deze artikelen bevatten enkele algemene – voor alle bestemmingen geldende – regels. Deze hebben betrekking op de mogelijkheid om 'binnenplans' door middel van een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) af te wijken van de regels van dit bestemmingsplan, op het gebruik van gronden en bouwwerken en op het wijzigen van bestemmingen. De 'Overige regels' regelen de verhouding tot andere wetgeving.

Artikelen 8 (Overgangsrecht) en 9 (Slotregel)

Deze artikelen bevatten achtereenvolgens het overgangsrecht, conform artikel 3.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, en een slotbepaling.

6 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Voorliggend bestemmingsplan maakt een nieuwe ontwikkeling mogelijk; de aanleg van een (hoofd)weg en een ondergeschikte ontsluitingsweg. Waar het de nieuwe ontwikkeling betreft geldt dat het hier geen directe bouwmogelijkheden betreft maar alleen de realisatie van openbare wegen, water en groen. De Grondexploitatiewet is niet van toepassing.

De kosten voor de realisatie van Henslare 2 komen ten laste van het budget voor de reservering van de rondweg. Het saldo van de reserve 'aanleg resterend deel rondweg Bijsteren / Husselerveld (nr. 905193)' bedraagt op dit moment ca. € 3.5 miljoen. Voorts heeft de provincie Gelderland een subsidie beschikbaar gesteld van € 7 ton voor het tweede deel van Henslare, de rotonde op de Stationsstraat en het verkeersveiliger maken van het westelijk deel van de Stationsstraat. De economische uitvoerbaarheid van het plan is hiermee verzekerd.

7 De procedure

7.1 Inspraak

PM.

7.2 Overleg

PM.

7.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende 6 weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen worden kenbaar gemaakt. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan wordt in het navolgende of in een separate bijlage verslag gedaan van deze zienswijzen en de gemeentelijke reactie hierop.