

**Bestemmingsplan Stationsomgeving-Noord  
te Nijverdal**



**VOORONTWERP**



# Bestemmingsplan Stationsomgeving-Noord te Nijverdal

VOORONTWERP

Inhoud

---

Toelichting en bijlagen  
Regels en bijlagen  
Verbeelding

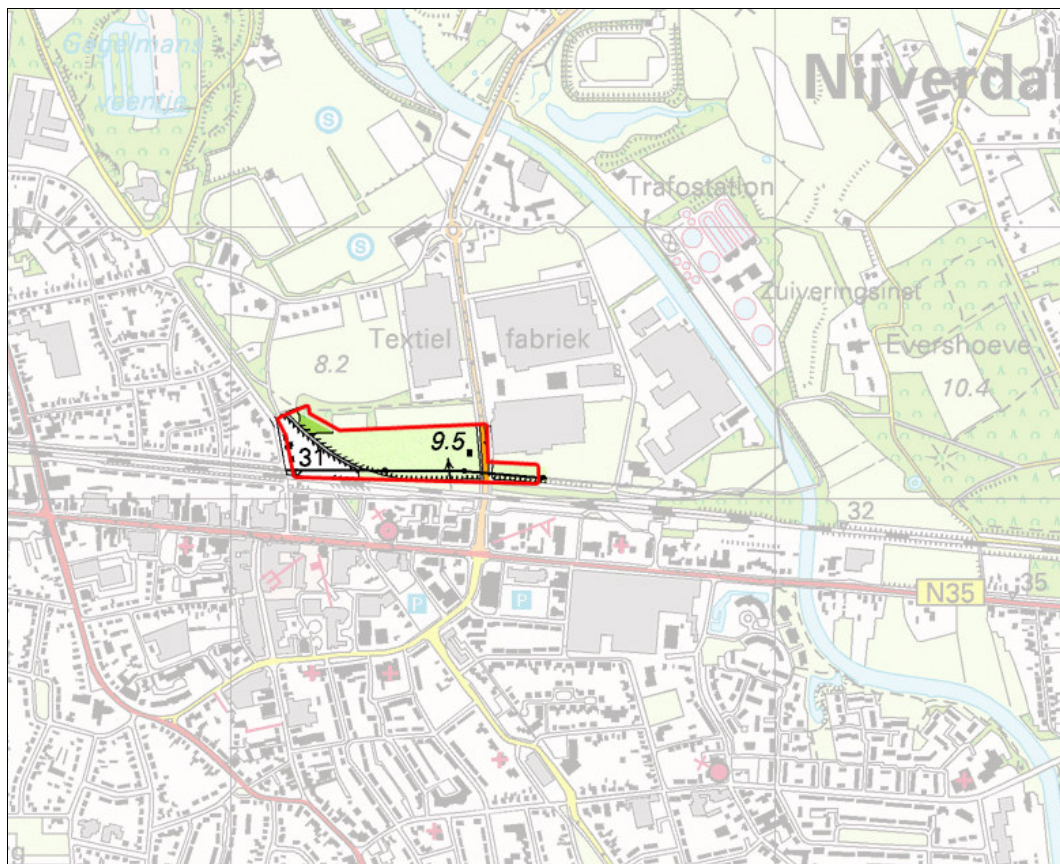
15 juli 2010  
Projectnummer 112.00.03.48.01



Ideeën voor een plek



# Overzichtskaart



Gemeente Hellendoorn, bron: Topografische Dienst



# Toelichting



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Planopzet</b>	<b>11</b>
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Toekomstige inrichting	12
2.3	Beeldkwaliteit	13
2.4	Juridische vormgeving	15
<b>3</b>	<b>Haalbaarheid</b>	<b>17</b>
3.1	Inleiding	17
3.2	Milieuhygiënische gesteldheid van de bodem	17
3.3	Archeologie	17
3.4	Geluidhinder	18
3.5	Luchtkwaliteit	18
3.6	Integrale en sociale veiligheid	19
3.7	Externe veiligheid	20
3.8	Hoogspanningsleiding	21
3.9	Watertoets	21
3.10	Flora en fauna	24
3.11	Economische uitvoerbaarheid	26

## Bijlagen



# Inleiding



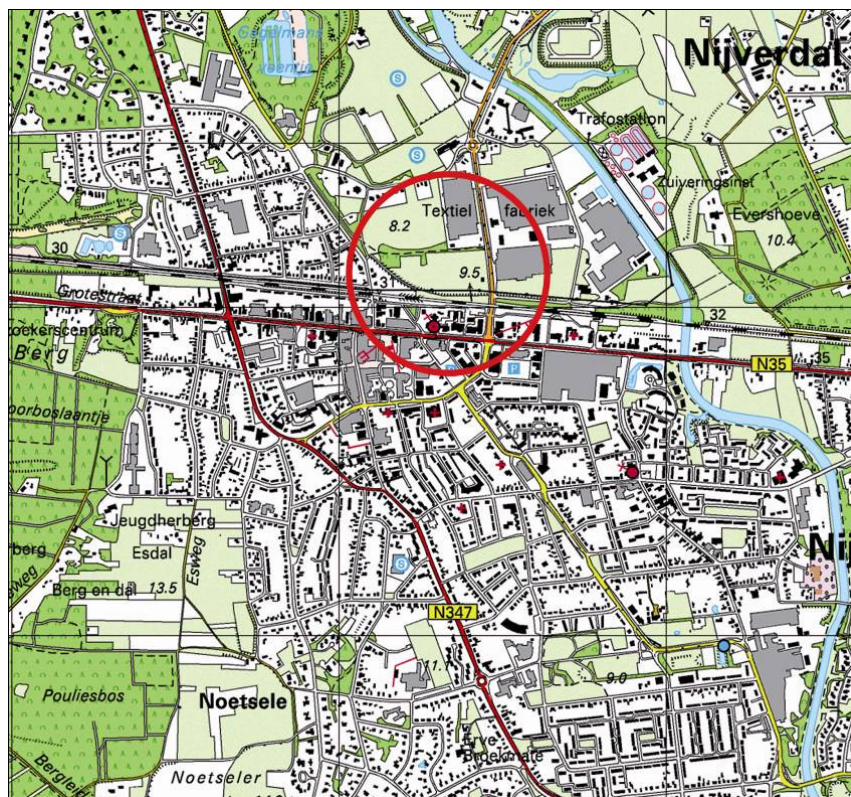
In het zogenoemde Combiplan worden de Rijksweg 35 en de spoorlijn Zwolle - Almelo gecombineerd in een nieuw tracé door Nijverdal ter plaatse van het huidige spoortracé. Van deze ingreep worden grote positieve effecten verwacht op de doorstroming van het wegverkeer, het woon- en leefmilieu in Nijverdal en de verkeersveiligheid. De rijksweg en spoorweg worden over een deel van het tracé ingegraven in een tunnelbak. Het gecombineerde tracé is ruimtelijk vastgelegd en planologisch geregeld in het bestemmingsplan Rijksweg 35 en het spoor (onherroepelijk sinds 28 februari 2007).

COMBIPLAN RIJKSWEG 35/  
SPOOR

Het bestaande spoorstation moet wijken voor de aanleg van Rijksweg 35. Er komt een nieuw, verdiept aangelegd station, dat in tegenstelling tot het oude station, in het centrum van Nijverdal wordt gesitueerd, tussen de Meijboomstraat en de G. van der Muelenweg. Daarmee schuift het station circa 600 m in westelijke richting op. Omdat het bestemmingsplan Rijksweg 35 en het spoor (Combiplan) een andere locatie voor het nieuwe station in petto had, is het plan op dat punt herzien (partiële herziening verplaatsing station, vastgesteld door de gemeenteraad op 17 maart 2009 en onherroepelijk geworden op 13 juni 2009).

De omgeving van het station met het toekomstige stationsplein valt buiten de begrenzing van het Combiplan en kan dus niet in een herziening van dat plan worden meegenomen. Aan de noordzijde van het spoor maakt deze omgeving deel uit van het bestemmingsplan Nijverdal Noord III, 123e herziening (vastgesteld door de gemeenteraad op 11 december 2001 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 12 juli 2002). Het gebied heeft in dit plan de bestemming Industriële doeleinden A. De functies van een stationsplein zijn niet binnen deze bestemming te realiseren, vandaar dat een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is.

VIGEREND BESTEMMINGS-  
PLAN



Ligging van het plangebied in Nijverdal

#### CENTRALE STRIP

De ontwikkeling van de stationsomgeving vindt plaats in het kader van de gebiedsvisie voor de Centrale Strip: dit is het gebied tussen het hotel-restaurant Dalzicht, de huidige N35, de Regge en het nieuwe tracé van de R35 en het spoor, inclusief de stationsomgeving. De ontwikkelingen in de Centrale Strip zijn echter nog niet concreet genoeg om vast te leggen in één samenhangende regeling. Omdat het nieuwe station na realisering van het Combiplan in september 2012 in gebruik wordt genomen, is het zaak om vóór die tijd de stationsomgeving niet alleen planologisch te hebben geregeld, maar ook daadwerkelijk te hebben ingericht. Dit is dan ook de reden voor het opstellen van het onderhavige plan. Nu het schetsontwerp voor stationsomgeving-noord gereed is gekomen, is het voor dit gebied ook daadwerkelijk mogelijk een bestemmingsplan vast te stellen.

#### LEESWIJZER

De toelichting bij het bestemmingsplan bestaat uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het ontwerp voor de inrichting van het plangebied toegelicht. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de huidige situatie in het gebied en de aanwezige waarden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de haalbaarheid van het plan. Daarbij komt onder meer het milieuonderzoek aan de orde. Hoofdstuk 4 gaat in op de wijze van bestemmen. De resultaten uit de procedure, tot aan het vrijgeven van het ontwerpbestemmingsplan, worden in hoofdstuk 5 opgenomen.

# Planopzet 2

## 2.1

### Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit een zone met een breedte van ruim 100 m aan de noordzijde van de spoorlijn Zwolle - Almelo in Nijverdal. Aan de westzijde wordt het gebied begrensd door de Oranjestraat/Meijboomstraat, aan de oostzijde door de G. van der Muelenweg. In beide wegen lag tot voor kort een spoorwegovergang voor alle vormen van wegverkeer. Sedert 13 december 2009 is de spoorverbinding tussen het huidige NS-station en een nieuw, tijdelijk NS-station 'Nijverdal-West' onderbroken vanwege de realisering van het Combiplan te Nijverdal. Vanaf september 2012 wordt de spoorverbinding weer in gebruik genomen. De spoorwegovergang in de G. van der Muelenweg zal weer beschikbaar worden gesteld voor alle vormen van wegverkeer. De spoorwegovergang in de Meijboomstraat zal daarentegen alleen nog beschikbaar zijn voor fietsers en voetgangers.



Luchtfoto van het plangebied

De gronden zijn grotendeels in agrarisch gebruik (weiland). In het westelijke deel van het gebied liggen volkstuinen en twee woonpercelen. Langs de spoorbaan en de volkstuinen staat een dichtbegroeide boomsingel. Er komen onder andere monumentale eiken in voor. Oppervlaktewater is in het gebied niet aanwezig.

Behalve de woningen aan de westzijde is er als bebouwingselement nog het jongeren centrum 't Honk aan de oostzijde van het gebied (G. van der Muelenweg).

## 2.2

### Toekomstige inrichting

UITGANGSPUNTEN In het ontwerpconcept voor het gebied is uitgegaan van een groen ingerichte ruimte, waarbinnen een aantal verkeerselementen zijn plaats krijgt.

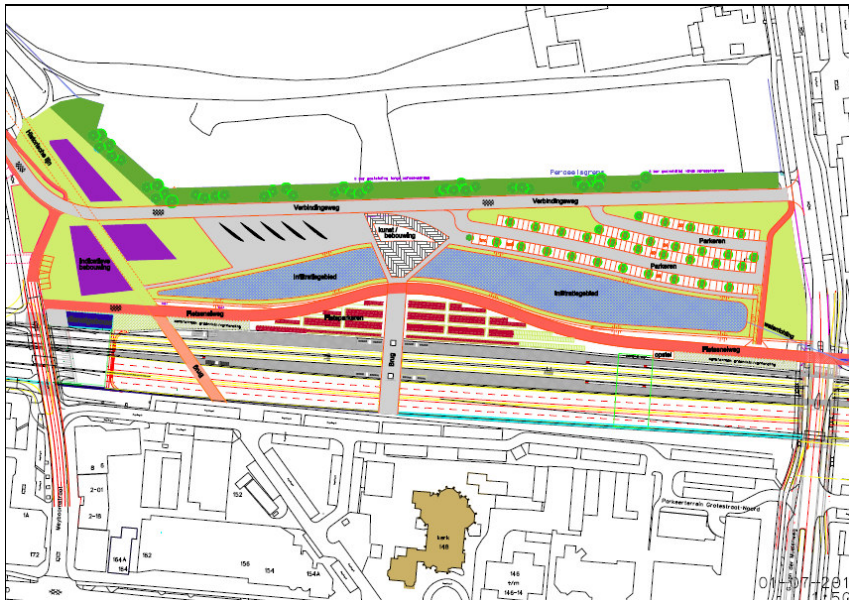
ONTSLUITING Voor het autoverkeer en de buslijnen is het stationsplein bereikbaar via de G. van der Muelenweg en de Oranjestraat. Tussen deze beide verkeersaders wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd. Dat is onder meer nodig, omdat de spoorwegovergang in de Meijboomstraat/Oranjestraat komt te vervallen.

Om de bereikbaarheid van het nieuwe station voor fietsers en voetgangers zo aantrekkelijk mogelijk te maken, wordt voor hen een brug over Rijksweg 35 en de spoorbaan aangelegd. Deze brug herstelt het historische spoortracé van de Oranjestraat (het gaat hier om de voormalige spoorlijn Hellendoorn-Neede). Ten behoeve van de bereikbaarheid van de perrons, zal over het spoor tevens een brug worden aangelegd, zodat beide perrons vanaf de noordzijde van het spoor bereikbaar zijn. Deze brug zal zodanig worden geconstrueerd dat het technisch mogelijk wordt om die op termijn door te trekken over de verlegde Rijksweg 35, zodat een doorgaande loopverbinding voor voetgangers vanaf de noordzijde van het spoor naar het centrum van Nijverdal kan worden gerealiseerd. Daarnaast is langs de noordzijde van het spoor een 'fiets snelweg', de F35, geprojecteerd, wat de bereikbaarheid van het station nog completer maakt. Een fiets snelweg is een verharde route met zo weinig mogelijk gelijkvloerse kruisingen met autoverkeer. Bij de nadering van het verdiept aangelegde spoorstation helt de F35 aan beide zijden naar beneden en passeert dan de eveneens verdiept liggende fietsenstallingen.

FUNCTIES Langs de nieuwe verbindingsweg worden een busstation en taxistandplaatsen ingericht. Parallel aan deze weg is er tevens parkeergelegenheid voor auto's. Op basis van de doorgerekende parkeerbalans voor de hele stationsomgeving (Noord en Zuid) wordt uitgegaan van een behoefte van 230 parkeerplaatsen. Er is voor gekozen om minimaal 100 daarvan aan de noordzijde van de spoorbaan in te richten. Aan de zuidzijde van het station zijn vooralsnog geen fietsenstallingen gepland. Aan deze zijde wordt alleen rekening gehouden met parkeerplaatsen voor auto's.

Tussen de parkeerzone en de fiets snelweg aan de noordzijde van het spoor resteert een ruimte die nodig is voor de infiltratie van hemelwater. Hiermee levert de locatie een bijdrage aan de bergingscapaciteit die voor de hele traverse van Rijksweg 35 en de spoorlijn door Nijverdal moet worden gecreëerd. Ook kan de locatie een functie vervullen voor de opvang van hemelwater dat in

bestaande woongebieden in Nijverdal wordt afgekoppeld van de (vuilwater)riolering. De infiltratiezone wordt ingericht als groengebied, dat - afhankelijk van de weersomstandigheden - een wisselende gradatie van natheid zal kennen.



Op de schets zijn bebouwingselementen ingetekend, waarbij wordt gedacht aan kantoren. Hoewel dit zeker denkbaar is, wordt in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met op te richten bebouwing (afgezien van bij het station behorende elementen, zoals een fietsenstalling of een kiosk). Het later alsnog opnemen van bebouwing in het plangebied hangt af van ontwikkelingen binnen het kader van de Centrale Strip in Nijverdal en de herziening van het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein 'Nijverdal Noord', waar de onderhavige herziening van de bestemmingsregeling voor de stationsomgeving Nijverdal-Noord integraal in zal worden opgenomen.

BEBOUWING

Door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg moeten twee woningen aan de Meijboomstraat (huisnummers 24 en 26) worden afgebroken. Hetzelfde geldt voor het gebouw van jongerencentrum 't Honk aan de G. van der Muelenweg. Ook de boomsingel langs de spoorbaan en volkstuinten zal niet kunnen worden gehandhaafd.

## 2.3

### Beeldkwaliteit

Op het plangebied is het beeldkwaliteitsplan Centrum Nijverdal 2010 van toepassing. Het deelgebied Spoorzone/Stationsomgeving beslaat in dit beeldkwaliteitsplan een grotere oppervlakte dan het onderhavige bestemmingsplan.



Begrenzing BKP Centrum Nijverdal 2010 Deelgebied Spoorzone/Stationsomgeving

Over de inrichting van de openbare ruimte en de architectuur wordt in het beeldkwaliteitsplan het volgende opgemerkt.

Voor de locatie Stationsomgeving wordt een apart ontwikkelingsplan opgesteld. Het openbaar gebied is onderdeel van het ontwikkelingsplan. De beeldvorming hiervan zal dan ook onderdeel zijn van het ontwikkelingsplan. Voor de Spoorzone is in een eerder stadium een uitklapposter gemaakt welke geldt als 'wensbeeld' voor dit gebied. De uitwerking hiervan zal in een later stadium plaatsvinden.

De materialisering van de openbare ruimte dient aan te sluiten bij het centrumgebied. Een belangrijk onderdeel van het ontwikkelingsplan vormen de 'Tuinen van Nijverdal', een groengebied op het dak van de Rijksweg en de spoorzone. De uitwerking zal in een later stadium plaatsvinden.

Aan de noordzijde wordt ruimte gemaakt voor het nieuwe station en bedrijvigheid en wordt ruimte gecreëerd voor het bergen van water. Aan de zuidzijde is plaats voor een nieuw plein met daaraan grenzend horeca en commerciële functies. De Van den Steen van Ommerenstraat wordt een woonstraat. Het karakter van de Tuinen van Nijverdal is terug te vinden in de architectuur van de bebouwing. Als uitgangspunt voor de architectuur wordt Jugendstil genomen. Referentiebeelden hiervan zijn opgenomen in de uitklapper achter in het beeldkwaliteitsplan.

Als bouwstenen voor de inrichting worden genoemd:

1. toevoegen (solitaire) bomen;
2. lanen aanleggen/herstellen;
5. bomen tussen parkeren;
10. strakke groenvakken/hagen/grasvakken;
14. solitaire boom;
15. mobiel groen;
16. groen plein met bomen en/of hagen aan randen;
17. een park aanleggen.

Voor wat betreft de architectonische aspecten worden de volgende bouwstenen genoemd:

2. parcelering versterkt door kleur/andere materialisering;
3. parcelering in kleur versterkt door sprongen in de gevel;
4. verdeling accentueren door middel van elementen in de gevel;
5. parcelering versterkt door hoogteaccenten;
6. individualisering door middel van kapvorm;
8. verdeling massa door middel van verschillende kapvormen;
13. verhoogde begane grond;
14. wonen boven functie;
16. buitenruimte binnen de bouwmassa;
17. bijzondere bebouwing los in zijn omgeving;
18. bebouwing objectmatig van karakter.

## **2.4 Juridische vormgeving**

In dit onderdeel van de toelichting wordt nader ingegaan op de wijze waarop de voor het plangebied gewenste ontwikkeling juridisch is vastgelegd. De juridische vorm is die van een eindplan. Dit betekent dat op grond van dit bestemmingsplan direct een bouwvergunning kan worden verleend voor de bouw van gebouwen of andere bouwwerken. Verder zijn er geen procedures meer nodig na inwerkingtreding van dit plan om het stationsgebied in te richten.

De verbeelding geeft, door een combinatie van codering, arcering en kleuren, de functie(s) aan van de in het plangebied gelegen gronden.

De verbeelding inclusief de regels zijn opgezet volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP 2008), een systematiek die in samenwerking met het Ministerie van Volkhuysvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, VNG, BZ, IPO, Unie van Waterschappen, Nirov, BNSP en Ravi is opgesteld. Deze standaard is sinds 1 januari 2010 wettelijk voorgeschreven.

Deze standaard gaat uit van een vaste volgorde en benaming van bestemmingen. Het besluit ruimtelijke ordening schrijft voorts ook een aantal standaardregels in bestemmingsplannen voor zoals de in artikel 4 en 9 opgenomen dubbeltelbepaling en overgangsregels.

Het bestemmingsplan bestaat uit slechts één bestemming Verkeer waarbinnen de wegen, parkeerplaatsen, fietsenstalling en ook een kiosk kunnen worden gerealiseerd. Ook voorzieningen ten behoeve van het spoorverkeer (station) passen binnen de bestemming. Gebouwen (zoals de kiosk) die boven het maaiveld worden gebouwd, kunnen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak.



# H a a l b a a r h e i d

# 3

## **3.1**

### **Inleiding**

Voor het bestemmingsplan Rijksweg 35 en het spoor is onderzoek verricht naar eventuele belemmeringen. Veel van dat onderzoek heeft betrekking op milieuaspecten. Voor het onderhavige bestemmingsplan is het verrichte onderzoek deels wel, deels ook niet bruikbaar, omdat er inmiddels voor een andere locatie van het station en dus ook de stationsomgeving is gekozen. Dit betekent dat ten aanzien van sommige aspecten aanvullend onderzoek is uitgevoerd.

## **3.2**

### **Milieuhygiënische gesteldheid van de bodem**

Het gebied is tot 2009 in gebruik geweest als landbouwgrond.

Voor het plangebied zijn bodemonderzoeksrapporten beschikbaar uit de periode 2004 tot en met 2008. Uitgaande van de resultaten van deze onderzoeken zijn er geen belemmeringen voor de planontwikkeling, mede gelet op het beoogde gebruik (verkeersdoeleinden), dat geen hoge eisen aan de kwaliteit van de bodem stelt.

Sedert 2009 zijn de percelen in gebruik voor de opslag van materialen, voor een ketenpark, alsmede voor verhardingen behorende bij de realisering van het Combiplan in Nijverdal. Ten behoeve hiervan vindt grondverzet en -opslag plaats.

Na afloop van dit gebruik zullen de percelen moeten worden opgeleverd in de oorspronkelijke staat en moet de bodemkwaliteit overeenkomen met de kwaliteit, zoals vastgesteld in de bodemonderzoeksrapporten uit de periode 2004 tot en met 2008. Daartoe moet een eindonderzoek worden uitgevoerd conform protocol NEN 5740. Eventueel aangetoonde verontreinigingen zullen moeten worden gesaneerd.

## **3.3**

### **Archeologie**

Blijkens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van Nederland komen in het plangebied geen gronden voor waarvan bekend is dat daar waardevolle resten van vroegere menselijke activiteiten zijn te vinden. In het kader van

het bestemmingsplan N35 en het spoor is archeologisch onderzoek verricht. In dat onderzoek zijn niet alleen de bekende archeologische waarden geïnventariseerd, maar is ook aandacht besteed aan de kans op de aanwezigheid van nog onontdekte waarden. Uit het onderzoek blijkt dat uitsluitend de gronden rondom de Regge potentieel waardevol zijn vanuit archeologische optiek. Aangezien het onderhavige plangebied niet in de buurt van de Regge ligt, wordt het niet nodig geacht om archeologisch veldonderzoek uit te voeren. Daar komt bij dat er, gelet op de toegestane functies, niet diep in de grond zal worden geroerd, zodat eventuele archeologische resten weinig gevaar lopen, te worden verstoord.

### 3.4

#### **Geluidhinder**

WEGVERKEERSLAWAAI

Het plangebied zal fungeren als een vervoersknooppunt. Bussen, taxi's en het particuliere gemotoriseerde verkeer veroorzaken lawaai. Geschat wordt dat de nieuwe verbindingsweg tussen de Meijboomstraat en de G. van der Muelenweg een intensiteit van circa 5.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal zal kennen. Binnen een zone van 200 m ter weerszijden van de nieuwe verbindingsweg zal moeten worden onderzocht wat de gevelbelasting zal zijn van geluidgevoelige objecten, zoals woningen. De Wet geluidhinder schrijft dit voor. Binnen de zone van 200 m liggen woningen van diverse straten. In het Combiplan en in de partiële herziening daarvan voor de realisatie van het spoorstation is geen rekening gehouden met de verbindingsweg en de geluidsbelasting daarvan. Ook in de modelberekeningen van GoudappelCoffeng ontbrak deze verbinding. Er is daarom een nieuwe modelberekening uitgevoerd met daaraan gekoppeld een akoestisch onderzoek.

**Onderzoeksresultaten en conclusie: p.m. (aan te leveren door de gemeente).**

INDUSTRIELAWAAI

Het hele plangebied ligt binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone van het industrieterrein Nijverdal Noord. De vaststelling van deze geluidszone dateert van 7 juni 1990, bij besluit van Gedeputeerde Staten van Overijssel. De ligging binnen de geluidszone heeft als consequentie dat binnen het plangebied in principe geen geluidsgevoelige objecten mogen worden gevestigd. Dat is echter ook niet de bedoeling, zodat de geluidszone voor het plan verder irrelevant is.

### 3.5

#### **Luchtkwaliteit**

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overall, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden.

NSL/NIBM

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit op 1 augustus 2009 in werking getreden programma staat wanneer en hoe overschrijdingen van de normen voor de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen, zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in het NSL hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden. De criteria om te kunnen beoordelen of een project een nibm-project is, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. Bepaald is dat maximaal 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> of PM<sub>10</sub>) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Als het onderhavige plan wordt uitgevoerd, heeft dat effect op de luchtkwaliteit door de uitlaatgassen van het gemotoriseerde verkeer dat het plan oproept. De grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit kan worden overschreden als door een project de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op één of meer wegen met meer dan 1.000 à 1.100 voertuigbewegingen per etmaal toeneemt. Op de uitgebogen Oranjeweg (de nieuwe verbindingsweg tussen de Meijboomstraat en de G. van der Muelenweg) wordt een intensiteit van ongeveer 4.000 motorvoertuigen per etmaal verwacht. Dit betekent dat geen sprake is van een 'nibm-project', zodat onderzoek naar de luchtkwaliteit noodzakelijk is.

ONDERZOEK NAAR DE  
GEVOLGEN VAN HET PLAN

Dit onderzoek is verricht en opgenomen in de bijlagen van dit plan. De conclusie van dit onderzoek is dat de normen zoals die in de Wet milieubeheer zijn weergegeven, niet worden overschreden. Dit betekent dat er vanuit deze wet geen belemmeringen aan de uitvoering van het bestemmingsplan worden opgelegd.

### 3.6

#### **Integrale en sociale veiligheid**

Integrale Veiligheid richt zich in het plangebied vooral op het sociaal veilig inrichten van de omgeving, waardoor de gebruikers van het stationsplein en het station zich veilig voelen en graag gebruikmaken van deze omgeving. Hierbij dient vooral aandacht geschonken te worden aan de verlichting (de juiste hoeveelheid op de juiste plaatsen), het openbaar groen (geen donkere hoeken/verstoppelken creëren) en open zichtlijnen (waardoor het terrein valt te overzien). Uitgangspunten hiervoor liggen vast in het Integraal Veiligheidsplan (leefbaarheid en veiligheid) en het keurmerk Veilig Ondernemen. Ook de stationsomgeving kent een keurmerk 'veilige stationsomgeving'.

### 3.7

#### Externe veiligheid

Externe Veiligheid richt zich met name op de relatie tussen enerzijds objecten met calamiteitenrisico's en anderzijds kwetsbare objecten. De gemeente Helendoorn heeft een extern veiligheidsbeleid opgesteld. Het station, de stationsomgeving en -voorzieningen vallen binnen dit beleidskader te beschouwen als kwetsbare objecten, omdat er veel mensen tegelijkertijd aanwezig zijn. Het is daarom van belang dat de bouw van risicovolle objecten/inrichtingen, die een externe veiligheidscontour hebben, in het bestemmingsplan expliciet wordt uitgesloten (hieronder vallen bijvoorbeeld bedrijven met een opslag van gevaarlijke stoffen).

KTC Ten noorden en ten oosten van het plangebied liggen de terreinen van het textielveredelingsbedrijf Konijnklijke ten Cate (hierna KtC), dat over enkele opslagvoorzieningen voor gevaarlijke stoffen beschikt. Deze vallen onder het wettelijke regime van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In 2005 is door het bureau Royal Haskoning voor de situatie op het terrein van KtC een rapport opgesteld. Uit dit rapport wordt duidelijk dat er verschillende afstanden gelden voor het zogenaamde plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het betreft de toekomstige situatie, zoals die destijds werd ingeschat. De kaarten in het rapport van Haskoning laten zien dat de contouren (afstanden) van het plaatsgebonden risico en de invloedzone van het groepsrisico van de bronnen op het terrein van KTC niet tot aan het plangebied van de stationsomgeving reiken. Dit betekent dat de activiteiten van KTC uit het oogpunt van externe veiligheid geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan vormen (onder de aanname dat er sinds 2005 geen aanpassingen van het bedrijf hebben plaatsgevonden die van invloed zijn op de toekomstige risicoafstanden).

TRANSPORT VAN  
GEVAARLIJKE STOFFEN

Naast inrichtingen met calamiteitenrisico's moet rekening worden gehouden met transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Hoewel het plangebied grenst aan de spoorbaan en de N35, zijn de risico's van transporten van gevaarlijke stoffen over deze weg en spoorweg niet relevant. Vanuit de optiek van externe veiligheid is het plangebied namelijk te beschouwen als onderdeel van de risicovolle transportroute. Voorzieningen als fietsenstallingen, parkeerplaatsen, taxistandplaatsen, busstations en dergelijke zijn immers onlosmakelijk verbonden aan een spoorweg.

GASLEIDING

Langs een deel van de zuidgrens van het plangebied ligt een ondergrondse hogedrukaardgastransportleiding (diameter 4,5 inch, gasdruk 40 bar). Deze leiding zorgt voor een zeker calamiteitenrisico. In verband met de aanleg van de tunnelbak voor het spoor en de N35 zal de leiding in oostelijke richting worden omgelegd. Middels een facetbestemmingsregeling is het te verwijderen deel van de leiding inmiddels weg bestemd. De 45 m brede invloedzone aan weerszijden van de leiding (in verband met het zogenaamde groepsrisico) is

door de verlegging geheel buiten het onderhavige plangebied komen te liggen en is daarom, evenals de leiding zelf, in dit geval niet meer relevant.

De stationsomgeving en ook de verdiept liggende tunnelbak met het station en het spoor moeten uiteraard voor de hulpverlening toegankelijk zijn. In het ontwerpconcept is ervan uitgegaan dat de hulpdiensten alleen vanaf de stationsomgeving kunnen optreden in het station en in de open bak.

HULPDIENTEN

Voor het optreden van de brandweer kan worden gesteld dat als eis in de stationsomgeving een waterleiding aanwezig moet zijn met brandkranen op drie plaatsen (bij de Meijboomstraat, bij de G. van der Muelenweg en bij de stationstoegang). Op deze plaatsen moet ook het aansluitpunt komen van de droge blusleiding die richting de perrons gaat. Deze blusleidingen kunnen dan vanuit de waterleiding middels tussenkomst van een brandweerauto worden gevuld, waardoor de brandweer kan blussen op het perron. De waterleiding dient 60 m<sup>3</sup> per uur te kunnen leveren.

De overige hulpdiensten (politie en ambulance) kunnen meegaan in de eisen van de brandweer, daar deze verder gaan dan hun eigen eisen. Voor de overkluizing van de ondergrondse fietsenstalling kan worden gesteld dat de brandweer met een tankautospuit tot op 40 m van het verst gelegen perron moet kunnen komen. Dit betekent dat dit eerste deel van de overkluizing bestand moet zijn tegen een aslast van 11,5 ton en een totaal gewicht van 19 ton. De eisen voor de droge blusleiding liggen vast in de NEN 1594 en de overige eisen in de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid, die in Hellendoorn als beleid is vastgesteld.

### 3.8

#### **Hoogspanningsleiding**

Tot voor kort liep er door het plangebied een bovengrondse hoogspanningsleiding. Deze leiding is buiten het plangebied om naar de ondergrond verlegd. Voor het bestemmingsplan is de leiding daarom niet meer relevant.

### 3.9

#### **Watertoets**

In elk ruimtelijk plan moet aandacht worden geschonken aan de wateraspecten. Volgens de wet dient in de toelichting bij ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. In een dergelijke paragraaf wordt uiteengezet of en in welke mate het plan gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grond- en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'. In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en de Waterwet, die

respectievelijk in 2008 en in 2009 van kracht werden, is de positie van deze toets nog versterkt.

BELEID Het kader voor de watertoets is het beleid in de Vierde Nota Waterhuishouding, Waterbeleid 21e eeuw, de Europese Kaderrichtlijn Water en de beleidslijn Ruimte voor de Rivier. Voor details wordt verwezen naar deze beleidsdocumenten.

OVERLEG MET HET WATERSCHAP Over het waterbeheer in het plangebied heeft een aantal besprekingsrondes plaatsgevonden. Het waterschap is hierbij betrokken en heeft wensen, eisen en voorkeuren kenbaar gemaakt.

GRONDWATERSTANDEN EN ONTWATERINGSDIEPTE De maaiveldhoogte in het plangebied varieert tussen 8,6 en 8,9 m +NAP. Door Royal Haskoning is geschat dat de grondwaterstand in de actuele situatie 6,8 m +NAP bedraagt. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) is berekend op 7,5 m +NAP.

Voor de toekomst zijn enkele externe ontwikkelingen van belang die invloed kunnen hebben op de grondwaterstand. In de eerste plaats wordt klimaatverandering verwacht (6% meer neerslag dan tegenwoordig), waardoor de grondwaterstand circa 10 cm zou kunnen stijgen.

Daarnaast lijkt stopzetting van de grondwaterwinning door Koninklijke Ten Cate (KtC) waarschijnlijk. KtC heeft geen onttrekkingsplicht, wat betekent dat het bedrijf met de grondwaterwinning kan stoppen wanneer het dat het beste uitkomt. De grondwaterstand zou hierdoor circa 25 cm kunnen stijgen.

Het waterschap heeft plannen met de Regge, waarbij het waterpeil van de rivier structureel omhoog komt en de grondwaterstand in het plangebied circa 24 cm zou stijgen. De gemeente heeft aangegeven dat zij van het waterschap geen negatieve gevolgen voor de grondwaterstand in de bebouwde omgeving van Nijverdal accepteert. Deze ontwikkeling wordt dan ook niet meegenomen in de randvoorwaarden voor het ontwerp van de stationsomgeving.

De grondwaterstand waarmee ontworpen dient te worden, bedraagt bijgevolg 7,15 m +NAP, GHG 7,85 m +NAP. Rekening houdend met de minimale ontwateringsdiepte worden de minimale bouwpeilen:

GHG	Ontwatering	Minimaal bouwpeil
7,85 m +NAP	0,7 m voor gebouwen en wegen	t.p.v. gebouwen en wegen: 8,55 m +NAP
7,85 m +NAP	0,5 m voor groen	t.p.v. groen: 8,35 m +NAP

De conclusie hierbij is dat ophoging van het huidige maaiveld naar alle waarschijnlijkheid (net) niet nodig is. Mogelijk wordt echter het gehele terrein opgehoogd (+ 1 m) tot de huidige hoogte van de wegen (9,5 à 10,5 m +NAP). Indien dit de nieuwe maaiveldhoogte wordt, zijn er zeker geen knelpunten te verwachten voor wat betreft de ontwateringsdiepte. Ook wordt dan naar verwachting voldaan aan de norm uit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW), waarbij in stedelijk gebied niet meer dan eens in de 100 jaar wateroverlast

optreedt. Dit is echter een voorlopige aanname. Er zal eerst een doorrekening moeten plaatsvinden voordat er een definitieve conclusie kan worden getrokken.

Een deel van de gronden in het plangebied is in bezit van het 'Combiplan', met de bedoeling om er hemelwater uit de tunnelbak van RW35/spoorbaan en het grondwaterbeschermingsgebied te bergen en te infiltreren. Bij de inrichting van het stationsplein moet dus, naast de berging van het 'eigen' hemelwater, rekening worden gehouden met de wateropgave van het Combiplan. Hierbij valt aan te tekenen dat het Combiplan ook nabij de Regge gronden in bezit heeft die bedoeld zijn om water te bergen en infiltreren.

RUIMTE VOOR WATER

De wateropgave voor het plangebied kan op twee manieren worden berekend, namelijk volgens de normen van gemeente en waterschap of volgens de normen van Rijkswaterstaat.

In de uitgangspunten voor de waterhuishouding en de riolering is door de gemeente en het waterschap gesteld dat bij de maatgevende neerslaghoeveelheid (een bui met 40 mm neerslag in 75 minuten) de afvoer uit het plangebied niet groter mag zijn dan 2,4 l/s/ha.

De normen van Rijkswaterstaat (zoals opgenomen in de watertoets voor het Combiplan) bedragen: 167 l/s/ha/33 minuten (G. v.d. Muelenweg), 100 l/s/ha/45 minuten (overige wegen), 64 mm/100 minuten (pompput grondwaterbeschermingsgebied) en 82,9 mm/100 minuten (water opvang kelder weg en spoor).

De reden dat Rijkswaterstaat rekent met zwaardere buien, heeft te maken met veiligheid. Het hemelwater (ook van zwaardere buien) moet zo snel mogelijk van de wegen af en hiervoor moet direct voldoende ruimte zijn. Het water mag niet tijdelijk op straat blijven staan.

Vooralsnog is voor de berekening van de wateropgave uitgegaan van de normen van gemeente en waterschap. De extra opvangcapaciteit, waarom Rijkswaterstaat vraagt, dient dan in het gebied in de nabijheid van de Regge te worden gecreëerd.

Vanuit de norm(en) voor een maatgevende bui is berekend dat 3.113 m<sup>3</sup> water in het plangebied moet kunnen worden geborgen. Tussen het plangebied en de Regge moet aanvullend ruimte worden gevonden voor 1.522 m<sup>3</sup>.

Over de neerslagsituatie die geborgen moet worden (met of zonder afvoer), bestaat nog geen definitieve duidelijkheid, dus ook niet of deze al dan niet geheel moet worden geïnfiltrerd (zonder afvoer dus). Dit heeft direct invloed op de te reserveren oppervlaktes die hier worden genoemd.

De samenstelling van de van elders aan te voeren waterstromen, die in het plangebied moeten worden geborgen, is als volgt:

1. vanuit het grondwaterbeschermingsgebied: berging 1.051 m<sup>3</sup>, pompcapaciteit 87 m<sup>3</sup>/uur, leidingdiameter 200 mm;

2. vanuit de tunnel het wegwater: berging 545 m<sup>3</sup>, pompcapaciteit 455 m<sup>3</sup>/uur, leidingdiameter nog niet bekend;
3. vanuit de tunnel het spoorwater: berging 480 m<sup>3</sup>, pompcapaciteit 189 m<sup>3</sup>/uur, leidingdiameter nog niet bekend;
4. IT-leiding onder vrij verval uit de Bouwmeesterstraat: aangesloten verhard oppervlak onbekend, leidingdiameter 600 mm (deze leiding ligt er reeds).

Ook deze waterstromen moeten nog worden nagegaan (mogelijk zijn deze gewijzigd (met name de berging in de kelders).

In het ontwerp moet rekening worden gehouden met de kracht waarmee het water in het plan terecht komt.

Vanuit de gemeente bestaat de voorkeur om de verschillende waterstromen te ontvlechten. De wens bestaat om aantrekkelijk zichtbaar en beleefbaar water te creëren in het plangebied. De kwaliteit van het weg- en het spoorwater laat het niet toe dat dit in direct contact wordt gebracht met het grondwater.

#### WATERKWALITEIT

Het weg- en het spoorwater, dat in het plangebied wordt geborgen, moet worden voorgezuiverd voordat het op oppervlaktewater mag worden geloosd. Hierbij kan worden gedacht aan natuurlijke filters (bodempassage en/of helofytenfilters) of technische filtersystemen (lamellenfilter).

Speciaal aandachtspunt bij het spoorwater is de aanwezigheid van fecaliën door toiletgebruik in de passerende trein.

Uit de 'watertoets Combiplan RW35 Nijverdal' blijkt dat het weg- en het spoorwater gescheiden worden opgevangen in pompkelders. Het is dus mogelijk om deze een aparte route te laten volgen. Dit geldt ook voor eventuele calamiteiten. De pompen kunnen uit, zodat het calamiteitenwater 'geregisseerd' kan worden afgevoerd. Belangrijk aandachtspunt hierbij is hoeveel berging er in de pompkelders aanwezig is.

De gemeente gaat ervan uit dat het water dat vanuit het Combiplan wordt aangevoerd naar de stationsomgeving 'redelijk schoon' is. Dat wil zeggen dat het Combiplan ervoor zorgt dat het water een (lichte) zuivering passeert alvorens het uitstroomt in de bergingsvoorziening. Het betekent ook dat het Combiplan ervoor zorgt dat, wanneer er een calamiteit optreedt, het vervuilde water niet in de bergingsvoorziening terecht komt.

### 3.10

#### **Flora en fauna**

Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet moet voor elke ruimtelijke ingreep worden onderzocht wat de effecten zijn op de natuurwaarden. Vervolgens moet worden beoordeeld of deze effecten acceptabel zijn.

In februari 2010 is een ecologisch onderzoek<sup>1</sup> in het plangebied uitgevoerd. Uit dit onderzoek wordt duidelijk dat gebieden, die onder de Natuurbeschermingswet 1998 vallen of tot de Ecologische Hoofdstructuur behoren, zich op enige afstand van het plangebied bevinden. Bovendien heeft het plangebied geen ecologische relaties met deze beschermde gebieden en is het ervan gescheiden door bebouwing en infrastructuur. Mede ook gelet op de aard van de ingreep zijn geen negatieve effecten op beschermde gebieden te verwachten. Voor de ingreep is daarom geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig. Ook is het plan voor wat betreft de gebiedsbescherming niet in strijd met de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening van de provincie Overijssel.

GEBIEDSBESCHERMING

Uit het onderzoek komt naar voren dat het plangebied zelf beperkte natuurwaarden kent. Er komen enkele licht beschermde zoogdiersoorten voor die zullen worden verstoord door de werkzaamheden. Voor de betreffende soorten geldt echter een vrijstelling van de verboden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Wel blijft de algemene zorgplicht van toepassing.

BESCHERMDE SOORTEN

Behalve enkele licht beschermde zoogdiersoorten, is het niet uitgesloten dat het plangebied van belang is voor vleermuizen. Daarvan zijn alle soorten zwaar beschermd. Voordat de woningen aan de Meijboomstraat worden gesloopt, moet worden nagegaan of deze bebouwing al dan niet door vleermuizen als verblijfplaats wordt gebruikt. Indien tijdens het aanvullend onderzoek verblijfplaatsen of andere belangrijke gebiedsfuncties worden aangetroffen of geconstateerd, moet ontheffing van de ingreep worden aangevraagd. De resultaten van het aanvullend onderzoek zijn nodig voor deze mogelijke ontheffingsaanvraag. Conform het protocol voor vleermuisonderzoek wordt het plangebied op verschillende momenten gedurende de periode medio april tot en met oktober geïnventariseerd om het gebruik van het plangebied door vleermuizen door het seizoen heen in kaart te brengen.

VLEERMUIZEN

Van de vogels zijn alle soorten beschermd (uitgezonderd exoten). In of in de omgeving van het plangebied komen geen permanent bewoonde nesten of belangrijke rust- of foerageergebieden van vogels voor. Mogelijk broeden er enkele vrij algemeen voorkomende soorten. Daarom kan men er voor dit plangebied van uitgaan dat geen verbodsbepalingen worden overtreden als buiten het broedseizoen wordt gewerkt of als de werkzaamheden voor het broedseizoen beginnen en continu voortduren. In dat geval zullen broedvogels een rustiger broedplaats (op enige afstand) zoeken en niet door de werkzaamheden worden gestoord. Indien wordt gekozen voor de tweede optie moet opgaand groen ruim voor aanvang van het broedseizoen worden verwijderd.

BESCHERMING VOGELS

---

<sup>1</sup> "Advies Natuurwaarden Stationsomgeving Nijverdal", BügelHajema Adviseurs, Assen, 11 februari 2010, projectnummer 112 00 03 48 01

De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen van ongeveer 15 maart tot 15 juli duurt. In het plangebied is voor geen enkele vogelsoort de goede staat van instandhouding in het geding.

AANBEVELING

Het verdient aanbeveling om in het plangebied mantel- en zoomvegetaties te laten groeien met bloem-, bes- en zaaddragende inheemse soorten. Deze zijn bevorderlijk voor de insecten- en vogelpopulatie en daarmee voor de stand van andere vogelsoorten, vleermuizen en amfibieën.

### **3.11**

#### **Economische uitvoerbaarheid**

De gemeente heeft zich bij het aangaan van de overeenkomst om het NS-station te verplaatsen, verplicht tot realisatie van de stationsomgeving. Dit betekent dat alle noodzakelijke voorzieningen eind 2012 moeten zijn gerealiseerd, zodat reizigers optimaal gebruik kunnen maken van het NS-station. Het gaat hierbij om de toegang tot het station, het busstation, parkeerplaatsen en fietsenstallingen. In dit bestemmingsplan wordt geregeld dat deze voorzieningen er kunnen komen. Binnen de gemeentelijke begroting en middels cofinanciering is het realiseren van deze voorzieningen gewaarborgd.

Er worden aanvullende vormen van financiering gezocht (zowel intern als extern). Deze kunnen ertoe leiden dat de stationsomgeving nog een extra impuls krijgt, waardoor een kwalitatief hoogwaardig plan kan worden gerealiseerd, conform de ambities zoals die omschreven staan in de structuurvisie voor de Centrale Strip.

# B i j l a g e n



Onderzoek luchtkwaliteit  
bestemmingsplan Stationsomgeving-Noord te Nijverdal

Opsteller: BügelHajema adviseurs, Vaart nz 48-50  
Postbus 274, 9400 AG Assen

Projectnummer: 112.00.03.48.01

Datum: 19 mei 2010

## Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Normen luchtkwaliteit
3. Berekeningsgrondslagen luchtkwaliteit
4. Resultaten berekeningen
5. Conclusie

## 1. Inleiding

Sinds mei 2008 is er een nieuwe EU-richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. Deze nieuwe richtlijn vervangt de huidige EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit (behalve de 4e dochter-richtlijn). Ten opzichte van de vorige regelgeving zijn onder ander de volgende zaken gewijzigd:

- die locaties waarop de regelgeving van toepassing is;
- de definitie van natuurlijke bronnen;
- mogelijkheden tot uitstel.

De Nederlandse regelgeving voor de luchtkwaliteit is aan deze nieuwe richtlijn aangepast.

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing) en locaties waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben.

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden.

NSL/NIBM

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen, zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

De ministerraad heeft op voorstel van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  of  $\text{PM}_{10}$ ) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Het plan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een wegverbinding tussen de Oranjestraat en de G. van der Muelenweg. Gelet op de te verwachten hoeveelheid te verwerken verkeer volgens het verkeersmodel van de gemeente is nader onderzoek naar de luchtkwaliteit noodzakelijk.

BESTEMMINGSPLAN

## 2. Normen luchtkwaliteit

REGELING BEOORDELING  
LUCHTKWALITEIT 2007

In de Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007 worden de (nauwkeurigheds)eisen ten aanzien van metingen van de luchtverontreinigende stoffen nader uitgewerkt. Onder andere is in deze regeling de hoeveelheid fijn stof van natuurlijke oorsprong opgenomen die mag worden afgetrokken van de gemeten of berekende fijn stofconcentraties in de lucht. Dit wordt in de praktijk ook wel de 'zeezout-aftrek' genoemd. Voor de gemeente Hellendoorn betekent dit dat de jaargemiddelde concentratie van PM<sub>10</sub> mag worden verminderd met 3 µg/m<sup>3</sup>. Het aantal overschrijdingsdagen mag worden verminderd met zes.

RELEVANTE LUCHT-  
KWALITEITSEISEN

De meest relevante luchtkwaliteitseisen voor ruimtelijke plannen betreffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) uit de wet zijn opgenomen in de navolgende tabel.

Tabel 2. Grenswaarden luchtconcentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>

Luchtconcentratie	Norm
<b>NO<sub>2</sub></b>	
jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>
uurgemiddelde concentratie	200 µg/m <sup>3</sup> maximaal 18 maal per jaar
<b>PM<sub>10</sub></b>	
jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>
24 uurgemiddelde concentratie	50 µg/m <sup>3</sup> maximaal 35 maal per jaar

Getoetst dient te worden aan de norm voor NO<sub>2</sub> per 1 januari 2015. Vanaf die datum moet blijvend aan de norm van NO<sub>2</sub> worden voldaan.

Per 21 juni 2011 moet aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> worden voldaan.

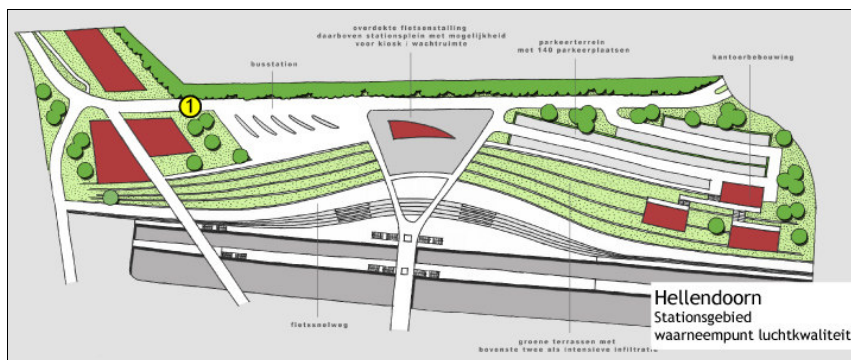
### 3. Berekeningsgrondslagen luchtkwaliteit

Gewerkt is met het CAR II-rekenmodel versie 8.1, van augustus 2009. De immissieconcentraties op leefniveau zijn bepaald door de verspreiding van verkeersemissies met dit model te berekenen.

Het model berekent de bijdrage van het verkeer aan de luchtverontreiniging ten opzichte van de achtergrondconcentraties. Deze achtergrondconcentraties zijn gebaseerd op het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM. Het RIVM heeft aan de hand van deze meetwaarden de achtergrondconcentraties voor heel Nederland bepaald. Voor de toetsing aan de normen (grenswaarden) uit de Wet milieubeheer wordt de bijdrage van het verkeer bij de achtergrondconcentratie opgeteld om de totale hoeveelheid luchtverontreinigende stoffen te bepalen. Deze totale hoeveelheid luchtverontreiniging wordt getoetst aan de norm.

Op bijgevoegde kaart zijn tevens de waarneempunten aangegeven. Bij de bepaling zijn naast de genoemde verkeersintensiteiten de volgende uitgangspunten aangehouden:

- als weerconditie is de meerjarige meteorologie genomen;
- het aantal parkeerbewegingen per 100 m is gesteld op 10;
- als snelheidstype is 'stadsverkeer' aangehouden;
- als wegtype is 2 (standaard) aangehouden;
- als bomenfactor is 1.0 aangehouden.



Het plan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een wegverbinding. Op basis van het verkeersmodel van de gemeente Hellendoorn worden op dit wegvak en de aanliggende wegvakken de in navolgende tabel genoemde verkeersintensiteiten verwacht.

Tabel 3

Weg	2010	2011	2015	2020
Verlegde Oranjeweg	-	3.083	3.465	3.858

#### 4. Resultaten berekeningen

In de navolgende tabel is de luchtkwaliteit weergegeven van de betreffende locatie. In deze tabel is de berekende jaargemiddelde concentratie uitgedrukt in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Bij de uurgemiddelde en 24 uursgemiddelde concentratie is de overschrijding daarvan in uren respectievelijk dagen per jaar weergegeven. De berekeningen zijn opgenomen in de bijlagen.

Tabel 4

Luchtconcentratie	Norm	2010 <sup>1)</sup>	2011 <sup>1)</sup>	2011 <sup>2)</sup>	2015 <sup>1)</sup>	2015 <sup>2)</sup>	2020 <sup>1)</sup>	2020 <sup>2)</sup>
NO <sub>2</sub> Jaargem. concentr.	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15.7	15.2	20.4	13.2	17.6	10.6	13.8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO <sub>2</sub> Uurgem. concentr.	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ max. 18 maal/jr	0	0	0	0	0	0	0 uren
PM <sub>10</sub> Jaargem. concentr.	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19.9	19.7	20.5	19.1	19.7	17.8	18.3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM <sub>10</sub> 24 uursgem. conc.	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ max. 35 maal/jr	6	5	7	4	5	2	3 dagen

<sup>1)</sup> exclusief verlegging

<sup>2)</sup> inclusief verlegging

## **5. Conclusie**

Voor stikstofdioxide blijkt uit de scenarioberekeningen dat in 2010, 2011, 2015 en 2020 de grenswaarden of plan- en alarmdrempels voor de jaargemiddelde concentratie en de uurgemiddelde concentratie niet worden overschreden.

Voor fijn stof blijkt uit de scenarioberekeningen dat in 2010, 2011, 2015 en 2020 de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie en de 24 uursgemiddelde concentratie niet worden overschreden.

De normen zoals die in de Wet milieubeheer zijn weergegeven, worden niet overschreden. Dit betekent dat er vanuit deze wet ook geen belemmeringen aan de uitvoering van het bestemmingsplan worden opgelegd.



## Bijlagen



invoergegevens 2010

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	0	0,7	0,15	0,05	0,1	10	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0,1

invoergegevens 2011

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	0	0,7	0,15	0,05	0,1	10	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0,1
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	3083	0,7	0,15	0,05	0,1	10	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0,1

invoergegevens 2015

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	0	0,7	0,15	0,05	0,1	10	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0,1
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	3465	0,7	0,15	0,05	0,1	10	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0,1

invoergegevens 2020

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	0	0,7	0,15	0,05	0,1	10	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0,1
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	3858	0,7	0,15	0,05	0,1	10	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0,1

**Rekenresultaten 2010**

Rapportage no2pm10														
Naam	rekenaar, vrij.													
Versie	8.1													
Stratenbestand	Verlegde Oranjestraat													
Jaartal	2010													
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	3 µg/m3													
Schalingsfactor emissiefactoren														
Personeneauto's	1													
Middelzwaar verkeer	1													
Zwaar verkeer	1													
Autobussen	1													
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)			
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempeel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempeel			
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	15,7	14,9	0	0	19,9	22,7	6	0			
Achtergrondgegevens NO2														
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks wegen	Jm bijdrage Rijks wegen	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	14,9	14,9	1	0,1	0	47,1	47,1	0	22,7	22,7	0,2

**Rekenresultaten 2011**

Rapportage no2pm10														
Naam	rekenaar, vrij.													
Versie	8.1													
Stratenbestand	Verlegde Oranjestraat													
Jaartal	2011													
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	3 µg/m3													
Schalingsfactor emissiefactoren														
Personeneauto's	1													
Middelzwaar verkeer	1													
Zwaar verkeer	1													
Autobussen	1													
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)			
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempeel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempeel			
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	15,2	14,4	0	0	19,7	22,5	5	0			
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	20,4	14,4	0	0	20,5	22,5	7	0			
Achtergrondgegevens NO2														
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks wegen	Jm bijdrage Rijks wegen	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	14,4	14,4	1,1	0,1	0	47,4	47,4	0	22,5	22,5	0,2
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	14,4	14,4	1,1	0,1	0	47,4	47,4	0	22,5	22,5	0,2

**Rekenresultaten 2015**

Rapportage no2pm10														
Naam	rekenaar, vrij.													
Versie	8.1													
Stratenbestand	Verlegde Oranjestraat													
Jaartal	2015													
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	3 µg/m3													
Schalingsfactor emissiefactoren														
Personenauto's	1													
Middelzwaar verkeer	1													
Zwaar verkeer	1													
Autobussen	1													
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3) Jaargemiddelde	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond	NO2 (µg/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	NO2 (µg/m3) # Overschrijdingen plandrempel	PM10 (µg/m3) Jaargemiddelde	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond	PM10 (µg/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	PM10 (µg/m3) # Overschrijdingen plandrempel			
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	13,2	12,6	0	0	19,1	21,9	4	0			
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	17,6	12,6	0	0	19,7	21,9	5	0			
Achtergrondgegevens NO2											Achtergrondgegevens PM10			
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-toot	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks wegen	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks wegen	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	O3 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-toot	O3 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	O3 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-toot	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	PM10 (µg/m3) Jm bijdrage Rijkswegen
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	12,6	12,6	0,8	0,2	0	48,7	48,7	0	21,9	21,9	0,2
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	12,6	12,6	0,8	0,2	0	48,7	48,7	0	21,9	21,9	0,2

**Rekenresultaten 2020**

Rapportage no2pm10														
Naam	rekenaar, vrij.													
Versie	8.1													
Stratenbestand	Verlegde Oranjestraat													
Jaartal	2020													
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	3 µg/m3													
Schalingsfactor emissiefactoren														
Personenauto's	1													
Middelzwaar verkeer	1													
Zwaar verkeer	1													
Autobussen	1													
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3) Jaargemiddelde	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond	NO2 (µg/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	NO2 (µg/m3) # Overschrijdingen plandrempel	PM10 (µg/m3) Jaargemiddelde	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond	PM10 (µg/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	PM10 (µg/m3) # Overschrijdingen plandrempel			
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	10,6	10,2	0	0	17,8	20,6	2	0			
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	13,8	10,2	0	0	18,3	20,6	3	0			
Achtergrondgegevens NO2											Achtergrondgegevens PM10			
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-toot	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks wegen	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks wegen	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	O3 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-toot	O3 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	O3 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-toot	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	PM10 (µg/m3) Jm bijdrage Rijkswegen
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	10,2	10,2	0,6	0,1	0	50,3	50,3	0	20,6	20,6	0,2
Nijverdal	Verl. Oranjestraat	228146	487080	10,2	10,2	0,6	0,1	0	50,3	50,3	0	20,6	20,6	0,2





