

# Bestemmingsplan

Olst-West 2017

IMRO-codering: NL.IMRO.1773.BP2017003003-0201

**Lievensense**  **CSO**  
infra water milieu



## Bestemmingsplan

Olst-West 2017

IMRO-codering: NL.IMRO.1773.BP2017003003-0201

### Opdrachtgever

Gemeente Olst-Wijhe

### Contactpersoon opdrachtgever

B. Bartels

### Contactpersoon LievensenseCSO

H. Nienhuis

[HNienhuis@LievensenseCSO.com](mailto:HNienhuis@LievensenseCSO.com)

Projectcode: 16M8038

Versiedatum: 8 september 2017

Status: ontwerp

**Olst-West 2017**

# Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding	7
1.2	Plangebied	8
1.3	Geldende planologische situatie	8
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>11</b>
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Toekomstige situatie	12
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleid</b>	<b>19</b>
3.1	Nationaal beleid	19
3.2	Provinciaal beleid Overijssel	20
3.3	Gemeentelijk beleid	26
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Omgevingsaspecten</b>	<b>29</b>
4.1	Archeologie	29
4.2	Molenbiotoop	30
4.3	Bodem	31
4.4	Geluid	37
4.5	Luchtkwaliteit	38
4.6	Externe veiligheid	39
4.7	Bedrijven en milieuzonering	43
4.8	Natuur en ecologie	44
4.9	Waterhuishouding	47
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>51</b>
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51
5.2	Economische uitvoerbaarheid	51
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>De bestemmingen</b>	<b>53</b>
6.1	Algemene juridische opzet	53
6.2	Bestemmingen	53
6.3	Algemene regels	54
<b>Bijlagen bij de toelichting</b>		<b>57</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Quickscan archeologie</b>	<b>59</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Wegverkeer, Bedrijven &amp; milieuzonering, Luchtkwaliteit en Externe veiligheid</b>	<b>71</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Quickscan Natuurwetgeving</b>	<b>85</b>
<b>Bijlage 4</b>	<b>Plan in Hoofdpijnen rotonde</b>	<b>123</b>
<b>Regels</b>		<b>251</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleidende regels</b>	<b>253</b>
Artikel 1	Begrippen	253
Artikel 2	Wijze van meten	257
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Bestemmingsregels</b>	<b>259</b>



Artikel 3	Bedrijf	259
Artikel 4	Gemengd	261
Artikel 5	Recreatie - Dagrecreatie	263
Artikel 6	Verkeer	265
Artikel 7	Verkeer - Verblijfsgebied	266
Artikel 8	Waarde - Archeologie - 1	267
Artikel 9	Waarde - Archeologie - 2	269
Artikel 10	Waterstaat - Waterkering	271
Artikel 11	Waterstaat - Waterstaatkundige functie	272
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Algemene regels</b>	<b>273</b>
Artikel 12	Anti-dubbeltelbepaling	273
Artikel 13	Algemene aanduidingsregels	274
Artikel 14	Algemene bouwregels	277
Artikel 15	Algemene gebruiksregels	278
Artikel 16	Algemene afwijkingsregels	279
Artikel 17	Overige regels	280
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Overgangs- en slotregels</b>	<b>281</b>
Artikel 18	Overgangsregels	281
Artikel 19	Slotregel	282
	<b>Bijlagen bij de regels</b>	<b>283</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Staat van bedrijfsactiviteiten</b>	<b>285</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Staat van horeca-activiteiten</b>	<b>297</b>



# Toelichting



## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Tussen de kern van Olst en de IJssel, net ten noorden van de Veerweg, is een bedrijventerrein gelegen van circa 8,4 hectare. Op het terrein is het bedrijf Abbott Biologicals B.V. gevestigd. Aan de westzijde van het terrein ligt het parkeerterrein van het bedrijf. De bereikbaarheid en ontsluiting van het terrein vindt plaats via de Veerweg op de N337 (de Rijksweg). Aan de oostzijde van het terrein staat een oude korenmolen, de Bökkers Mölle.

In het gebied is sprake van een aantal initiatieven die gecombineerd kunnen worden.

Ten eerste heeft 'Het Plaatselijk Belang Olst' (burgerinitiatief) in samenwerking met de gemeente Olst-Wijhe een programma ontwikkeld om de verbinding tussen Olst en de IJssel te versterken: "Olst mooier aan de IJssel". Doelstelling van dit project is om de vitaliteit en aantrekkingskracht van het dorp Olst via een toeristisch recreatieve verbinding tussen de IJssel en het dorp te vergroten om zodoende een betere aansluiting te krijgen tussen het dorp en de IJssel voor een brede doelgroep (recreanten, toeristen en eigen inwoners). Op de locatie waar de huidige parkeerplaats van Abbott is gelegen direct langs de oever, zal vanuit "Olst mooier aan de IJssel" een recreatieve zone worden ingericht, met een parkeerterrein voor camperplaatsen.

Een tweede belangrijke ontwikkeling is de sanering van het zogenaamde 'Olasfaterrein' ten noorden aansluitend op het bedrijventerrein. Nadat de sanering ten behoeve van Abbott is afgerond kan deze ruimte worden benut voor de realisatie van een groter parkeerterrein. In lijn hiermee kan de bereikbaarheid van het bedrijf voor werknemers en aan- en afvoer van producten verbeterd worden door een directe verbinding aan te leggen met de provinciale weg. Deze nieuwe verbinding wordt vanaf de provinciale weg gerealiseerd door middel van een rotonde langs de Rijksweg, ter plaatse van de afrit De Meente.

Een derde ontwikkeling die mee kan liften in dit bestemmingsplan betreft een gronduitruil ter plaatse van de molen. De grond aan de achterzijde van de molen zal bij het bedrijventerrein worden gevoegd en omgekeerd zal een stuk perceel aan de noordzijde worden toegevoegd bij het molenterrein. Op het nieuwe deel zal een bijgebouw worden geplaatst.

Genoemde ontwikkelingen zijn niet mogelijk binnen het bestemmingsplan "Olst-West 2005" dat geldt ter plaatse van het plangebied. De volgende wijzigingen zijn noodzakelijk:

- De aanleg van de rotonde aan de provinciale weg met toegangsweg richting het nieuwe parkeerterrein. Hiervoor zal de bestaande bestemming "Verkeersdoeleinden" moeten worden aangepast;
- De aanleg van een nieuw parkeerterrein aan de noordzijde van het bedrijf Abbott; Op deze locatie dient een aanduiding 'parkeerterrein' te worden toegevoegd;
- Het inrichten van de uiterwaarde met dagrecreatieve voorzieningen, waaronder een camperplekken; Hiervoor is een bestemmingswijziging nodig van "Ijsseloever" naar "Recreatie";
- Het uitbreiden van het perceel van de molen "De Bökkers Mölle" aan de noordzijde. Hier dient de bestemming Bedrijf omgezet te worden naar Gemengd. Aan de westzijde dient de bestemming Gemengd omgezet te worden naar Bedrijf. Tevens zal rondom de molen een molenbiotop moeten worden gelegd vanwege de bescherming van de windvang;

Voorliggend bestemmingsplan maakt de gewenste ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk.

Tevens wordt het bestaande bedrijventerrein meegenomen in dit bestemmingsplan. Op het terrein zelf zal geen sprake zijn van wijzigingen. De bestaande planologische rechten worden

hier overgenomen.

## 1.2 Plangebied

De begrenzing van het plangebied is afgestemd op de voorziene ontwikkeling zoals beschreven is voorgaande paragraaf.

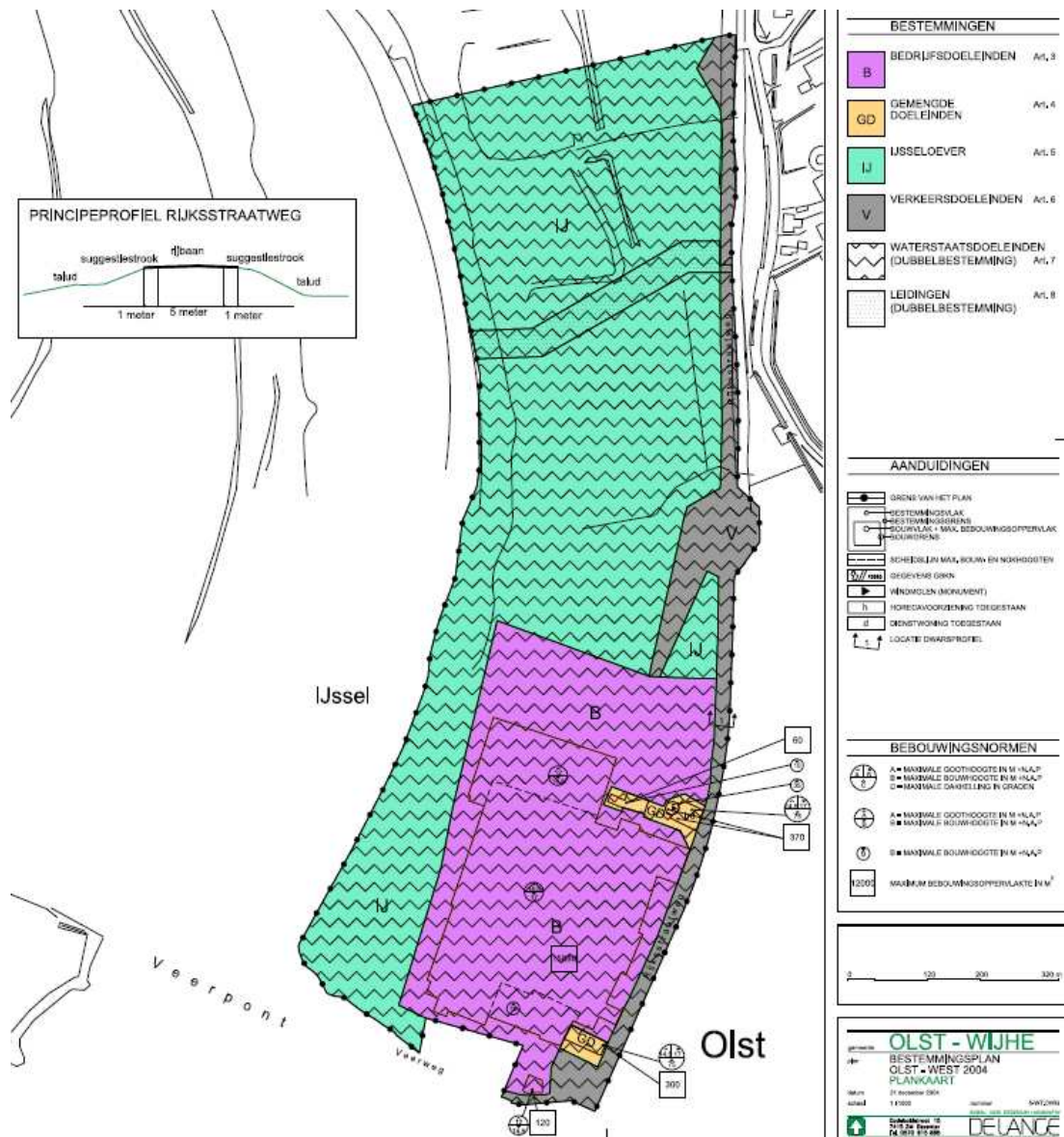


*Plangebied bestemmingsplan Olst-West 2017*

## 1.3 Geldende planologische situatie

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan "Olst-West 2005", dat op 5 mei 2005 is vastgesteld. Het bedrijventerrein is in dit bestemmingsplan voorzien van een bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'. De molen in het plangebied "De Bökkers Mölle" en het adres Rijksweg 33 hebben de bestemming 'Gemengde doeleinden'. Daarnaast heeft de molen de aanduiding "Windmolen (monument)" in het bestemmingsplan en is op deze locatie via aanduidingen een horecavoorziening en dienstwoning toegestaan. De Rijksweg, die aan de oostzijde van het plangebied is gelegen, en de geplande rotonde bij de afslag naar De Meente kennen de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Daarnaast heeft het volledige plangebied een dubbelbestemming "Waterstaatsdoeleinden".

Het bedrijf heeft in het vigerende bestemmingsplan een specifieke bestemming gekregen waarin de huidige toegestane bebouwing nauwkeurig is vastgelegd.



Afbeelding - Uitsnede bestemmingsplan "Olst-West 2005"

Naast het bestemmingsplan "Olst-West" geldt nog het bestemmingsplan "archeologie", dat op 28 april 2014 is vastgesteld. Het eerstgenoemde plan voorziet een deel van het bestemmingsplan van een dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 1.





## Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

### 2.1 Huidige situatie

De bedrijfsgebouwen van Abbott Biologicals B.V. zijn aan de zuidzijde van het plangebied gelegen, direct ten noorden van de Veerweg. De parkeerplaats voor de personeelsleden van Abbott is gelegen langs de IJsseloever. Deze parkeerplaats neemt vrijwel het grootste deel van de uiterwaarden aan de westzijde van de bedrijfsgebouwen van Abbott in beslag. Verkeer naar deze parkeerplaats rijdt momenteel via de zuidzijde van het plangebied, langs de Veerweg. Aan de oostzijde van het plangebied is de molen "De Bökkers Mölle" gelegen.

Sinds 2006 is de provincie Overijssel begonnen met de afrondende bodemsanering van het terrein op de voormalige asfaltfabriek Olasfa, aan de noordzijde van het plangebied. Het saneringsproces is ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan nog in volle gang. Nadat de sanering is afgerond, zal het terrein worden opgeruimd en opgehoogd, en zal de nieuwe parkeerplaats van Abbott kunnen worden aangelegd.

In de onderstaande afbeelding is de huidige locatie van de parkeerplaats weergegeven, evenals het bedrijfsterrein van Abbott en de locatie waar de Olasfa sanering plaatsvindt.



Afbeelding - Huidige situatie plangebied

Het bedrijf Abbott betreft een relatief groot bedrijf in de omgeving en is een belangrijke werkgever in de gemeente. Het terrein wordt gekenmerkt door grote bedrijfsgebouwen. Aan de

randen van het terrein bevinden zich enkele karakteristieke panden.

Op de N337 (tussen Deventer en Zwolle) in Olst ligt het kruispunt N337/Rijksweg met De Meente. Beide wegen hebben een gebiedsontsluitende functie voor de kern Olst op zichzelf en voor de ontsluiting van Olst richting Zwolle en Deventer.

De N337 vormt op regionaal niveau een verbinding tussen Zwolle en Deventer. Op lokaal niveau zorgt deze weg voor de ontsluiting van Olst en Wijhe richting deze beide steden en vervolgens de A28 en A1. Ter hoogte van de aansluiting met de Meente ligt de N337 binnen de bebouwde kom en is het een gebiedsontsluitingsweg. De N337 vormt daarmee een doorgaande route en zorgt voor een regionale ontsluiting van het verkeer. De weg wordt daarnaast ook gebruikt door de busverbinding tussen Zwolle en Deventer. Langzaam verkeer wordt op het noordelijke wegvak gescheiden afgewikkeld via een parallelle verbinding aan de oostzijde van de N337. Op het zuidelijke wegvak en De Meente rijdt het langzaam verkeer gemengd met het snelverkeer op de rijbaan.

De dijk waar de N337, met het kruispunt de Meente, op is gelegen maakt onderdeel uit van de primaire waterkering van de IJssel. De hoogte en fysieke ligging van de weg hebben, naast de verkeersfunctie, een belangrijke functie bij de hoogwaterbescherming van het binnendijkse gebied.



*De molen met bakkerij*

Het molenterrein betreft een markant punt in het dorp en is een belangrijke voorziening, ook voor dagrecreanten. De molen zelf wordt nog gebruikt om graan te malen en in de overige gebouwen bevinden zich een bakkerij, winkel en proeverij. Op het terrein kan gebruik worden gemaakt van een terras. Al sinds 1729 staat op deze plek een molen. Op het terrein bevindt zich ook een speelweide.

## 2.2 Toekomstige situatie

In het plangebied zal een aantal verschillende ontwikkelingen plaatsvinden.

- **Project "Olst mooier aan de IJssel"**

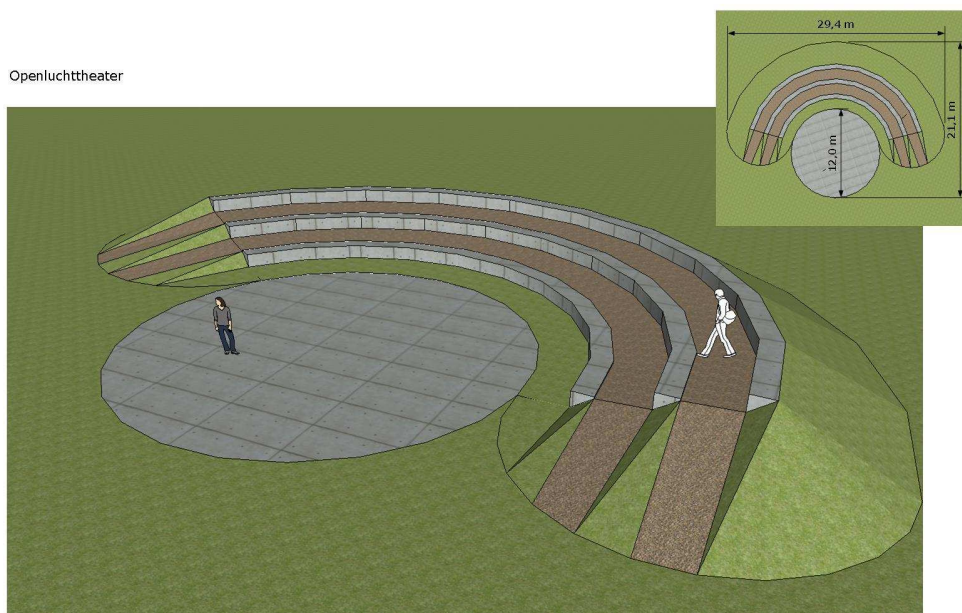
Uitgangspunt van het project "Olst mooier aan de IJssel" is om Olst meer te laten profiteren van haar ligging langs de IJssel. Vanuit dit project wordt beoogd om de oever langs de IJssel te herinrichten tot een zone waar veel ruimte is voor recreatie.

In de onderstaande afbeelding is de eerste fase van het programma voor deze zone gevisualiseerd.



*Afbeelding - Ontwerp "Olst Mooier aan de IJssel" (concept)*

In de uiterwaarde komen dagrecreatieve voorzieningen, zoals picknickvoorzieningen en een openluchttheater. Het openlucht theater heeft een grondbeslag van circa 620 m<sup>2</sup> en een bouwhoogte van 2 à 3 meter. Er worden wandelpaden aangelegd, die in noordelijke richting over zullen gaan in struinpaden richting Den Nul en Fortmond. Tevens zal langs de IJssel een aanlegsteiger worden aangelegd.



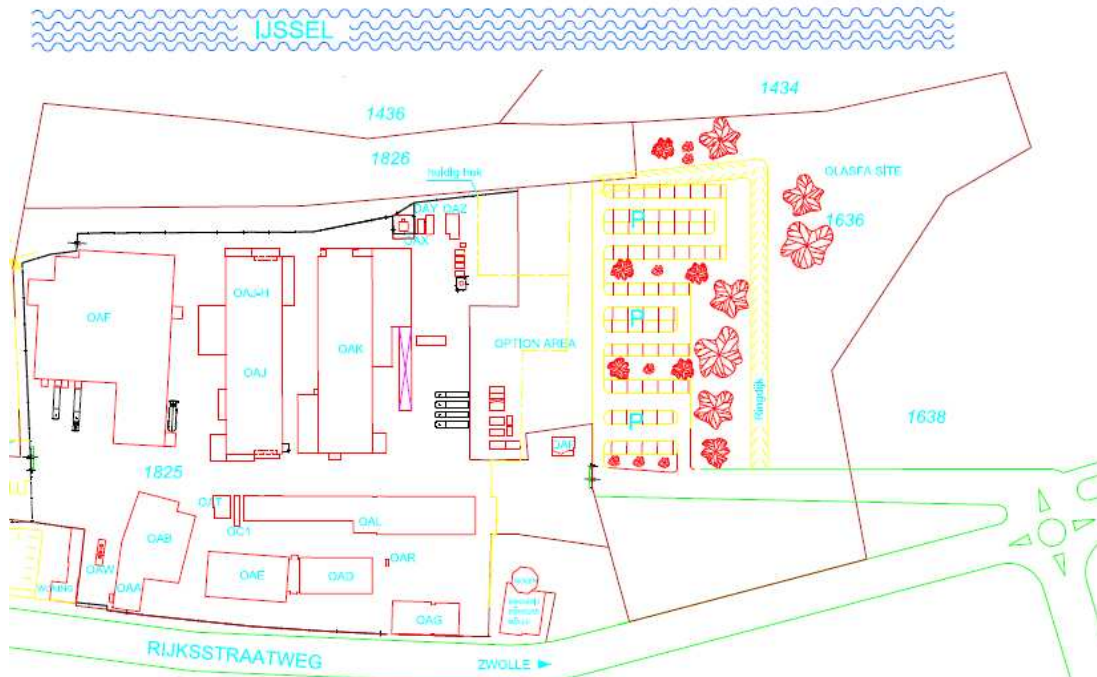
#### *Afbeelding - Schets openluchttheater*

Daarnaast zal op de plaats waar nu de werknemers van Abbott parkeren een parkeerplaats worden aangelegd, die bereikbaar is via de Veerweg. Op deze parkeerplaats zullen 8 camperplekken worden gerealiseerd en 20 parkeerplaatsen aangelegd. Per saldo zal hier het verhard oppervlak afnemen. Langs het water wordt een steiger aangelegd. In de onderstaande afbeeldingen zijn het ontwerp voor het openluchttheater en het ontwerp voor de steiger gevisualiseerd.

- **Verplaatsing parkeerterrein Abbott**

Het huidige parkeerterrein van Abbott zal verplaatst worden naar de noordzijde van het bedrijf. De parkeerplaats wordt ontsloten op de nieuwe rotonde langs de Rijksstraatweg en De Meente. In de onderstaande afbeelding is de ligging van het nieuwe parkeerterrein weergegeven.





Afbeelding - Ligging van het nieuwe parkeerterrein van Abbott

- **Aanleg rotonde**

Ter hoogte van de kruising van de Rijksweg (N337) met De Meente zal een rotonde worden aangelegd door de provincie Overijssel.

In het bestemmingsplan 'Olst-West 2005' is reeds een rotonde geprojecteerd ter plaatse van dit kruispunt. Recentelijk is door de provincie Overijssel en gemeente Olst-Wijhe onderzocht of deze oplossing annu nu nog steeds de beste oplossing is, ook kijkend naar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Uit het onderzoek blijkt dat een rotonde nog steeds gewenst is. Hoewel de huidige vormgeving als voorrangskruispunt voldoet aan de wet- en regelgeving, vinden op het kruispunt regelmatig ongevallen plaats als gevolg van het niet of onvoldoende verlenen van voorrang. De potentieel verkeersonveilige situaties worden versterkt omdat langzaam verkeer van dezelfde rijbaan gebruikt maakt als snelverkeer. Door het ontbreken van een heldere komgrens is er geen duidelijke overgang van het snelheidsregime van buiten (80 km/uur) naar binnen (50 km/uur) de bebouwde kom.

Hierdoor ontstaat een te groot snelheidsverschil tussen autoverkeer en langzaam verkeer. De oplossing dient bij te dragen aan het versterken van de komgrens, en de verkeersveiligheid en doorstroming richting de toekomst dienen geborgd te zijn.



### *Voorlopig ontwerp rotonde*

Het doel van het project is tweeledig:

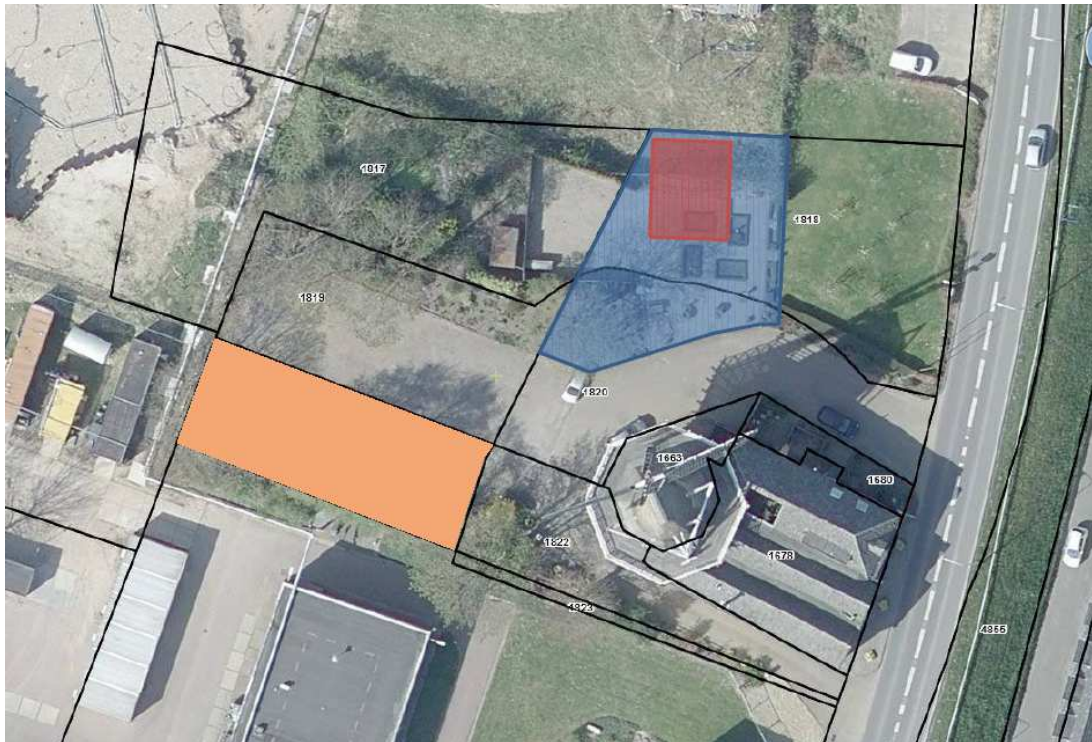
- Realiseren van een duurzaam veilige aansluiting N337 - De Meente en ontsluiting van het Abbott terrein.
- Verbeteren van de leefbaarheid / overstekbaarheid traverse N337.

Vanaf de rotonde zal een toegangsweg naar de nieuwe parkeerplaats worden aangelegd.

De nieuwe rotonde en de toegangsweg zijn in het vigerend bestemmingsplan reeds voorzien alleen past het nieuwe ontwerp net niet binnen de vigerende bestemmingen.

- **Verplaatsing bijgebouw en uitrui grond van de molen**

Het achterterrein van de molen met schuur zal worden toegevoegd aan het bedrijventerrein van Abbott. Hiervoor in de plaats mag de molen het perceel aan de noordzijde uitbreiden en hier een bijgebouw van 80 m<sup>2</sup> realiseren. Het perceel van de molen "De Bökkers Mölle" zal om die reden aan de noordzijde worden vergroot en aan de westzijde worden ingekort.



### *Molenterrein*

Op voorgaande afbeelding is de uitbreiding weergegeven in het blauw en het deel dat bij het bedrijventerrein wordt gevoegd oranje. De speelweide aan de noordoostzijde behoort ook tot het molenterrein.

### **Bestaande bedrijventerrein Abbott**

Het bestaande bedrijventerrein van Abbott wordt in dit bestemmingsplan meegenomen. In het huidige bestemmingsplan zijn de gebruiks- en bouw mogelijkheden nauwkeurig vastgelegd. In onderliggend bestemmingsplan worden de bestaande rechten overgenomen.





## Hoofdstuk 3      **Beleid**

### 3.1      **Nationaal beleid**

#### 3.1.1      **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)**

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Het Rijk streeft naar een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. In 2012 is deze visie officieel in werking getreden. In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028. Daarbij is aangegeven welke nationale belangen aan de orde zijn. De tijdshorizon is gesteld omdat in de loop van de tijd nieuwe ontwikkelingen en opgaven kunnen vragen om bijstelling van de rijksdoelen. Voor de ambities zijn rijksinvesteringen slechts één van de instrumenten die worden ingezet. Kennis, bestuurlijke afspraken en kaders kunnen ook worden ingezet. De huidige financiële rijkskaders (begroting) zijn randvoorwaardelijk voor de concrete invulling van die rijksambities. De ruimtelijke waarden die het nationaal belang waarborgen zijn opgenomen in 13 verschillende belangen. In de structuurvisie wordt ook aangegeven op welke wijze het Rijk deze belangen wil verwezenlijken. Dit zorgt voor een duidelijk overzicht in één document gezamenlijk met de doelen die het Rijk heeft opgesteld.

Het onderhavige plan is niet in strijd met de nationale belangen die in de SVIR worden genoemd.

#### 3.1.2      **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Kern van de Wro is dat alle overheden hun ruimtelijke belangen vóóraf kenbaar maken en aangeven langs welke weg zij die belangen denken te realiseren. Het rijk en provincies houden zich bezig met datgene wat van nationaal respectievelijk van provinciaal belang is. Ook moeten rijk en provincies duidelijk maken of de borging van een belang gevolgen heeft voor ruimtelijke besluitvorming door provincies en gemeenten.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 22 augustus 2011 vastgesteld en heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. De AMvB is het inhoudelijke beleidskader van het rijk waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen. Dat betekent dat de AMvB regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot de gemeente. Daarnaast kan zij aan de gemeente opdragen in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

De algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau. Inhoudelijk gaat het om nationale belangen die samenhangen met het beschermen van ruimtelijke functies, zoals natuur in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), of met het vrijwaren van functies.

Niet alle nationale ruimtelijke belangen staan in het Barro. Het besluit bevat alleen die nationale ruimtelijke belangen, die via het stellen van regels aan de inhoud of toelichting van bestemmingsplannen (of daarmee vergelijkbare besluiten) beschermd kunnen worden.

Vanuit het Barro is de EHS (nu: NNN) een ruimtelijk belang dat in het plangebied voorkomt. Het Barro geeft voor de EHS uitsluitend aan dat de provincies verantwoordelijk zijn voor de bescherming van de EHS door middel van provinciale ruimtelijke verordeningen. In hoofdstuk 4.8 wordt nader ingegaan op het aspect natuur ten aanzien van de geplande ontwikkelingen. Het

bestemmingsplan is niet in strijd met het Barro.

Tevens is de IJssel aangemerkt als een nationaal belang. Vanaf de IJssel moet een vrijwaringszone van 25 meter aangehouden om de vaarweg te beschermen. Daarnaast dienen het stroomvoerend regime en het rivierbed te worden beschermd.

### 3.1.3 Waterbeleid van de 21ste eeuw

Door het toenemend hoogwater in rivieren, wateroverlast, een versnelde stijging van de zeespiegel en groeiende behoefte aan schoon drinkwater is het Waterbeleid 21e eeuw vormgegeven. Het oude systeem van waterbeheer waarbij de nadruk werd gelegd op het scheiden en gescheiden houden van land en water is niet in staat om toekomstige ontwikkelingen op te vangen. Om Nederland de komende eeuwen veilig, leefbaar en aantrekkelijk te houden is een omslag in het waterbeleid en denken over water noodzakelijk. Samengevat komt het er op neer dat water weer de ruimte moet krijgen in plaats van worden ontnomen. Daarbij wordt de strategie gevoerd van vasthouden, bergen en tenslotte afvoeren. Dit principe gaat ervan uit dat een overvloed aan water allereerst wordt opgevangen waar deze ontstaat. Water wordt hierbij niet meer zo snel mogelijk afgevoerd, maar zolang mogelijk vastgehouden. Wanneer vasthouden niet meer mogelijk is, zal dit geborgen worden in daarvoor toegewezen gebieden. Door het water zo lang mogelijk vast te houden wordt tevens verdroging voorkomen. Zo wordt het watertekort bestreden. Pas als het niet anders kan, wordt het water afgevoerd.

In paragraaf 4.9 wordt nader ingegaan op het aspect water.

## 3.2 Provinciaal beleid Overijssel

### 3.2.1 Omgevingsvisie en -verordening Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel betreft een integrale visie. Het plan is op 1 juli 2009 vastgesteld door Provinciale Staten en op 1 september 2009 in werking getreden. De twee grote thema's van de Omgevingsvisie zijn duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Deze thema's zijn in de Omgevingsverordening in definities verankerd. De definitie van duurzaamheid luidt: "duurzame ontwikkeling voorziet in de behoefte aan de huidige generatie, zonder voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien". Duurzaamheid vraagt om een transparante afweging van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities. De definitie van ruimtelijke kwaliteit luidt: "het resultaat van menselijk handelen en natuurlijke processen dat de ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mens, plant en dier belangrijk is". Ruimtelijke kwaliteit is het resultaat van menselijk handelen en natuurlijke processen. De provincie wil ruimtelijke kwaliteit realiseren door, naast bescherming, vooral in te zetten op het verbinden van bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen.

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

- Herstructurering: Er wordt ingezet op een breed spectrum aan woon-, werk- en mixmilieu's, dorpen en steden worden gestimuleerd om hun eigen kleur te ontwikkelen.
- Hoofdinfrastructuur: Investeren in wegverkeer: trein, fiets, waar veiligheid en doorstroming centraal staan.
- SER-ladder: Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik toepassen bij bebouwing door hantering van

de 'SER-ladder'. Deze methode maakt eerst het gebruik van de ruimte, die wordt geoptimaliseerd, daarna wordt de toepassing van meervoudig ruimtegebruik onderzocht, vervolgens de mogelijkheid om het ruimtegebruik uit te breiden. Hierbij is afstemming tussen gemeenten over woningbouwprogramma's en bedrijfslocaties noodzakelijk.

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

### Actualisatie Omgevingsvisie- en verordening

Provinciale Staten hebben op 12 april 2017 de actualisatie Omgevingsvisie vastgesteld, evenals de actualisatie van de Omgevingsverordening.

De omgevingsvisie is geënt op het geven van handvatten voor het mogelijk maken van initiatieven. Ten eerste wordt aangegeven of een initiatief ergens mogelijk is, waar dit mogelijk is en hoe dit mogelijk is.

Om de opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities van de provincie waar te maken bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie verschillende niveaus. Aan de hand van deze drie niveaus kan worden bepaald of er een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de Omgevingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden.

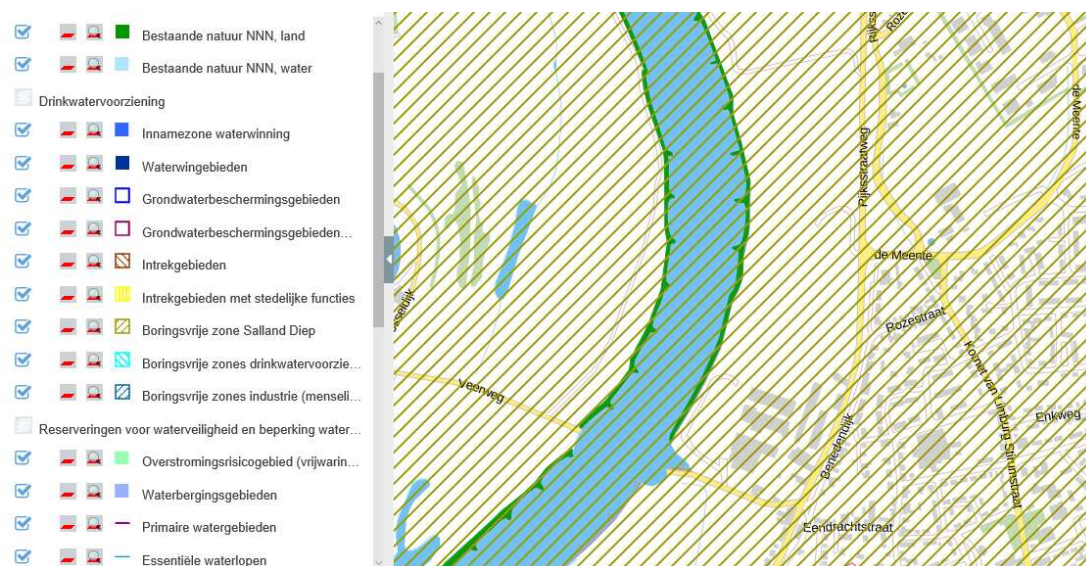
De volgende niveaus komen aan de orde:

1. Generieke beleidskeuzes (of);
2. Ontwikkelingsperspectieven (waar);
3. Gebiedskenmerken (hoe).

Deze kaartlagen bestaan in de Omgevingsvisie uit vele deelkaarten. In onderstaande zijn per niveau de meest relevante kaarten weergegeven.

#### 1. Generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes vloeien voort uit keuzes van de EU, Rijk of de provincie. Deze keuzes kunnen bepalen of ontwikkelingen mogelijk zijn of niet. Het uitvoeringsmodel vraagt bij nieuwe ontwikkelingen dus eerst te kijken naar het niveau van generieke beleidskeuzes. Hierbij gaat het om de normen van de SER-ladder, de NNN, externe veiligheid, ligging in het grondwaterbeschermingsgebied, waterveiligheid etc.

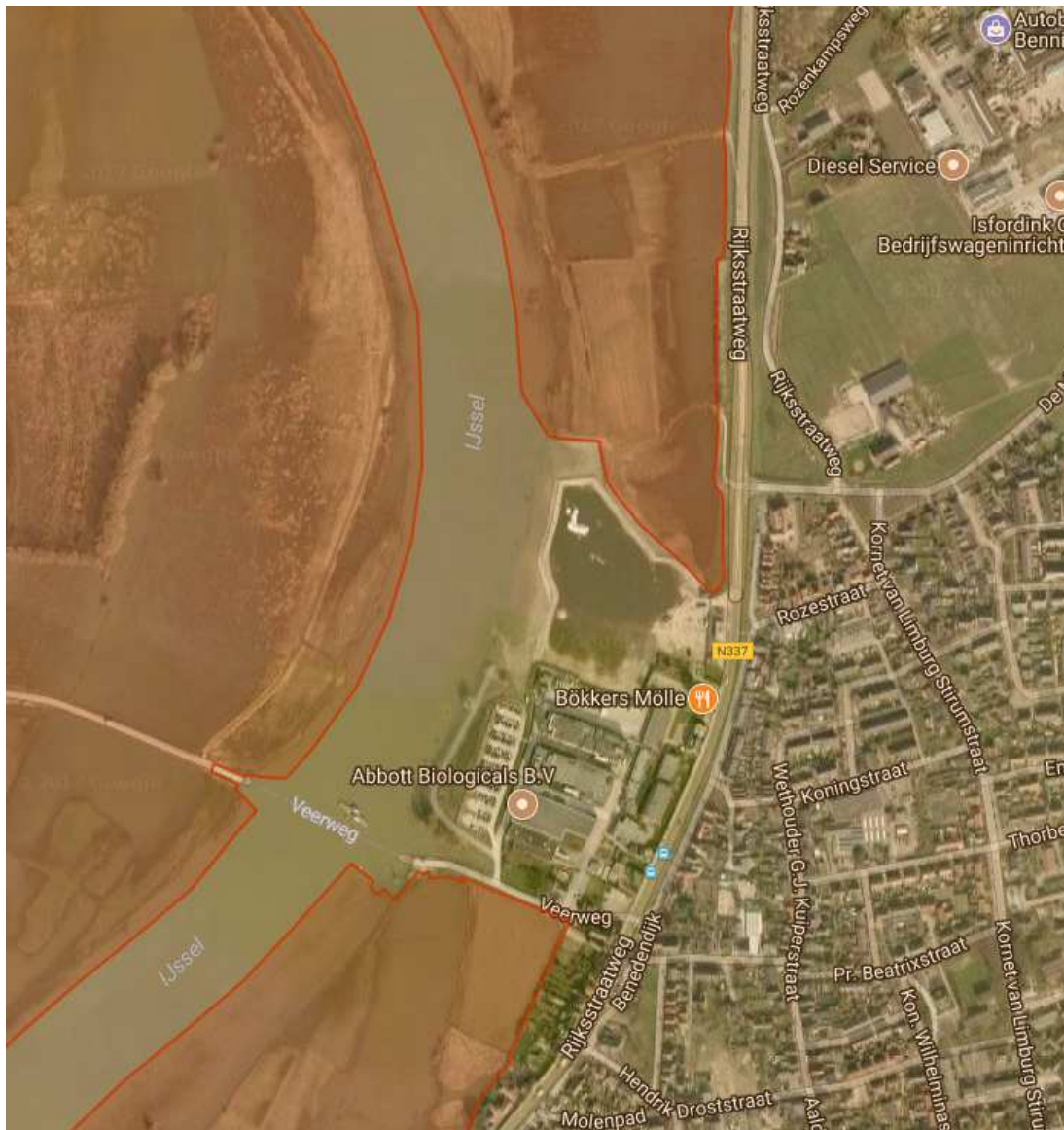




### Uitsnede kaart Gebiedsspecifieke beleidskeuzes

Op de kaart "Gebiedsspecifieke beleidskeuzes" is ter plaats van het plangebied sprake van drie relevante aanduidingen:

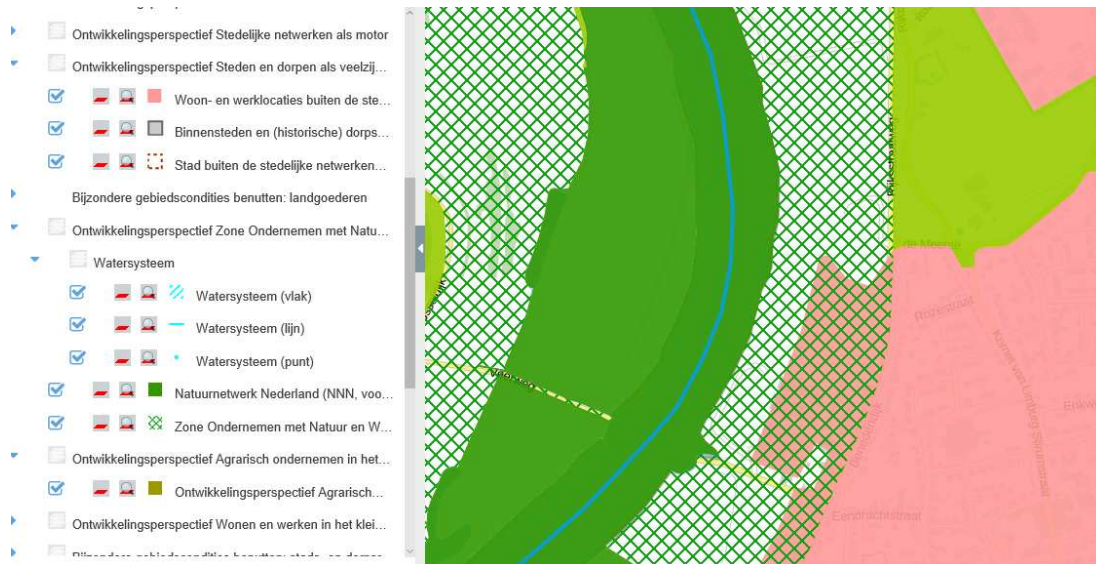
- Boringsvrije zone Salland Diep: In een boringsvrije zone bevinden zich beschermende bodemlagen tussen het maaiveld en het watervoerende pakket waaraan het grondwater wordt onttrokken. In de boringsvrije zones is het beleid gericht op het behoud van de beschermende bodemlagen. Doorboren van deze bodemlagen is niet toegestaan. Ook geldt een verbod om koelwater, afvalwater en overige (verontreinigde) vloeistoffen te lozen en een verbod om bodemenergiesystemen te installeren die de ondoordringbare kleilaag doorboren. Het belang van het water is kaderstellend.
- Natuur Netwerk Nederland (NNN) kade en water: de IJssel en de kade hiervan zijn aangewezen als bestaande natuur. Bovendien maken de uiterwaarden voor een groot deel uit van het Natura 2000-gebied Rijntakken. Het gaat hier om het gebied ten zuiden van de Veerweg en het gebied ten noorden van het terrein van Abbott. Een deel van de nieuwe rotonde en toegangsweg naar de parkeerplaats ligt binnen Natura 2000-gebied.



Ligging Natura 2000-gebied Rijntakken

## 2. Ontwikkelingsperspectieven

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn daarnaast geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene en stedelijke omgeving. Met de ontwikkelingsperspectieven wordt de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de provincie vormgegeven.



### Uitsnede kaart Ontwikkelingsperspectieven

Het bedrijventerrein en de molenlocatie maken deel uit van 'woon- en werklocaties buiten stedelijke netwerken'. De steden en dorpen buiten de stedelijke netwerken mogen altijd bouwen voor de lokale behoefte aan wonen, werken en voorzieningen, inclusief lokaal gewortelde bedrijvigheid, mits onderbouwd en regionaal afgestemd. Herstructurering en transformatie van de woon-, werk-, voorzieningen- en mixmilieus moeten deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken.

Het voorliggende plangebied ligt volledig binnen het ontwikkelingsperspectief "Zone ondernemen met natuur en water". Het ontwikkelingsperspectief Zone Ondernemen met Natuur en Water (ONW) bestaat uit:

- het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)), waaronder de Nationale Parken en Natura 2000-(uitwerkings)gebieden
- (landbouw)gebieden rond het NNN met potentie voor ontwikkeling van groen ondernemerschap en natuur- en waterkwaliteit
- het watersysteem

Het ontwikkelingsperspectief Zone Ondernemen met Natuur en Water (ONW) richt zich op het realiseren van een robuust en samenhangend netwerk van gebieden met natuur-, water- en landschappelijke kwaliteit. Het accent ligt op natuur die, naast biodiversiteit, betekenis heeft voor mensen en bijdraagt aan hun welzijn en welvaart. Om dit mogelijk te maken, wordt ruimte geboden aan de groeiende groep betrokken ondernemers en bewoners die zelf willen ondernemen met natuur en water.

Binnen de Zone ONW buiten het natuurnetwerk is ruimte voor economische dragers die in harmonie met de natuur-, water- en landschappelijke kwaliteiten plaats kunnen vinden. Er liggen hier kansen voor bijzondere functiecombinaties zoals landbouw en natuur, specifieke vormen van verblijfsrecreatie, nieuwe landgoederen en wonen en werken met versterking van natuur- en/of waterkwaliteit. In deze gebieden gelden het 'nee, tenzij'- principe en initiatieven

moeten gericht zijn op de realisatie van natuur-, water- en/ of landschapskwaliteit.

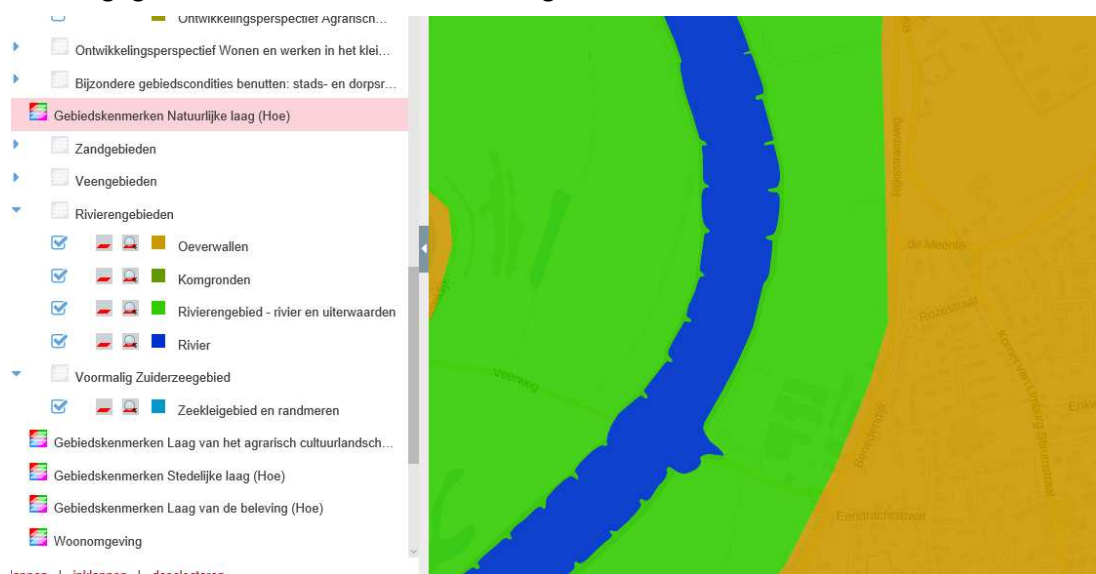
### 3. Gebiedskenmerken

In het provinciale beleid zijn voor alle gebieden gebiedskenmerken aangegeven. Wanneer in het beleid normerende uitspraken worden gedaan, voorziet het bestemmingsplan /ruimtelijke onderbouwing (voor zover deze uitspraken zich daarvoor lenen) in een (bestemmingsplan)regeling conform deze normerende uitspraken. Wanneer in het beleid richtinggevend uitspraken worden gedaan, voorziet het (bestemmings-)plan (voor zover deze uitspraken zich daarvoor lenen) in een (bestemmingsplan)regeling conform deze richtinggevend uitspraken. De gebiedskenmerken zijn opgenomen in verschillende lagen; de 'natuurlijke laag', de 'agrarische cultuur laag', de 'stedelijke laag' en de 'lust- en leisurelaag'. Op basis van deze kenmerken is er ingezoomd op het plangebied en gekeken welke specifieke kwaliteitsvoorwaarden en opgaven (normerend en richtinggevend) voor ruimtelijke ontwikkelingen van toepassing zijn.

#### Natuurlijke laag

De natuurlijke laag is ontstaan doordat abiotische en biotische processen inwerken op de ondergrond van bodem en geologie. Van oudsher bestaat er een sterke samenhang tussen het natuur- en watersysteem. Vervolgens heeft de natuurlijke laag plek en betekenis gekregen in het menselijke occupatieproces. Lange tijd is de natuurlijke laag sturend geweest voor een groot deel van de ruimtelijke ontwikkelingen. Mensen vestigden zich op de droge plekken en wegen werden aangelegd bij goed doorwaadbare plekken in de beek. Pas de laatste eeuw is deze samenhang door technische mogelijkheden verminderd en zijn de kwaliteiten van de natuurlijke laag aangetast. Het beter afstemmen van de ruimtelijke ontwikkelingen op de natuurlijke laag, kan er voor zorgen dat natuurlijke kwaliteiten weer medebepalend worden.

Het plangebied bevindt zich in de natuurlijke laag "rivierengebied - rivier en uiterwaarden". Dit is weergegeven in onderstaande afbeelding.



#### Uitsnede kaart Gebiedskenmerken

De Overijsselse rivieren IJssel, Vecht, Regge en Dinkel zijn grote beeldbepalende regionale structuren die hun eigen landschap hebben gevormd.

Het landschap van de rivieren kent diverse samenhangende onderdelen, ieder met eigen kwaliteiten:

- In de bovenlopen van rivierdalen: hoog waterpeil;
- De duinen langs met name de Vecht: het kenmerkende reliëf en de natuurkwaliteit;
- De oeverwallen: de natuurlijke variatie van bos op de hogere delen, open ruigte langs de voet van de oeverwal;
- De uiterwaarden of rivierdalen (winterbed): afwisselend dynamisch landschap van geulen of meanders, open vlaktes en zachthoutoibos met een belangrijke functie voor de waterafvoer;
- De komgronden liggen verder van de rivier af, het zijn gebieden met zware klei en lokaal moerasbos.

In het winterbed is aangepast agrarisch gebruik mogelijk, gericht op openheid en rekening houdend met veranderende (hydrologische) omstandigheden. Hou de rivier beleefbaar en ervaarbaar en vergroot de recreatieve mogelijkheden. Als ontwikkelingen plaats vinden in het winterbed, dan dragen deze bij aan een dynamisch landschap van hoofdgeul en nevengeulen en aan recreatieve toegankelijkheid.

#### *Stedelijke laag*

In de stedelijke laag is de koppeling van de sociale en fysieke dynamiek van de stedelijke functies aan het verbindende netwerk van wegen, paden, spoorwegen en kanalen een belangrijk ordenend principe. Efficiëntie en nabijheid zijn belangrijke vestigingsoverwegingen. Daarbij wordt kwaliteit, eigenheid en onderscheidend vermogen van de regio steeds belangrijker.

In de stedelijke laag is het huidige bedrijventerrein aangeduid als 'bedrijventerrein' en de molen als 'historische centra, binnensteden'.

Bedrijventerreinen kenmerken zich als werk- of voorzieningengebieden, te onderscheiden in industriegebieden, meubelboulevards, kantorenparken en gemengde bedrijventerreinen. De verkaveling en -inrichting is functioneel. De terreinen zijn slechts beperkt aangesloten op omliggende wijken en landschappen. De bebouwing is functioneel, vaak eenvoudig en eenvormig, soms karakteristiek en historisch.

Als ontwikkelingen plaats vinden in historische centra, dan dragen deze bij aan behoud en versterking de mix van functies, het historisch gegroeide patroon van wegen en openbare ruimten en de leefbaarheid. Grote bouwopgaven, zoals bij herstructurering, inbreiding of intensivering van woon-, werk-, en voorzieningen milieus worden ingepast met respect voor de historie, het individuele karakter van de bebouwing en de leefbaarheid, in relatie tot de problematiek van verkeer en parkeren.

#### *Laag van de beleving*

In de laag van de beleving komen de natuurlijke, functionele en sociale processen bij elkaar. Dit is de laag die gaat over de beleefbaarheid van ruimtelijke kwaliteit, identiteit en tijdsdiepte, van recreatieve gebruiksmogelijkheden die een belangrijke rol spelen bij de waardering van de leefomgeving. De laag van de beleving is de laag van de verbinding en het netwerk; tussen het stedelijke en het landelijke, de cultuur en de natuur, snel en traag, oud en nieuw, tussen nut en schoonheid. De laag van de beleving benut vooral de kwaliteiten van de andere drie lagen, maar voegt ook eigen kenmerken toe, zoals landgoederen, recreatieparken en recreatieve routes. Het stelt kwaliteiten zoals de natuur, de productielandschappen en de steden in een ander daglicht en maakt ze beleefbaar en tot een belevenis.

De verblijfsrecreatiecomplexen, de attracties, de routes voor wandelen, fietsen en varen zijn een belangrijke economische factor geworden met een vergelijkbaar aandeel in de economie als de agrarische sector. Dit alles verandert het aanzien, de gewenste gebruiksmogelijkheden en



betekenis van het buitengebied. Aan het 'belevingslandschap' ontleent Overijssel zijn tijdsdiepte, maar ook zijn aantrekkingskracht. Steeds vaker worden de kwaliteiten uit het verleden ingezet in plannen door daar met nieuwe kwaliteiten, gebruiks- en verschijningsvormen op voort te bouwen. Belangrijk in deze laag is het oude en nieuwe 'erfgoed' van de provincie.

Ontwikkelingen dragen bij aan het versterken van bestaande gebiedskenmerken en het creëren van nieuwe omgevingskwaliteiten, aan vergroting van de beleefbaarheid en toegankelijkheid van het landschap en aan herstel van discontinuïteiten in landschappelijke structuren.

In en in de buurt van het plangebied is sprake van de volgende (recreatieve) gebiedstypen: fietsroutes, stads- en dorpsfronten, kanalen en vaarten en donkerte.

### 3.2.2 Conclusie provinciaal beleid

De voorgenomen realisatie van de dagrecreatieve voorzieningen past binnen het provinciale beleid. Met name het benutten van de uiterwaarden voor dagrecreatieve voorzieningen sluit aan bij de ambitie om de rivier en de natuur beleefbaar te maken zonder hierbij een te grote landschappelijke impact te hebben.

Ten gevolge van de ontwikkeling van de recreatiezone is het nodig om de bestaande parkeerplaats van Abbott te verplaatsen. Deze uitbreiding wordt gerealiseerd buiten Natura 2000-gebied en op de plek waar momenteel een grootschalige sanering plaats vindt. De rotonde en toegangsweg liggen voor een deel binnen Natura 2000-gebied. In de paragraaf over 'Natuur en ecologie' wordt hier nader op ingegaan. Door de verplaatsing van het parkeerterrein wordt de Veerweg niet meer gebruikt door werknemer en leveranciers van Abbott.

De bouw van een bijgebouw nabij de molen is kleinschalig waarbij er van uitgegaan kan worden dat dit geen strijdigheid oplevert met provinciaal beleid.

De realisatie van de dagrecreatieve voorzieningen, het verplaatsen van de parkeerplaats en de bouw van het bijgebouw zijn beperkt van omvang waarbij er van uitgegaan kan worden dat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van de laddertoets.

## 3.3 Gemeentelijk beleid

### 3.3.1 Structuurvisie Olst-Wijhe (2017)

De structuurvisie Olst-Wijhe beschrijft in hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor onze gemeente voor de komende jaren. De visie beschrijft de aard van de gemeente (de identiteit), de ontwikkelingen die spelen, de ambities en de manier waarop die gerealiseerd kunnen worden. Voor deze visie is de gemeente ingedeeld in vier gebieden:

- Sterke dorpen
- Prachtige IJsselzone
- Lommerrijke landgoederen
- Sallandse platteland.

Het uitgangspunt is het behouden en versterken van de identiteit. De visie is een handleiding voor en een uitnodiging aan inwoners en organisaties om nieuwe ontwikkelingen te realiseren. Ontwikkelingen die bijdragen aan de versterking van de identiteit en kwaliteit van de leefomgeving en het landschap.

De hoofdpunten uit de visie zijn:

1. Aantrekkelijk en veilig wonen voor jong en oud met passende toekomstbestendige maatschappelijke voorzieningen en mogelijkheden om te werken in en om de dorpen en



buurtschappen.

2. Evenwicht tussen leefkwaliteit, bereikbaarheid en mobiliteit.
3. Vrijtijdsbesteding als impuls voor de lokale economie met de aantrekkelijke IJsselzone en 'IJselfront Olst-Wijhe' als integrale gebiedsontwikkeling.
4. Versterken van toekomstbestendige landbouw en landgoederen.
5. Inzetten op het duurzaam vormgeven van nieuwe ontwikkelingen, op duurzame energie en energiebesparing in het kader van de energietransitie.
6. Samenwerken aan circulaire economie, aan vestigingsmogelijkheden voor lokale ondernemers en daar waar mogelijk innovatie bevorderen.

In de structuurvisie is ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit aangegeven dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid voor de inwoners van Olst dient te worden verbeterd door een nieuwe noordelijke ontsluiting te creëren. In kader hiervan is een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg, inclusief een ongelijkvloerse kruising met de spoorweg, die aantakt op de Meente opgenomen. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N337 in Den Nul en Olst in samenwerking met de provincie.

Daarnaast zet de gemeente in haar structuurvisie in op de gebiedsontwikkeling 'IJselfront Olst-Wijhe' in samenwerking met landelijke programma's, zoals Natura 2000, Kaderrichtlijn water (KWR) en het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Deze gebiedsgerichte aanpak verbindt de dorpen Olst en Wijhe met de IJssel. De bereikbaarheid en beleefbaarheid van de rivier is daarbij de gezamenlijke ambitie. Bestaande en nieuwe 'Unique selling Points' vormen tezamen het nieuwe 'IJselfront Olst-Wijhe', met als speerpunten de IJsseloever rondom Fortmond, het Infocentrum IJssel Den Nul en de 'IJssel als Beleefrivier'.

De uitdaging voor het IJselfront is het verbinden van de verschillende locaties en voorzieningen aan logische en duidelijke routestructuren met behoud van de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit. Hierbij kunnen mooie kwalitatieve verbindingen worden gerealiseerd met onder andere lokale ommetjes.

*Het voorliggende bestemmingsplan sluit goed aan op de Structuurvisie Olst-Wijhe 2017.*

### 3.3.2 Toekomstvisie Olst-Wijhe

Op 22 juni 2009 heeft de gemeenteraad de Toekomstvisie Olst-Wijhe vastgesteld, inclusief het bijbehorende Realisatiehoofdstuk, als zijnde de Structuurvisie ex artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Op 12 december 2011 heeft de gemeenteraad daarnaast de actualisatie Toekomstvisie Olst Wijhe, inclusief het Realisatiehoofdstuk in combinatie met de bijstelling van de Nota Bovenwijkse Voorzieningen vastgesteld.

In de toekomstvisie wordt onder andere ingezet op het verbeteren van de recreatieve mogelijkheden door de bestaande gebiedskwaliteiten beter te benutten. Centraal staat de koppeling van initiatieven rond recreatie met landschaps- en natuurontwikkeling en de verbreding van de agrarische sector. De prioritaire zones en plekken zijn de IJssel met Fortmond, de kernen Wijhe en Olst en de Landgoederenzone (zuidelijke zone aansluitend bij Deventer en noordelijke zone aansluitend bij Heino). In Wijhe en Olst wordt de relatie tussen de centra en de IJssel verbeterd: goede en duidelijke routes van en naar het centrum waardoor de recreant wordt verleid om ook de centra te bezoeken, en vice versa.

Onze gemeente wil zich richten op de recreant, die behoefte heeft aan rust en ruimte. Kleinschalige en bijzondere vormen van verblijfsrecreatie spelen in op deze ambitie. Grootschalige verblijfsrecreatie wordt op dit moment niet nagestreefd, omdat er op dit moment weinig markt is voor een dergelijke ontwikkeling.

De geplande ontwikkelingen, waarbij wordt beoogd de verbinding tussen Olst en de IJssel te

versterken en meer recreatieve mogelijkheden te creëren langs de IJssel, sluiten goed aan bij de uitgangspunten van de Toekomstvisie Olst-Wijhe.

### **3.3.3 Verkeersvisie Olst-Wijhe (2009)**

Als onderdeel van de Toekomstvisie is tevens deze Verkeersvisie voor de gehele gemeente opgesteld. In belangrijke mate draait het om een visieontwikkeling op hoofdlijnen, maar er dienen ook concrete antwoorden te worden gegeven op huidige en toekomstige verkeersproblemen. Deze verkeersvisie heeft de vorm gekregen van een VPL-studie. Via deze aanpak wordt een bijdrage geleverd aan energiebesparing en het verminderen van de uitstoot van CO<sub>2</sub> door het autoverkeer.

De Rijksstraatweg N337 is in de Verkeersvisie (Gemeente Olst-Wijhe, 2009) gecategoriseerd als een 'gebiedsontsluitingsweg A'. De Rijksstraatweg N337 verbindt Olst en Wijhe met Deventer en Zwolle. Deze weg heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg en is daarom 80 km/h. Ter hoogte van de kernen kan de snelheid verlaagd worden naar 50 km/h indien de weg de uitstraling heeft van een weg binnen de bebouwde kom.

Een scenario dat is uitgewerkt in de Verkeersvisie is het verlagen van de maximum snelheid van de Rijksstraatweg tot 50 km/h, dat tot verbetering leidt van het contact met de IJssel. Het leidt niet tot lagere intensiteiten op deze weg. Het heeft wel een verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid tot gevolg.

Daarnaast is in de Verkeersvisie aangegeven dat in plannen voor de noordoostelijke woninguitbreiding van Olst rekening dient te worden gehouden met een eventuele ontsluitingsweg die kan worden aangesloten op de Rijksstraatweg. Deze ontsluitingsweg levert daarmee ook een bijdrage aan het vergroten en breder ontsluiten van bedrijventerrein De Meente.

## Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

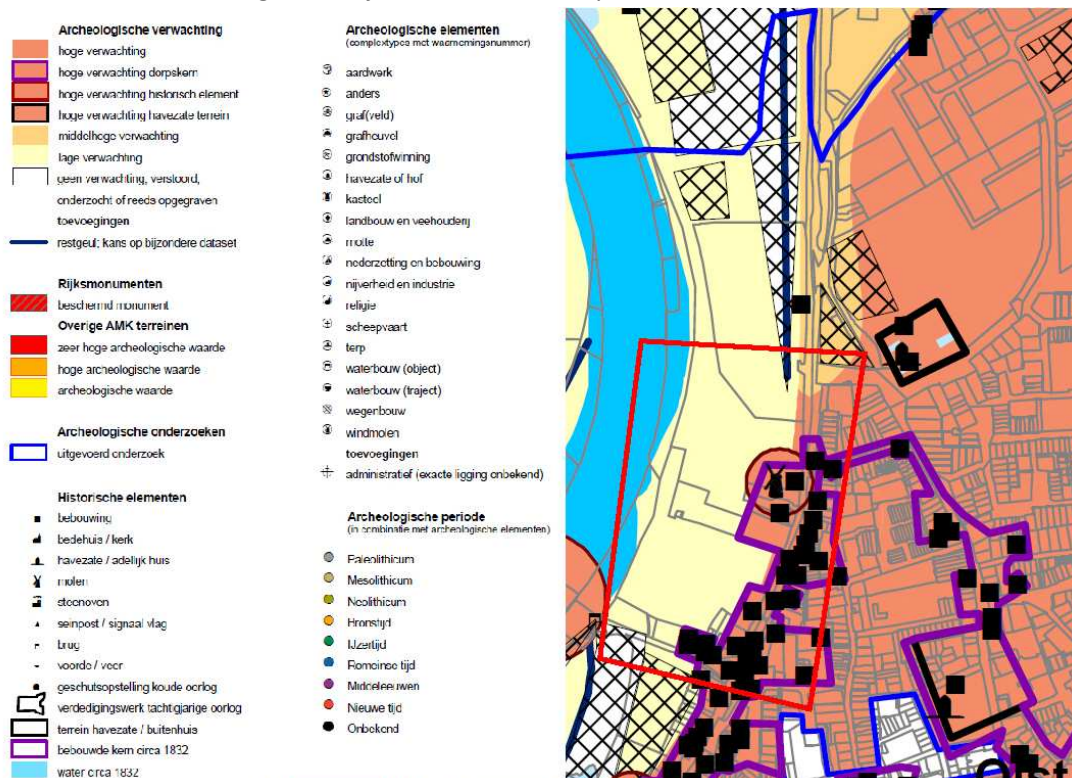
### 4.1 Archeologie

#### 4.1.1 Algemeen

Archeologische waarden moeten zoveel mogelijk worden behouden. Op basis van het verdrag van Malta en de wet op de archeologische monumentenzorg is het uitgangspunt gesteld om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en maatregelen te nemen om dit te bewerkstelligen. De verstoorder van de bodem is verantwoordelijk voor het behoud van de archeologische resten. Daar waar behoud ter plekke niet mogelijk is, betaalt de verstoorder het archeologisch onderzoek en de mogelijke opgravingen. Voor ruimtelijke plannen die archeologische waarden bedreigen, moeten betrokken partijen in beeld brengen welke archeologische waarden in het geding zijn.

De gemeente Olst- Wijhe heeft op 4 oktober 2010 de beleidsnota Archeologie vastgesteld. In de beleidsnota is bepaald welke gebieden lage en welke gebieden hoge archeologische waarden hebben. Dit is weergegeven op kaart. Op basis van regels kan vervolgens worden afgeleid of voor ruimtelijke ontwikkelingen wel of geen archeologisch onderzoek noodzakelijk is. De beleidsnota bepaalt het volgende voor buitengebieden:

- Er geldt een onderzoeksplicht in gebieden met een hoge archeologische verwachting bij plangebieden groter dan 2.500 m<sup>2</sup> en bij een verstoring dieper dan 50 cm;
- Er geldt een onderzoeksplicht in gebieden met een middelhoge archeologische verwachting bij plangebieden groter dan 5.000 m<sup>2</sup> en bij een verstoring dieper dan 50 cm;
- Er geldt een onderzoeksplicht in gebieden met een lage archeologische verwachting bij plangebieden groter dan 10 ha;
- Bij terreinen waarvan de archeologische waarde bekend is (AMK-terreinen), is het beleid behoud in situ en geldt altijd een onderzoeksplicht.



### *Uitsnede archeologische verwachtingenkaart Olst-Wijhe*

Uit de archeologische verwachtingenkaart blijkt het volgende:

- op het deel waar de dagrecreatieve voorzieningen zijn voorzien is sprake van lage archeologische verwachtingswaarden;
- op de locatie waar het parkeerterrein en de toegangsweg komen is sprake van lage archeologische verwachtingswaarden;
- op de locatie van de rotonde en een klein deel aan de oostzijde van de Veerweg is sprake van hoge archeologische verwachtingswaarden.
- op het molenterrein is sprake van hoge archeologische verwachtingswaarden.

#### **4.1.2 Quicksan archeologie**

Ten behoeve van de voorziene ontwikkelingen in dit bestemmingsplan is een archeologische quickscan uitgevoerd. Het rapport hiervan is bijgevoegd in bijlage 1.

Voor de archeologische verwachting van het plangebied en de bijbehorende maatregelen wordt het bestemmingsplan van de gemeente Olst-Wijhe als leidinggevend beschouwd. Uit de quickscan is gebleken dat voor het grootste deel van het plangebied geen dubbelbestemming archeologie geldt en daarom geen archeologisch onderzoek nodig is. Alleen in de zones met een hoge en middelhoge verwachting is onderzoek nodig indien de bodemverstoringen groter zijn dan 100 m<sup>2</sup> respectievelijk 250 m<sup>2</sup> en in beide gevallen dieper reiken dan 50 cm beneden maaiveld. Wat betreft het oppervlaktecriterium lijken zowel de geplande ingrepen die binnen de hoge verwachtingszone (bouw van de schuur op het molenterrein en de aanleg van het oostelijke deel van de parkeerplaats) als binnen de middelhoge verwachtingszone liggen (aanleg rotonde) hieraan te voldoen. Onduidelijk is nog tot hoe diep de geplande ingrepen beneden maaiveld reiken.

Er wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd voor de geplande ingrepen in de zones met een middelhoge tot hoge verwachting indien de verstoringen niet dieper reiken dan 50 cm beneden maaiveld. Indien deze wel dieper reiken dan 50 cm beneden maaiveld wordt een bureau- en verkennend booronderzoek aanbevolen.

Ten behoeve van de geplande aanleg van de rotonde is separaat een archeologisch onderzoek uitgevoerd. In dat onderzoek is geconcludeerd dat nader archeologisch onderzoek nodig is bij de rotonde.

#### **4.2 Molenbiotoop**

In het voorliggende bestemmingsplan wordt op de verbeelding over de onderliggende moeder-bestemmingsplannen een 'vrijwaringszone - molenbiotoop' opgenomen voor de Bökkers Mühle welke de status heeft als rijksmonument. Ter bescherming van de windvang van de molen zijn in dit bestemmingsplan regels opgenomen:

1. binnen de straal van 100 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, mag geen bebouwing worden opgericht of aanwezig zijn, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wijk, met andere woorden 10 m boven het aansluitende maaiveld ter hoogte van de molen. Het maaiveld ter plaatse van de voordeur van de molen heeft een hoogte van 6,73 +NAP.;
2. binnen de straal van 100 tot 400 m gerekend vanuit het middelpunt van de molen, mag de maximale hoogte van bebouwing niet hoger zijn dan 1/30 van de afstand tussen bouwwerk en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wijk (10 meter).

In situaties waarin de vrije windvang en het zicht op de molen reeds beperkt zijn door

bebouwing is afwijking van bovengenoemd criterium mogelijk, mits de vrije windvang en het zicht op de molen niet verder beperkt worden.

### 4.3 Bodem

#### 4.3.1 Bodemkwaliteit

In de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om de bodemkwaliteit te beschouwen in relatie tot de geplande functies. De milieuhygiënische bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de technische en financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan. Indien de bodemkwaliteit risico's met zich mee brengt of er sprake is van een spoedeisend geval van bodemverontreiniging dienen de risico's te zijn beheerd of weggenomen door sanering voordat met herontwikkeling kan worden gestart.

In het kader van de bestemmingsplanwijziging zijn met betrekking tot bodem twee delen van belang:

1. een deel van het gebied behoort tot de saneringslocatie van Olsafa.
2. het gebied ligt in de uiterwaarden (en behoort daarmee tot de waterbodem)

Om de bodemkwaliteit te beschouwen in relatie tot de gewenste ontwikkeling is gebruik gemaakt van reeds beschikbare informatie en uitgevoerde onderzoeken. Beoordeeld is of de bodemkwaliteit past bij de toekomstige bestemming.

#### 4.3.2 Beoordeling bodemkwaliteit

##### Olsafa

Een deel van het plangebied bevindt zich binnen de verontreinigingscontour van het Olsafa-terrein. Hier zijn parkeerplaatsen gepland en zal de ontsluiting richting de N337 worden gerealiseerd.

De realisatie van parkeerplaatsen op het Olsafa-terrein was reeds onderdeel van het bestemmingsplan Olst-West 2005 waarbij reeds is aangesloten bij de realisatie van het project Ruimte voor de Rivier.

Ter plaatse van de saneringslocatie van Olsafa zijn veel onderzoeken bekend (zie o.a. <http://www.overijssel.nl/thema%27s/bodem/projecten/sanering-olasfa/>). Van de provincie Overijssel is een overzicht ontvangen van de beschikbare bodeminformatie (omgevingsrapportage d.d. 15 maart 2017).

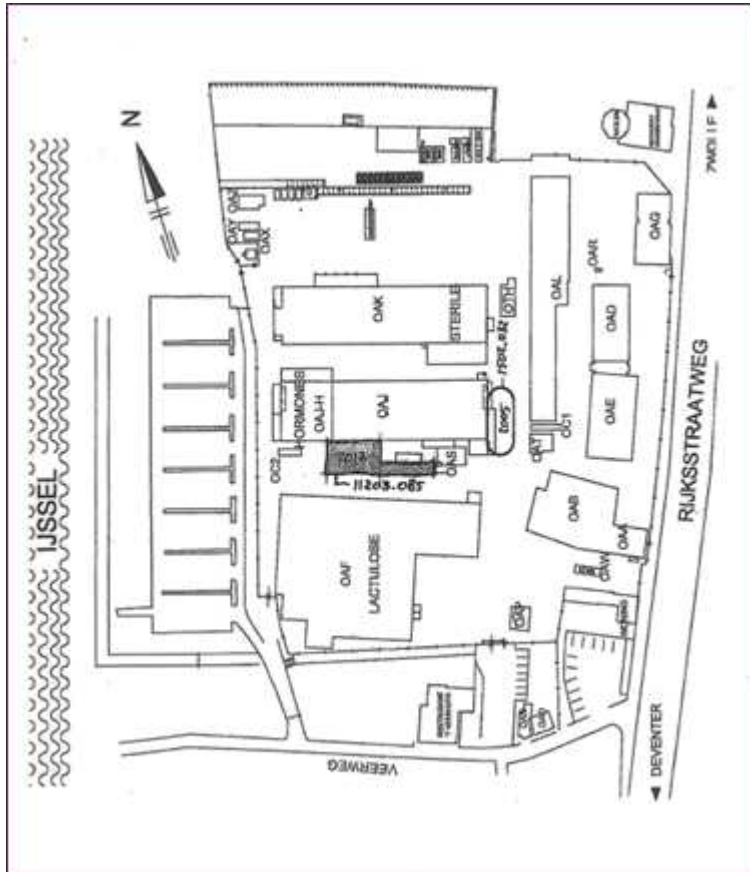
Op de website van de provincie is de actuele stand van zaken rondom de sanering in te zien. Het plangebied ligt in gebied A2. De sanering betreft een stoomsanering. Hierbij wordt door middel van stoom de bodem tot een diepte van 12 m opgewarmd. De teerverbindingen lossen daardoor uit de bodem op en kunnen via grondwater of als gas worden opgevangen en afgevoerd.

De mogelijkheid om parkeer- en inrij-mogelijkheden aan de noordkant van het Abbott-terrein is meegenomen bij de saneringsaanpak.

De gemeente Olst heeft informatie aangeleverd van de locatie Veerweg 12. Ter plaatse van de Veerweg 12 (zie figuur 2) is in 2012 een bodemonderzoek uitgevoerd (Verkennd bodemonderzoek Veerweg Olst, april 2012, van der Poel Milieu B.V., kenmerk 11203.085).

Met het onderzoek zijn verontreinigingen met PAK in de grond aangetoond (overschrijding tussenwaarde) en lood en minerale olie (overschrijding achtergrondwaarde). Naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek is een aanvullend onderzoek uitgevoerd (Aanvullend bodemonderzoek fase2, Veerweg Olst, juli 2012, van der Poel Milieu B.V., kenmerk

11203a02.085). Op de onderzoekslocatie is een sterke verontreiniging met PAK tot 1,5 m-mv aangetoond. De omvang is geschat op minder dan 25m<sup>3</sup> waardoor er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.



*Figuur : onderzoekslocatie Veerweg 12*

In 2016 is voor de locatie Veerweg 12 een bodemonderzoek gedaan in verband met de voorgenomen uitbreiding van een van Abbott-gebouwen (Milieukundig bodemonderzoek uitbreiding OAK gebouw Veerweg 12 Olst, november 2016, van Dijk Geo-en Milieutechniek B.V., kenmerk 152229). In dit onderzoek is geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen bouw. Vervolgens is een BUS-melding gedaan voor de sanering van een asbestverontreiniging door middel van het aanbrengen van een duurzame afdeklag van beton (Bus-melding d.d.23-12-2016). Op 20 februari 2017 is de beschikking afgegeven (instemmen met BUS-evaluatie). Hierin is opgenomen dat de asbestverontreiniging is gesaneerd door middel van een open ontgraving tot 1,4 m-mv ter plaatse van de geplande nieuwbouw. Er is geen restverontreiniging aanwezig, er is geen nazorg nodig.





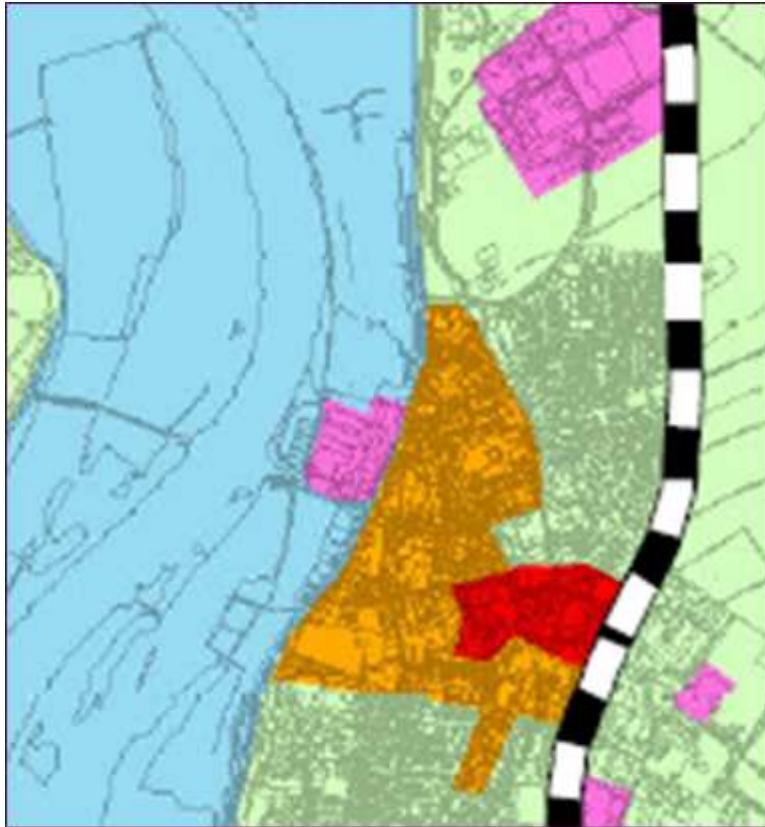
*figuur : asbestsanering Veerweg 12 (gearceerd)*

### **Uiterwaarden**

Ter plaatse van de uiterwaarden wordt recreatie mogelijk gemaakt (o.a. parkeren voor campers en aanleg van een recreatiestrand).

De gemeente Olst heeft diverse bodeminformatie aangeleverd waaronder de bodemkwaliteitskaart en Nota bodembeheer van de Regio IJsselland (6 februari 2013).

Gezien de ligging in de uiterwaarden valt het plangebied deels buiten de bodemkwaliteitskaart.

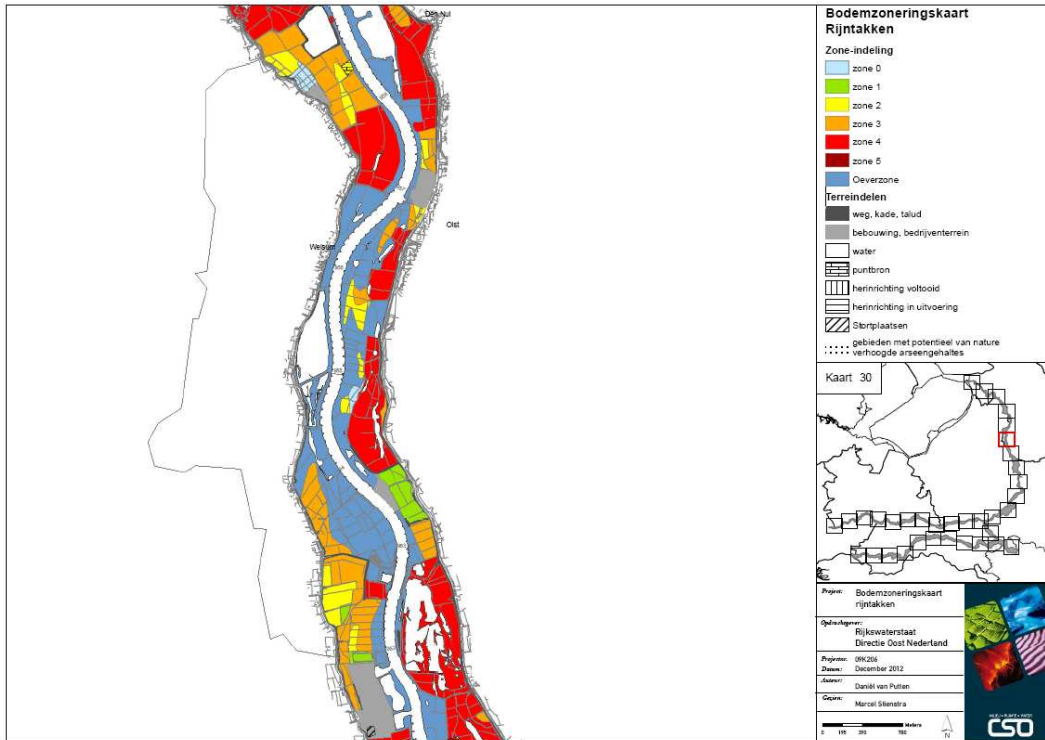


*figuur: uitsnede bodemkwaliteitskaart: zonekaart bovengrond (roze = industrie, blauw = uiterwaard, groen = buitengebied/samengevoegde zone, oranje = bebouwde kom Olst).*

Het plangebied maakt deel uit van het project Ruimte voor de Rivier. In het kader van de uiterwaardverlaging is geen recent uitgevoerd onderzoek naar de waterbodemkwaliteit beschikbaar (informatie opgevraagd Rijkswaterstaat d.d. 31 mei 2017).

Wel is in 2012 de bodemzoneringskaart geactualiseerd (CSO, projectnummer 09K206, november 2012). Langs de IJssel bij Olst wordt verwacht dat de waterbodem in de oeverzone ingedeeld kan worden in klasse A of B.





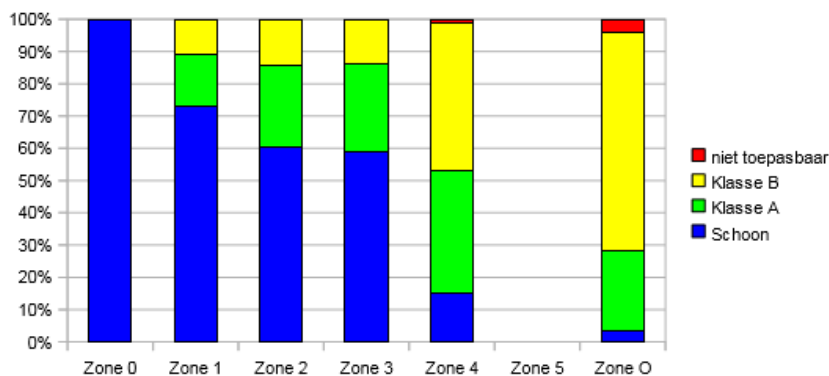
Bodemzoneringskaart

Tabel 3.4: gemiddelden IJssel

Stoffen		Ba	Cd	Co	Cu	Hg	Pb	Mo	Ni	Zn	PAK	Cr	As	PCB	HCB	DDT/DDD/DDE
Zone 0	2010		0	14	0	30		16	53	0	25	5	0,2450	0,0031		0,1390
	2001		1	27	0	54		29	148	1	39	17				
Zone 1	2010	135	1	11	29	0	53	1	25	128	1	29	11	0,9076	0,0051	0,0899
	2001		1	32	0	61		29	193	1	40	15				
Zone 2	2010	350	1	20	25	0	41	1	31	173	2	31	12	0,6427	0,0049	0,2086
	2001		2	52	1	109		33	347	3	62	23				
Zone 3	2010		1	29	0	56		31	166	1	34	12	0,3738	0,0066		0,1844
	2001		3	74	2	161		36	530	6	85	31				
Zone 4	2010	244	2	13	45	1	78	3	34	302	4	62	19	0,1073	0,0222	0,1834
	2001		5	108	3	201		37	682	9	121	38				
Zone O	2010	610	3	20	67	1	125	3	40	592	6	83	28	0,2114	0,0487	0,1107
	2001		4	81	2	155		38	663	5	102	32				

Tussen de dataset uit 2001 en de huidige gecombineerde dataset van de IJssel zitten enkele opmerkelijke verschillen. De waarden van de huidige gecombineerde dataset liggen voor vrijwel alle parameters voor alle zones aanzienlijk lager als de waarden uit 2001. Dit kan tot meer dan de helft minder zijn. De trend is wel ongeveer gelijk hoewel het onderscheid tussen de zones 1, 2 en 3 klein is. Opgemerkt wordt dat vooral in de IJssel het aantal monsters in de dataset aanzienlijk is toegenomen ten opzichte van 2001 (zie tabel 2.1).

Bij de klasse-indeling zijn, in tegenstelling tot de Waal, de bestrijdingsmiddelen nauwelijks klassebepalend.



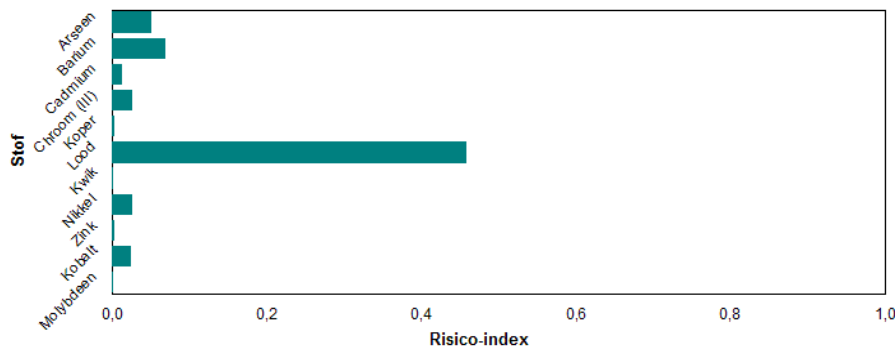
Figuur 3.3: histogram eindoordeel waarnemingen IJssel

### Actualisatie bodemzoneringskaart

Wanneer de gemiddelde waarden uit de actualisatie van de bodemzoneringskaart in de Risicotoolboxbodem gebruikt worden om de bodemkwaliteitsklasse (landbodem) te bepalen, is de uitkomst 'klasse industrie'. Hierbij is er vanuit gegaan dat de gemiddelde waarden gelden voor een standaard bodem.

Vervolgens kan met de risicotoolbox ook worden bepaald of de gemiddelde waarden leiden tot risico's bij gebruik als recreatiegebied. Hiervoor is uitgegaan van het (gevoelige) gebruik 'plaatsen waar kinderen spelen'. De risico-index is voor alle stoffen lager dan 0,5.

## Humane risico's



Resulta

at beoordeling verwachte bodemkwaliteit (humane risico's)

### 4.3.3 Conclusie bodemkwaliteit

Ondanks de nog voortdurende sanering zijn er geen belemmeringen ten aanzien van de milieuhygiënische bodemkwaliteit ten aanzien van de realisatie van het parkeerterrein en inrij-mogelijkheden aan de noordzijde van het Abbott-terrein.

Op het Olasfa-terrein is een sanering gaande. Uit recente onderzoeken blijkt dat het verontreinigde gebied doorloopt tot in de dijk onder de N337. Daarnaast is in het studiegebied een kleine kans op de aanwezigheid van asbest in de grond. Voorafgaand en tijdens realisatie van het plan dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van bodemverontreiniging en mogelijk asbest. Indien bodemverontreiniging en/of asbest wordt aangetroffen, betekent dit dat aanvullend onderzoek noodzakelijk is, inclusief eventuele maatregelen die moeten worden getroffen.

De milieuhygiënische kwaliteit van de uiterwaarde is niet bekend. Er worden echter ook geen (punt)verontreinigingen verwacht die een belemmering kunnen vormen voor het gebruik als recreatiegebied. Op basis van de bodemzoneringskaart kan een verwachting worden uitgesproken over de (water)bodemkwaliteit. Hoewel de waterbodem vermoedelijk wordt beoordeeld als klasse industrie wordt tegelijkertijd verwacht dat de bodem duurzaam geschikt is voor het beoogde gebruik. Er is derhalve geen belemmering voor de bestemmingswijziging.

Voorafgaand aan bouwwerkzaamheden kan, in het kader van de omgevingsvergunning, bodemonderzoek noodzakelijk zijn.

## 4.4 Geluid

De aanleg van de rotonde en de noordelijke ontsluitingsweg is planologisch reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Olst-West (vastgesteld 05-05-2005).

Door bureau Peutz is destijds onderzoek gedaan naar de akoestische gevolgen van de mogelijke aanleg van een rotonde op de Rijksweg (rapportnummer F 15322-14, d.d. 4 april 2005). In dit rapport wordt de volgende conclusie getrokken: "Vergelijking van de resultaten toont dat in de situatie met rotonde sprake is van een marginaal hogere geluidsbelasting dan in de situatie met voorrangskruising. Ten opzichte van de kruising wordt ter plaatse van het appartementengebouw een 0,1 à 0,2 dB(A) hogere waarden berekend. Bij de woningen gelegen op grotere afstand van de kruising is geen sprake van een verschil in geluidsbelasting. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de voornoemde marginale verschillen in geluidbelasting als niet waarneembaar en daarmee als akoestisch volstrekt verwaarloosbaar

kunnen worden aangemerkt. Concluderend kan gesteld worden dat de aanleg van een rotonde ten opzichte van de huidige situatie met een voorrangskruising, niet zal leiden tot een relevante wijziging van de geluidbelasting ter plaatse van de nabij gelegen woningen."

Door Royal Haskoning DHV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de reconstructie N337 Olst (notitie T&PBE5223N001D0.1, d.d. 13 februari 2017). Dit onderzoek leidt tot de volgende conclusie:

- Voor de Rijksstraatweg (N337) en De Meente is geen sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder vanwege het projecteren van een rotonde;
- Als gevolg van de nieuw aan te leggen weg richting Abbott is er geen sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat voor de beoordeelde woningen aan de Benedendijk 106 t/m 134 de geluidbelasting als gevolg van de N337 maatgevend is. De geluidbelasting neemt bij deze woningen met maximaal 1 dB toe.

Deze geluidbelastingen nemen als gevolg van cumulatie van de geluidbelasting van de Meente en de nieuw aan te leggen weg richting Abbot niet toe.

Na de verplaatsing van de parkeerplaats neemt aan de zuidzijde van het plangebied het aantal verkeersbewegingen af, omdat de parkeerplaats aan de noordzijde wordt ontsloten. Daarentegen komen in de vrijgekomen ruimte in de uiterwaarde dagrecreatieve voorzieningen. Er wordt naast wandelpaden ook een parkeerplaats gerealiseerd op de plaats waar nu de parkeerplaatsen van Abbott zijn gelegen, die bereikbaar is via de Veerweg. Op deze parkeerplaats zullen camperplekken worden gerealiseerd. Deze voorzieningen zullen niet leiden tot een groter aantal verkeersbewegingen dan in de situatie met de huidige parkeerplaats van Abbott.

In het voorliggende plan wordt de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen niet mogelijk gemaakt waarmee nadere toetsing aan de Wet geluidhinder niet noodzakelijk is.

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een verslechtering van het woon- en leefklimaat met betrekking tot geluid als gevolg van het wegverkeer.

#### 4.5 Luchtkwaliteit

In de huidige situatie is de N337 een voorrangsweg. Het verkeer vanaf De Meente verleent voorrang aan het doorgaand verkeer op de N337. In de autonome situatie komt een nieuwe weg te liggen tegenover de huidige aansluiting van De Meente op de N337. Deze weg heet Abbott (planologisch reeds mogelijk gemaakt in 2005). De Meente en Abbott verlenen beiden voorrang aan de N337. Het kruispunt wordt vervangen door een rotonde. In de situatie met rotonde worden de wegen die aansluiten op de rotonde naar buiten geplaatst, waardoor de weg meer ruimte inneemt. Ook de rotonde zelf is ruimer opgezet dan de kruising.

Door Royal Haskoning DHV is in een memo (Kenmerk P&SN001D01BE\_5223\_20160923 d.d. 23 september 2016) onderbouwd of het aanpassen van het kruispunt N337 - De Meente effecten heeft op de luchtkwaliteit.

De conclusies uit deze memo luiden:

- In de Monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn gegevens beschikbaar die beschrijven wat de huidige en verwachte luchtkwaliteit is in Nederland. Het prognosejaar 2020 beschrijft de verwachte concentraties voor de autonome situatie van het project. Deze concentraties zijn ruim onder de grenswaarde.
- In de plansituatie wordt de weg breder dan in de autonome situatie. Het verkeer wordt

hierdoor uit elkaar getrokken waardoor de uitstoot meer verspreid optreedt. Voor de luchtkwaliteit op de wettelijke toetsafstand, 10 meter van de wegrand, betekent dit dat de concentraties afnemen. Aangezien de concentraties in de autonome situatie voldoen aan de grenswaarden mag worden gesteld dat ook de concentraties met rotonde onder de grenswaarden blijven.

- De ontwikkelingen in relatie tot de rotonde voldoen aan de Wet Milieubeheer.

Onderstaand zijn deze concentraties (prognosejaar 2020) weergegeven, tussen haakjes is de grenswaarde uit de Wet milieubeheer opgenomen.

NO <sub>2</sub> -concentratie	PM <sub>10</sub> -concentratie	PM <sub>2,5</sub> -concentratie
[µg/m <sup>3</sup> ]	[µg/m <sup>3</sup> ]	[µg/m <sup>3</sup> ]
12,7 (40)	19,3 (40)	11,4 (25)

Gezien het feit dat de maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen ruim onder de wettelijke grenswaarden liggen is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

#### Stikstofdepositie Natura 2000 - rotonde

De wijziging in afwikkeling van het verkeer heeft gezien de afstand tot het habitatrictlijngebied (1,7 km noordwestelijk) ten aanzien van stikstofdepositie geen negatieve gevolgen. In de AERIUS applicatie Monitor 20154 staan de gevoelige locaties van de Natura 2000 opgenomen als 'relevante hexagonen'.

Bij een berekening in het AERIUS vindt de beoordeling van stikstofdepositie plaats op deze relevante hexagonen. De afstand van de relevante hexagonen in De Rijntakken ten opzichte van locatie van de rotonde is ruim 2,5 kilometer. Op deze afstand is het effect van de wegasverplaatsing verwaarloosbaar klein. De rotonde leidt daarom niet tot een toename van de stikstofdepositie op de relevante hexagonen in het Natura 2000-gebied.

## 4.6 Externe veiligheid

### Normstelling en wetgeving

#### Normstelling

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen in de directe omgeving lopen als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt en transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- transport van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen.

#### Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Voor zowel bedrijvigheid als transport van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor bedrijvigheid staat dit in het Besluit externe

veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen staat dit in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Voor buisleidingen staat dit in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In deze besluiten zijn de centrale begrippen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het Plaatsgebonden Risico (PR) van een activiteit met gevaarlijke stoffen is de kans per jaar om te overlijden op een bepaalde plaats ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen bij die activiteit wanneer iemand 24 uur per dag gedurende het gehele jaar onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Het Groepsrisico (GR) van een activiteit met gevaarlijke stoffen is de cumulatieve kans per jaar dat een groep mensen met een minimale grootte overlijdt ten gevolge van de mogelijke ongevallen met gevaarlijke stoffen bij die activiteit.

De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde. De oriëntatiewaarde is een ijkpunt in een systeem waarin gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen. Indien de oriënterende waarde voor het GR wordt overschreden, kan dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen opleveren voor (delen van) het betreffende gebied.

#### *Wet Basisnet*

De Wet Basisnet voegt een nieuw hoofdstuk toe aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Deze toevoeging omvat regels voor het vaststellen van het maximaal toegestane risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdwegen, binnenwateren en de hoofdspoorwegen en de bebouwde omgeving die hier langs ligt en de veiligheid van omwonenden. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

#### *Regeling Basisnet*

In de Regeling Basisnet zijn de basisnetafstanden voor de weg, het spoor en het water vastgelegd.

De basisnetafstand geeft aan voor welke afstand een risicoplafond geldt. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een PR-plafond en een GR-plafond.

Een PR-plafond is in de Regeling Basisnet omschreven als de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal  $10^{-6}$  per jaar is. Het GR-plafond is in dezelfde regeling omschreven als de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal  $10^{-7}$  of  $10^{-8}$  per jaar is.

#### *Besluit externe veiligheid transportroutes*

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd. Daarmee wordt voor ruimtelijke besluiten nadrukkelijk vastgelegd om rekening te houden met de risico's van transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

#### *Besluit externe veiligheid inrichtingen*

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is bedoeld om mensen in de buurt van een bedrijf met gevaarlijke stoffen te beschermen. Bij een omgevingsvergunning milieu of een ruimtelijk besluit rond zo'n bedrijf moet rekening worden gehouden met veiligheidsafstanden ter bescherming van individuen (plaatsgebonden risico) en groepen personen (groepsrisico).

#### *Besluit externe veiligheid buisleidingen*

Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het Bevb beschrijft de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en van de gemeenten.

Het Bevb geeft de risiconormen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Een risicocontour (ofwel plaatsgebonden risico) geeft aan hoe groot in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.

### **Plangebied**

Op basis van de openbare Risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied drie risicovolle bronnen zijn gelegen:

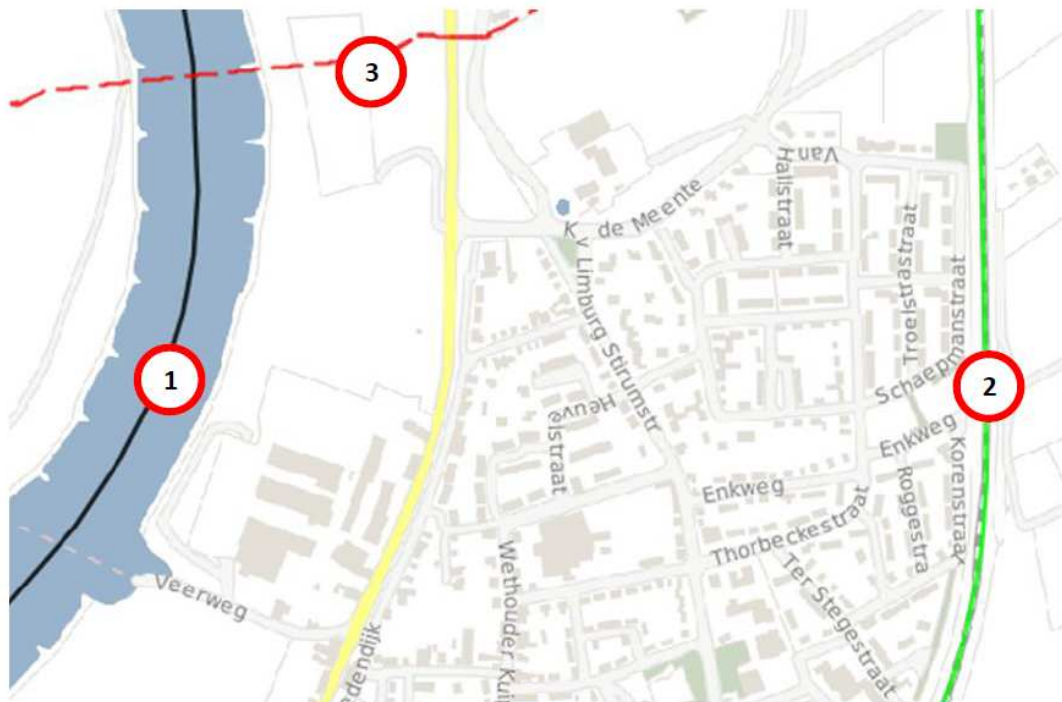
1. De IJssel als onderdeel van de basisnetroute Corridor Rijn - Oost-Nederland;
2. Basisnetroute spoor 150, Deventer West - Zwolle Oost;
3. Hogedruk gastransportleiding N-556-60.

De N348 bij Wesepe is als enige weg in de gemeente aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Deze weg ligt op zeer grote afstand van het plangebied. Voor alle overige incidentele transporten van routeringsplichtige gevaarlijke stoffen over andere wegen in de gemeente, is een ontheffing van de routing nodig.

Ten oosten van het plangebied ligt de Provincialeweg N377. Uit beschikbare gegevens ('Jaarintensiteiten VGS op de weg' op [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)) blijkt dat over het gedeelte van de N377 ter hoogte van het plangebied geen transport van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Op het noordelijker gelegen deel van de N377, vanaf de kruising met de Raalterweg (N756) en noordelijker, is dit in beperkte mate (488 transporten LF1 per jaar) wel het geval. Gezien de grote afstand tussen dat wegvak en het plangebied (ca. 4,5 km) is dit niet van invloed op het plan.

Uit aanvullende informatie van de gemeente blijkt dat er een ontheffing is verleend voor het vervoer van LPG naar het LPG tankstation aan de Meente. Voor dit transport is een ontheffing verleend met een voorgeschreven route, de LPG tankauto's komen vanaf Den Nul over de Rijksstraatweg en nemen de afslag naar de Meente bij het vertrekken moeten ze dezelfde route in omgekeerde inrichting volgen. Hier vindt op ca. 300 meter afstand van het plan, beperkt (35 transporten per jaar) transport van LPG plaats. Gezien de afstand en het zeer beperkt aantal transporten is de invloed op het plan verwaarloosbaar klein.





### Plaatsgebonden risico

#### 1. IJssel

Voor een basisnetroute water geldt een  $PR=10^{-6}$  contour van 0 meter, dit betekent dat de plaatsgebonden risicocontour zich beperkt tot het water en daarmee het plangebied niet overlapt.

#### 2. Spoorlijn Deventer - Zwolle

Uit de gegevens van Regeling basisnet blijkt voor dit spoortraject een  $PR=10^{-6}$  contour van 0 meter, dit betekent dat de plaatsgebonden risicocontour zich beperkt tot de spoorlijn en daarmee het plangebied niet overlapt.

#### 3. Hogedruk gasleiding

Uit de toelichting van het Partieel bestemmingsplan Welsum - Verlegging gasleiding d.d. 15-06-2015, blijkt dat het plaatsgebonden risico van de verlegging van gastransportleiding N-556-60 voldoet aan voorwaarde dat het PR op een afstand van vier meter gemeten uit het hart van de leiding, die een ontwerpdruk van 40 bar heeft, niet hoger is dan  $10^{-6}$  per jaar. Daarmee overlapt de plaatsgebonden risicocontour het plangebied niet.

Geconcludeerd wordt dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

### Groepsrisico

#### 1. IJssel

De invloed op het groepsrisico van deze bron wordt bepaald door een eventuele wijziging in de populatie binnen het invloedsgebied van deze transportroute. Na het verplaatsen van het parkeerterrein van Abbott, wordt het vrijgekomen gebied ingericht ten behoeve van extensieve dagrecreatie.

Uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) blijkt dat het groepsrisico wordt bepaald door de hoeveelheden vervoerde stofcategorieën GT3 (Toxisch tot vloeistof verdicht gas) of LT2 (Toxische vloeistof). Uit de handleiding valt af te lezen dat alleen als GT3 of LT2 in de vervoersstroom aanwezig zijn er een mogelijkheid is dat het groepsrisico in de buurt komt van



10% van de oriëntatiewaarde. Op deze transportroute zijn GT3 en LT2 niet in de vervoersstroom aanwezig. Mede gezien het beperkt aantal mensen dat gedurende een beperkte tijd in het gebied aanwezig is er sprake van een zeer beperkt groepsrisico.

## 2. Spoorlijn Deventer - Zwolle

Het invloedsgebied (waarbinnen het groepsrisico wordt bepaald) van een basisnet transportroute bedraagt 200 meter. De spoorlijn is gelegen op circa 600 meter afstand van het plangebied. Het groepsrisico van deze transportroute wordt niet beïnvloed door de voorgenomen ontwikkeling.

## 3. Hogedruk gasleiding

In het Handboek buisleiding in bestemmingsplannen zijn afstanden opgenomen die Gasunie hanteert om het gebied af te bakenen waarbinnen bebouwing wordt geïnventariseerd ten behoeve van de groepsrisicoberekening. De hogedruk gasleiding ten noorden van het plangebied heeft een diameter van 8,62 inch en een werkdruk van maximaal 40,00 bar. Voor een dergelijke leiding wordt een inventarisatieafstand gehanteerd van 95 meter. Het plangebied ligt op ruim 150 meter afstand van de leiding en daarmee buiten het gebied waarbinnen het groepsrisico beïnvloed kan worden.

Ten aanzien van het groepsrisico kan gesteld worden dat het bestaande groepsrisico erg laag is binnen het plangebied. De voorziene ontwikkeling naar extensieve dagrecreatieve voorzieningen in dit bestemmingsplan maakt dat de toename van de populatie binnen het plangebied verwaarloosbaar is. Andere voorziene ontwikkelingen binnen het plangebied zijn niet relevant voor het groepsrisico. Een verantwoording van de toename van het groepsrisico kan daarom achterwege worden gelaten.

## 4.7 Bedrijven en milieuzonering

In dit bestemmingsplan is een tweetal ontwikkelingen voorzien die een mogelijk impact kunnen hebben op de woon- en leefomgeving. Het betreft de verplaatsing van het parkeerterrein van Abbott naar de noordzijde van het terrein en de realisatie van dagrecreatieve voorzieningen in de IJsselzone.

### Verplaatsing parkeerterrein

Binnen het plangebied is het bedrijf Abbott Biologicals B.V. gevestigd. Aan de westzijde van het plangebied ligt het parkeerterrein van het bedrijf. Binnen het plan is een verplaatsing van het parkeerterrein naar de noordzijde voorzien.

Op basis van de gegevens uit de, in het kader van vergunningaanvragen, verrichte akoestische onderzoeken door bureau Peutz (meest recent 30 januari 2015) wordt geconcludeerd dat deze verplaatsing zal leiden tot een toename van de geluidbelasting in beoordelingspunt 4 (Rijksstraatweg 45). Deze toename zal beperkt zijn, gezien het gering aantal personenwagens van personeel in de maatgevende nachtperiode. Uit het onderzoek blijkt dat momenteel de geluidbelasting in de nachtperiode in beoordelingspunt 4, gelijk is aan de grenswaarde ter plaatse. De inrichting van de nieuwe parkeerplaats zal dus zodanig uitgevoerd dienen te worden dat deze grenswaarde niet overschreden wordt.

De (verplaatste) parkeerplaats wordt ontsloten door de nieuw aan te leggen noordelijke ontsluitingsweg die aansluit op de aan te leggen rotonde. Deze ontsluitingsweg is planologisch reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan OIst-West (vastgesteld 05-05-2005). Door Royal Haskoning DHV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de reconstructie N337 OIst (notitie T&PBE5223N001D0.1, d.d. 13 februari 2017). In dit onderzoek is ook de nieuw aan te leggen weg richting Abbott betrokken. Uit dit onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde uit

de Wet geluidhinder ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen niet wordt overschreden. Geconcludeerd wordt dat de wijzigingen met betrekking tot het Abbott terrein niet leiden tot een wijziging van het woon- en leefklimaat.

### **Realisatie dagrecreatieve voorzieningen**

Bij de realisatie van de dagrecreatieve voorzieningen moet beoordeeld worden of deze voorzieningen niet gehinderd worden door de aanwezigheid van het bedrijf Abbott en andersom of de nieuwe voorzieningen geen extra belemmering vormen voor de aanwezigheid van het bedrijf.

Het bedrijf Abbott betreft een farmaceutische productenfabriek (formulering en afvullen geneesmiddelen, sbi: 2120-1) die is ingeschaald in milieucategorie 3.1. Hierbij hoort een grootste afstand tot een rustige woonwijk van 50 meter voor de aspecten geluid, gevaar en geur. Vanwege de gebiedskenmerken kan de IJsselzone echter aangemerkt worden als een gemengd gebied: het gebied wordt gekenmerkt door de ligging aan de provinciale weg en het voorkomen van diverse functies naast elkaar. Hierdoor kan de richtafstand met één stap terug gebracht worden, tot 30 meter. Binnen de 30 meter van het bedrijf zullen enkele dagrecreatieve voorzieningen worden gerealiseerd, zoals fiets- en wandelpaden. Volgens het Activiteitenbesluit, en in lijn daarmee de Wet geluidhinder, behoren dergelijke voorzieningen niet tot gevoelige bestemmingen/ terreinen. De reden hiervoor is dat relatief beperkte duur van de aanwezigheid van bezoekers van het gebied. Een terrein of gebouw wordt als gevoelig aangemerkt indien zich hier permanent, of een groot deel van een etmaal personen bevinden. Dit is in de IJsselzone niet het geval.

De camperplaatsen vormen hier een uitzondering op aangezien hier ook overnacht mag worden. Echter, camperplaatsen zijn volgens artikel 1 van de Bevi niet aan te merken als kwetsbare objecten. Als een kwetsbaar object kan worden aangemerkt: "kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen". De acht camperplaatsen voldoen hier niet aan. Er kan dus van uit worden gegaan dat de camperplaatsen geen rekening hoeven te houden met de aanwezigheid van het bedrijf.

Aangezien de dagrecreatieve voorzieningen geen gevoelige terreinen zijn, leveren deze net als de camperplaatsen geen extra belemmering op voor het bedrijf.

Er bevinden zich geen gevoelige bestemmingen in de nabijheid van de nieuwe dagrecreatieve voorzieningen waardoor dus ook geen sprake zal zijn van belemmeringen.

## **4.8 Natuur en ecologie**

Ten behoeve van de voorziene ontwikkelingen is een Quickscan Natuurwetgeving uitgevoerd. Het onderzoek is bijgevoegd in bijlage 3. In onderstaande zijn de belangrijkste bevindingen en conclusies van het onderzoek opgenomen.

### **Toetsing beschermde soorten**

Op basis van het literatuuronderzoek en/of veldbezoek wordt geconcludeerd dat er mogelijk foerageergebied voor diverse vleermuissoorten in het plangebied aanwezig is en dat mogelijk beschermde vissoorten (beekprik, elrits, houting), dagvlinders (grote weerschijnvlinder, kleine ijsvogelvlinder, sleedoornpage) en diverse broedvogels in het plangebied voorkomen. Andere beschermde soorten worden uitgesloten.

#### *Vleermuizen foerageergebied*

Het is mogelijk dat het plangebied en directe omgeving gebruikt wordt door vleermuizen als foerageergebied. Het voornemen heeft echter geen negatieve gevolgen voor deze functie. Een

nader onderzoek naar vleermuizen is niet noodzakelijk.

#### *Vissen*

De IJssel is mogelijk onderdeel van het leefgebied voor de beekprik, elrits en houting. Door het voornemen worden er geen ingrepen gedaan in de hoofdstroom. Negatieve gevolgen voor deze soorten worden uitgesloten. Nader onderzoek is niet nodig.

#### *Vlinders*

Op basis van de huidige planvorming, waarin er vanuit wordt gegaan dat er géén bomen worden gekapt of houtwallen verdwijnen kunnen negatieve effecten op deze vlinders worden uitgesloten. Nader onderzoek is niet nodig.

#### *Broedvogels*

Het plangebied biedt in potentie mogelijkheden als broedlocatie voor diverse vogelsoorten waarvan het nest niet jaarrond beschermd is. Eventueel in gebruik zijnde broedlocaties/nesten van vogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd (ontheffing is niet mogelijk). Voor het broedseizoen (verschilt per soort) wordt in de wet geen standaardperiode aangehouden, doorgaans kan globaal uitgegaan worden van 15 maart tot 15 augustus. Voor enkele vogelsoorten zoals uilen begint het broedseizoen vroeger in het jaar. Buiten het broedseizoen zijn nesten niet beschermd, behalve als het nesten van vogelsoorten met een jaarrond beschermde nest betreft. Deze soorten worden niet in het plangebied verwacht. Een nader onderzoek is niet nodig.

#### **Toetsing beschermde gebieden**

Het plangebied is deels binnen het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' gesitueerd. Mogelijk heeft het voornemen negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van dit beschermde gebied. Hierdoor is voor de uitvoering van het voornemen mogelijk een vergunning in het kader van de Wnb noodzakelijk. Om duidelijkheid te verkrijgen of het voornemen negatieve gevolgen (waaronder stikstofdepositie) heeft op de instandhoudingsdoelstellingen wordt geadviseerd om een nader onderzoek (Natura 2000- Voortoets) uit te voeren om de mogelijke effecten van het voornemen af te bakenen.

Hiernaast is het plangebied onderdeel van het Nationaal NatuurNetwerk (NNN). Het voornemen heeft mogelijk invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN. Door het voornemen wordt de aanleg van een parkeerterrein en de recreatieve ontwikkeling van de uiterwaard mogelijk gemaakt, wat ten kost kan gaan van de aanwezige natuurwaarden. Om deze potentiële effecten te bepalen wordt geadviseerd om een nadere beoordeling uit te voeren.

In het kader van de aanleg van de rotonde is door de provincie Overijssel een 'Plan in Hoofdlijnen' opgesteld. In dit plan zijn onder andere de gevolgen van de rotonde op de omgeving bepaald, waarbij ook is gekeken naar de effecten op Natura 2000 en NNN. Het rapport is bijgevoegd in bijlage 4.

#### **Conclusie**

##### *Soortenbescherming*

Het projectgebied en de directe omgeving heeft een functie voor algemene broedvogels. Voor deze soorten geldt dat de eventueel in gebruik zijnde broedlocaties/nesten alleen gedurende het broedseizoen beschermd zijn. Verstoring van deze nesten is niet toegestaan en daar wordt bovendien geen ontheffing voor verleend. Door buiten het broedseizoen te werken, kunnen negatieve effecten worden voorkomen. Het broedseizoen is een globale periode, ook broedgevallen buiten deze periode zijn beschermd.

Gevolgen voor beschermde natuurwaarden (soorten en/of gebieden) worden uitgesloten.

### *Gebiedsbescherming*

De herinrichting vindt plaats binnen begrensde Natura 2000 Rijntakken dat als vogelrichtlijngebied is aangewezen. De herinrichting heeft geen negatieve gevolgen voor broedvogels. Deze soorten komen niet voor binnen het plangebied en omgeving.

De herinrichting in de uiterwaarden (grasland) betekent verlies aan (potentieel) foerageergebied van niet broedvogels (grasetende ganzen en eenden, weidevogels). Het ruimtebeslag is relatief ten opzichte van het areaal aan beschikbaar foerageergebied binnen begrensde vogelrichtlijngebied zeer klein. Daarnaast wordt door de soorten buiten begrensde gebied gevoerageerd. Het verlies heeft geen significant negatieve gevolgen voor de niet broedvogels en bijbehorende instandhoudingsdoelen.

De wijziging in afwikkeling van het verkeer heeft gezien de afstand tot het habitatrictlijngebied ( 1,7 km noordwestelijk) ten aanzien van stikstofdepositie geen negatieve gevolgen. In de AERIUS applicatie Monitor 2015 vindt de beoordeling van stikstofdepositie plaats op deze relevante hexagonen. De afstand van relevante hexagonen in De Rijntakken ten opzichte van locatie van de rotonde is ruim 2,5 kilometer. Op deze afstand is het effect van de wegasverplaatsing verwaarloosbaar klein. De rotonde leidt daarom niet tot een toename van de stikstofdepositie op de relevante hexagonen in het Natura 2000-gebied de Rijntakken.

### **Advies**

#### *Soortenbescherming*

Geadviseerd wordt versturende werkzaamheden buiten de kwetsbare periodes van de aanwezige soorten uit te laten voeren. Voor broedvogels wordt geadviseerd de versturende werkzaamheden buiten het broedseizoen (doorgaans tussen 15 maart en 15 augustus) uit te laten voeren. Voor enkele vogelsoorten zoals uilen begint het broedseizoen vroeger in het jaar. Wordt er wel in het broedseizoen gewerkt dan dient voorafgaand aan de werkzaamheden een deskundige op het gebied van vogels te worden ingezet. De deskundige stelt vast of er broedsels aanwezig zijn en zo ja of deze worden verstoord door de toekomstige werkzaamheden. Het resultaat van deze controle kan gevolg hebben voor de uitvoering en planning indien er broedsels worden aangetroffen.

Voorts wordt geadviseerd met de verlichting (tijdens de werkzaamheden) rekening te houden met soorten die gevoelig zijn voor licht (bijvoorbeeld vleermuizen). Dit kan door het licht zo veel mogelijk te richten, zo min mogelijk tijdens de nacht en schermer te werken en strooilicht zo veel mogelijk te beperken.

#### *Gebiedsbescherming*

Een nadere verslechteringsstoets is nodig om te bepalen in hoeverre het gebied wordt gebruikt door niet-broedvogels en wat het verlies aan foerageergebied is.

In de verslechteringsstoets zal nader gekeken moeten worden naar cumulatie van overige projecten/plannen met invloed op foerageergebied van niet broedvogels. Project Stroomlijn is een relevant voorbeeld, waarvan de ingreep overigens leidt tot een verbetering van leefgebied van niet broedvogels.

## 4.9 Waterhuishouding

### 4.9.1 Watertoets

De watertoets is een verplicht te doorlopen procedure bij het opstellen van ruimtelijke plannen zoals een bestemmingsplan. De watertoets resulteert in een waterparagraaf die gebruikt kan worden in het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplangebied is deels gelegen in de uiterwaard van de IJssel en maakt deel uit van het HWBP Ruimte voor de Rivier.

#### Watertoetsprocedure

De watertoets is uitgevoerd door Waterschap Drentse en Overijsselse Delta. Van het waterschap is onderstaande reactie ontvangen (per email, dhr. Steenbruggen): *"Op 15 april 2017 is de digitale watertoets uitgevoerd voor het project "Rivierzone Olst: aanleg recreatiezone + parkeerplaats en ontsluitingsweg incl. aanleg rotonde aan de provinciale weg' in de gemeente Olst-Wijhe.*

*Hieruit blijkt dat dit plan deels is gelegen binnen de invloedzone Waterkering IJssel. De Legger primaire waterkeringen van het waterschap is hier van toepassing. De waterkering (incl. profiel van vrije ruimte) en de beschermingszone moet conform Barro worden aangeduid als respectievelijk 'Waterkering' en 'Gebiedsaanduiding Vrijwaringszone - dijk'.*

*Voor de locatie van de waterkering en de beschermingszones zie <https://www.wdodelta.nl/wdodelta-kaart/>*

*Tevens is in de uiterwaard van de IJssel de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier (bevoegd gezag RWS) van toepassing. Zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-1996-77-p9-SC5738.html>*

*Het waterschap is in januari dit jaar de Verkenningsfase gestart voor het Hoogwater Beschermingsprogramma (HWBP)-project Zwolle-Olst. Het plangebied Rivierzone Olst ligt deels in het projectgebied HWBP-Zwolle-Olst. Het realiseren van een parkeerplaats en een rotonde op de kruising De Meente - N337 zijn binnen dit project door de gemeente Olst-Wijhe als zogenaamde meekoppelkans gekenmerkt. Dit betekent dat in het project onderzocht wordt om de parkeerplaats en de rotonde gezamenlijk en gelijktijdig te realiseren. Het is van belang in het bestemmingsplan daar op in te gaan en dat het bestemmingsplan de oplossingsmogelijkheden hiertoe niet beperkt. Op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau tussen gemeente Olst-Wijhe en WDO Delta is contact hierover. "*

Op 1 juni heeft Rijkswaterstaat (mevr. Y. Borgers) ook een wateradvies gegeven:

*"Ter aanvulling en correctie op de mail van het Waterschap:*

*De locatie voor de rotonde is deels gelegen in het rivierbed van de IJssel. Naast de zorg voor de primaire waterkeringen dient hier de afvoer- en bergingscapaciteit van de rivier beschermd te worden, de veiligheid tegen overstromingen gewaarborgd, de mogelijkheden tot verruiming van de afvoer behouden en de ruimtelijke kwaliteit verbeterd. Deze nationale belangen dienen zowel in het ruimtelijk als in het waterspoor beoordeeld te worden. De Waterwet (Waterbesluit en Waterregeling), de Beleidsregels grote rivieren en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ([http://wetten.overheid.nl/BWBR0030378/2017-03-28#Hoofdstuk2\\_Titeldeel2.4](http://wetten.overheid.nl/BWBR0030378/2017-03-28#Hoofdstuk2_Titeldeel2.4)) geven hiervoor de juridische grondslag. De Beleidslijn grote rivieren (opvolger van de beleidslijn ruimte voor de rivier) is het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen in het rivierbed. (voor info zie o.a. [www.helpdeskwater.nl](http://www.helpdeskwater.nl) en [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl))."*

Op 21 augustus 2017 heeft Rijkswaterstaat het voorontwerp Olst-West beoordeeld. De opmerkingen zijn verwerkt en hebben geleid tot aanpassing van de waterparagraaf.



Met bovenstaande is in de watertoetsprocedure geborgd dat zowel waterschap als Rijkswaterstaat op de hoogte zijn van de plannen.

#### 4.9.2 Waterkader

##### Landelijk kader

Zoals door waterschap en RWS is aangegeven zijn voor het plangebied de Beleidslijn en Beleidsregels Grote Rivieren (opvolger van Ruimte voor de Rivier), Waterwet en Barro van toepassing.

In het Barro is de IJssel aangemerkt als een nationaal belang. Vanaf de IJssel moet een vrijwaringszone van 25 meter aangehouden om de vaarweg te beschermen. Daarnaast dienen het stroomvoerend regime en het rivierbed te worden beschermd.

De Beleidslijn grote rivieren (opvolger van de beleidslijn ruimte voor de rivier) is het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen in het rivierbed.

Om de geplande ontwikkelingen te kunnen afwegen is gebruik gemaakt van de Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren en de detailkaart (blad 94) bij de Beleidslijn (beschikbaar via [www.helppdeskwater.nl](http://www.helppdeskwater.nl)).

De geplande ontwikkelingen zijn beschreven in hoofdstuk 2 en bestaan uit:

- aanleg van dagrecreatieve voorzieningen incl. parkeren in de uiterwaarde
- verplaatsing parkeerterrein Abbott
- aanleg van rotonde
- verplaatsing bijgebouw en uitruil grond van de molen

De IJssel ter plaatse van Olst kent een stroomvoerend regime. Het rivierbed is het gedeelte tussen de primaire waterkeringen aan beide zijden van de rivier. Voor dit bestemmingsplan is relevant dat het gehele plangebied binnen de rivierzone ligt. De N337 is immers de primaire waterkering.

De aanleg van de dagrecreatieve voorzieningen worden beschouwd als activiteiten in een gebied onder stroomvoerend regime waarbij de ontwikkelingen onlosmakelijk zijn verboden met de waterrecreatie (stap 3 afwegingskader uit de handreiking). De aanleg van de vissteiger mag het veilig en doelmatig gebruik van de IJssel niet belemmeren. Er is daarom ook geen zwem-mogelijkheid en geen botenhelling of aanlegsteiger voorzien.

De parkeer- en camperplaatsen zijn niet onlosmakelijk met de waterrecreatie verbonden. Ook het openluchttheater valt hier buiten.

Realisatie van het parkeerterrein met camperplaatsen is mogelijk op basis van Barro (art. 2.4.2) en zijn, bij aanleg op maaiveldniveau, niet watervergunningplichtig. De bouw van het openlucht theater is mogelijk watervergunningplichtig. De aard en omvang het deze voorziening zijn nog niet bekend. Deze dienen zodanig te zijn dat geen negatief effect optreedt ten aanzien van de afvoercapaciteit of waterbergend vermogen.

De verplaatsing van het parkeerterrein Abbott naar de noordzijde van het bedrijf, inclusief de aansluiting op de aan te leggen rotonde, leidt tot een vermindering van zwaar verkeer over de dijk en verbetering van de verkeersveiligheid. De verbetering van de veiligheid is een groot openbaar belang. Door de aanwezige bebouwing (woonkern) aan de oostzijde van de dijk is aanleg van de rotonde buiten het rivierbed niet mogelijk. Het parkeerterrein van Abbott wordt verplaatst naar een voor de rivier meer gunstig gelegen locatie en leidt daardoor niet tot negatieve effecten.

In het bestemmingsplan Olst-West 2005 is reeds opgemerkt dat het Olasfa-terrein na bodemsanering op een lager maaiveldniveau kan worden opgeleverd waarbij ook het bestaande parkeerterrein wordt ontmanteld. Door deze maatregelen krijgt de rivier ter hoogte van het plangebied meer ruimte, waardoor de toekomstige afvoercapaciteit wordt vergroot. Hiermee wordt voldaan aan de eisen uit de Beleidslijn Grote Rivieren dat bergend vermogen niet mag afnemen en dat afvoercapaciteit niet belemmerd wordt.

De uitruil van de gronden bij de molen heeft geen gevolgen voor de IJssel.

Tegelijk met de uitruil wordt de realisatie van een bijgebouw van 80 m<sup>2</sup> mogelijk gemaakt. Omdat er wordt gebouwd binnen het rivierbed zal een watervergunning noodzakelijk zijn. Omdat de locatie van het bijgebouw (zie hoofdstuk 2) is gelegen op een reeds verhard terrein zijn er geen belemmeringen voor de rivier of waterberging.

### **Waterschap**

Uit de email-correspondentie met het waterschap blijkt dat voor dit bestemmingsplan, gelegen binnen de rivierzone, de landelijke kaders van belang zijn.

### **Gemeentelijk kader**

De gemeente Olst-Wijhe beschikt over een gemeentelijk rioleringsplan 2015-2020. Hierin is beleid geformuleerd voor het omgaan met afvalwater, grondwater en hemelwater binnen de gemeente.

De geplande ontwikkelingen leiden niet tot een toename van afvalwater. Ook heeft de herontwikkeling geen gevolgen voor het grondwater.

Door de aanleg van de nieuwe parkeerplaats, de aanleg van de rotonde met toegangsweg en de bouw van een bijgebouw bij de molen vindt een toename van verharding plaats.

Binnen het rivierbed heeft dit geen negatief effect (en bovendien wordt het Olasfaterrein op een lager niveau opgeleverd).

De gemeente Olst-Wijhe streeft naar het zoveel mogelijk afkoppelen (geen hemelwater via riolering) en infiltratie op eigen terrein (toename verharding compenseren door minimaal 10 mm berging per verharde m<sup>2</sup> aan te leggen).

### **4.9.3 Wateradvies**

Voor de herinrichting van het gebied waarbij zowel recreatie in de uiterwaarden mogelijk wordt gemaakt als extra parkeervoorziening aan de noordkant van het gebied (inclusief ontsluiting via een rotonde) en uitruil/bouw bij het molenterrein is reeds afstemming tussen gemeente Olst-Wijhe, het waterschap Drentse en Overijsselse Delta en Rijkswaterstaat.

Voor realisatie van dit plan dient rekening te worden gehouden met de voorwaarden die vanuit waterschap, RWS en gemeente voor het gebied gelden.



## Hoofdstuk 5      Uitvoerbaarheid

### 5.1      Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan moet aangetoond worden. Een van de manieren om dit te achterhalen is het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure. Tijdens deze procedure zijn verschillende momenten aanwezig waarop instanties, omwonenden en anderen een reactie kunnen geven op het bestemmingsplan. Daarbij gaat het achtereenvolgens om overleg, zienswijzen en beroep. Wanneer nodig wordt het bestemmingsplan aangepast op grond van ingediende reacties.

#### 5.1.1   Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het concept bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg verstuurd naar Rijkswaterstaat, het waterschap Drents Overijsselse Delta, de provincie Overijssel en het bedrijf Abbott. Naar aanleiding van de reacties is het bestemmingsplan aangepast.

#### 5.1.2   Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

PM

#### 5.1.3   Vaststelling

PM

### 5.2      Economische uitvoerbaarheid

PM





## Hoofdstuk 6 De bestemmingen

### 6.1 Algemene juridische opzet

Het bestemmingsplan is opgezet als een bestemmingsplan, als bedoeld in artikel 3.1 Wro. De ruimtelijke indeling van het gebied, alsmede de toegestane functies en maten zijn op de plankaart en in de regels vrij gedetailleerd geregeld. Het is wenselijk dat het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om in te spelen op redelijke en acceptabele veranderingswensen. Daartoe wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de Wro biedt, in de vorm van de daarin opgenomen zogenaamde flexibiliteitsbepalingen namelijk de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om ontheffing te verlenen (ex artikel 3.6 lid 1 c Wro) en het plan te wijzigen (ex artikel 3.6 lid 1 a Wro). De bedoelde afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden dienen voldoende "objectief" begrensd te zijn. De kwantitatieve omvang/reikwijdte ervan is vaak al in de betreffende regels zelf bepaald.

### 6.2 Bestemmingen

#### 6.2.1 Bedrijf

De bestemming Bedrijf is toegekend aan het bestaande perceel van Abbott en het deel van het molenterrein dat over wordt gedragen aan Abbott. Tevens krijgt de te realiseren parkeerplaats aan de noordzijde van het terrein de bestemming Bedrijf. In het vigerend bestemmingsplan is voor het bedrijf een specifieke bestemming toegepast. In dit bestemmingsplan wordt hierbij aangesloten.

In de bestemmingsomschrijving is daarom aangegeven dat de gronden bestemd zijn voor "gebouwen en installaties ten behoeve van een farmaceutisch bedrijf", met de daarbij genoemde voorzieningen. Hiermee wordt voorkomen dat na een eventuele, en onverhoopte, sluiting van het bestaande bedrijf, zich in de uiterwaarden van de IJssel een ander bedrijf kan vestigen.

De vigerende bouwregels zijn overgenomen uit het bestemmingsplan OIst-West 2005. Er worden geen extra bouwmogelijkheden geboden aan het bedrijf.

#### 6.2.2 Gemengd

De bestemming 'Gemengd' is toegepast bij het molenterrein en op een perceel aan de zuidzijde van het plangebied. In de gebouwen en op het molenterrein is sprake van verschillende vormen van gebruik: een bedrijfswoning, horeca, een bakkerij (inclusief verkoop) en maalderij. Deze vormen van gebruik worden in dit bestemmingsplan toegestaan. Qua bouwregels wordt aangesloten bij de vigerende bestemming met dien verstande dat op het molenterrein het nieuwe bijgebouw mogelijk wordt gemaakt.

#### 6.2.3 Recreatie - Dagrecreatie

De zone tussen het bedrijf Abbott en de IJssel zal worden ingericht ten behoeve van dagrecreatieve voorzieningen. Deze voorzieningen bestaan onder andere uit wandelpaden, een open lucht theaterplaats en een speelweide. Tevens wordt een parkeerplaats aangelegd waar plaats is voor acht camperplaatsen. Het is toegestaan dat in de campers wordt overnacht, alhoewel de verwachting is dat meer sprake zal zijn van dagrecreanten.

#### **6.2.4 Verkeer**

Voor de nieuwe rotonde is de bestemming 'Verkeer' opgenomen. Binnen de bestemming Verkeer zijn tevens bijbehorende voorzieningen toegestaan. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Het parkeerterrein heeft een aanduiding gekregen.

#### **6.2.5 Verkeer - Verblijfsgebied**

Deze bestemming regelt de in het gebied gelegen verbindingsweg tussen de nieuwe rotonde en het parkeerterrein. Binnen deze bestemming kunnen ook parkeervoorzieningen, straatmeubilair, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, kunstwerken en waterhuishoudkundige voorzieningen worden gerealiseerd.

#### **6.2.6 Waterstaat - Waterkering**

De gronden binnen deze dubbelbestemming zijn mede bestemd voor dijken ten behoeve van de waterkering. Op deze gronden mag uitsluitend worden gebouwd indien en voor zover de belangen van de waterkering hierdoor niet worden geschaad.

#### **6.2.7 Waterstaat - Waterstaatkundige functie**

Ter bescherming van de waterstaatkundige functie van de IJssel en uiterwaarden is de dubbelbestemming waterstaatkundige functie opgenomen.

#### **6.2.8 Waarde - Archeologie - 1 en 2**

Om de archeologische waardevolle gebieden veilig te stellen, gelden er op gronden met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 1 en 2 beperkingen ten aanzien van het bouwen voor de met deze bestemming samenvallende bestemmingen. Bouwen is uitsluitend toegestaan indien uit onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn of dat de waarden voldoende worden veilig gesteld. Daarnaast geldt er een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

De regeling is niet van toepassing op bestaande bouwwerken voor zover ingeval van herbouw gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundamenten. In alle overige gevallen is de regeling van toepassing op het oprichten van nieuwe bebouwing of uitvoeren van grondbewerkingen met daarbij behorende ondergrenzen ten aanzien van oppervlaktes en dieptematen.

### **6.3 Algemene regels**

#### **6.3.1 Anti-dubbeltelbepaling**

Ingevolge het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) dient deze bepaling met deze formulering in de regels van een bestemmingsplan te worden opgenomen.

#### **6.3.2 Algemene aanduidingsregels**

Binnen de algemene regels zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van de 'vrijwaringszone - molenbiotop'. Deze biotop geldt rondom de molen 'Bökkers Mölle' en de regeling houdt in dat hoogtebeperkingen gelden ten aanzien van gebouwen binnen (in totaal) een straal van 400 m rondom de molen.

### **6.3.3 Algemene bouwregels**

Deze regel dient om maten en percentages die in het verleden legaal zijn gerealiseerd, maar die op het tijdstip van de ontwerp-terinzagelegging van het plan blijken af te wijken van dat plan, als recht in het nieuwe plan toe staan. Zonder deze bepaling zouden die situaties (mogelijk) onder het overgangsrecht gaan vallen en dan niet als recht zijn toegestaan, maar slechts worden gedoogd. Deze bepaling versterkt de rechtszekerheid.

### **6.3.4 Algemene gebruiksregels**

In de algemene gebruiksregels is het gebruik anders dan het toegelaten gebruik in de bestemmingen als strijdig gebruik benoemd.

### **6.3.5 Algemene afwijkingsregels**

Burgemeester en wethouders kunnen op de in dit artikel genoemde, relatief ondergeschikte punten ontheffing verlenen van de bepalingen van het plan. Het gaat daarbij om het realiseren van nutsvoorzieningen van beperkte omvang, ondergeschikte afwijkingen van diverse in het plan getrokken grenzen, het in beperkte mate afwijken van de diverse maten en percentages en het -onder voorwaarden- bouwen van antenne- en telecommasten.

### **6.3.6 Overgangsregels**

Ingevolge het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) dienen de overgangsregels met deze formulering in de regels van een bestemmingsplan te worden opgenomen.



## Bijlagen bij de toelichting





## Bijlage 1 Quicksan archeologie

**Archeologische Quicksan  
Bestemmingsplan Olst-West, terrein Abbott  
Gemeente Olst-Wijhe**

**KSP Archeologie**

## Colofon

Datum	: 10 juli 2017
Versie	: 1.0
Auteur	: E.A. Schorn (senior KNA Prospector)
In opdracht van	: LievenseCSO, mevr. M. Springer
Foto's en afbeeldingen	: KSP Archeologie
Beheer en plaats documentatie	: KSP Archeologie te Duiven
Autorisatie	: S.M. Koeman (senior KNA Prospector)

*S.M. Koeman*



**KSP Archeologie**

KSP Archeologie  
Vleugelstraat 15  
6922 JM Duiven

www.ksparcheologie.nl  
info@ksparcheologie.nl  
06 43 65 63 85/87

*Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder bronvermelding.  
KSP Archeologie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit onderhavig onderzoek of de gegeven adviezen.*

# Inhoudsopgave

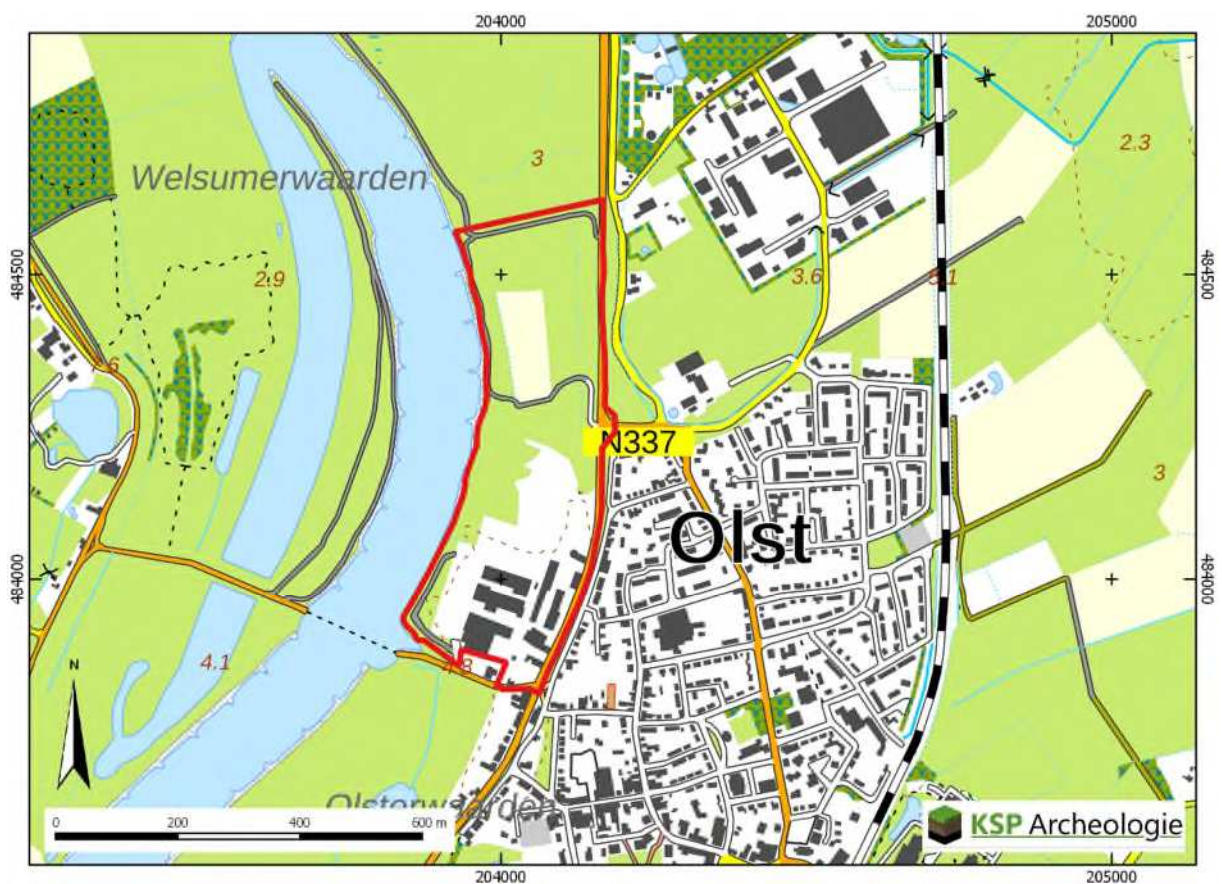
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Onderzoekskader	5
1.2	Afbakening plan- en onderzoeksgebied	5
1.3	Toekomstige situatie	6
1.4	Onderzoeksdoel	6
<b>2</b>	<b>Quickscan</b>	<b>7</b>
2.1	Overheidsbeleid	7
2.2	Bekende landschappelijke, archeologische en historische gegevens	7
<b>3</b>	<b>Conclusie en advies</b>	<b>10</b>
	<b>Literatuur</b>	<b>11</b>

## Lijst van afbeeldingen

Figuur 1:	Het plangebied op de topografische kaart schaal 1:25.000 (bron: Kadaster).	4
Figuur 2:	Bestemmingsplan Olst-West, gemeente Olst-Wijhe	5
Figuur 3:	Geplande ontwikkelingen binnen het plangebied.	6
Figuur 4:	Het plangebied op de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Olst-Wijhe (bron: BAAC 2010).	8
Figuur 5:	Archeologische verwachting binnen de bekende geplande ontwikkelingen van het plangebied.	9

## Administratieve gegevens

KSP Projectnummer	: 17046
Opdrachtgever	: LieveenseCSO, mevr. M. Springer
Uitvoerder/projectleider	: KSP Archeologie, E.A. Schorn (senior KNA Prospector)
Bevoegde overheid	: Gemeente Olst-Wijhe
Provincie	: Overijssel
Gemeente	: Olst-Wijhe
Toponiem	: Rijksweg
Centrum-coördinaat	: x: 203.839 / y: 483.920 (zuidwesten) x: 204.168 / y: 484.622 (noordoosten)
Periode uitvoering onderzoek	: juli 2017



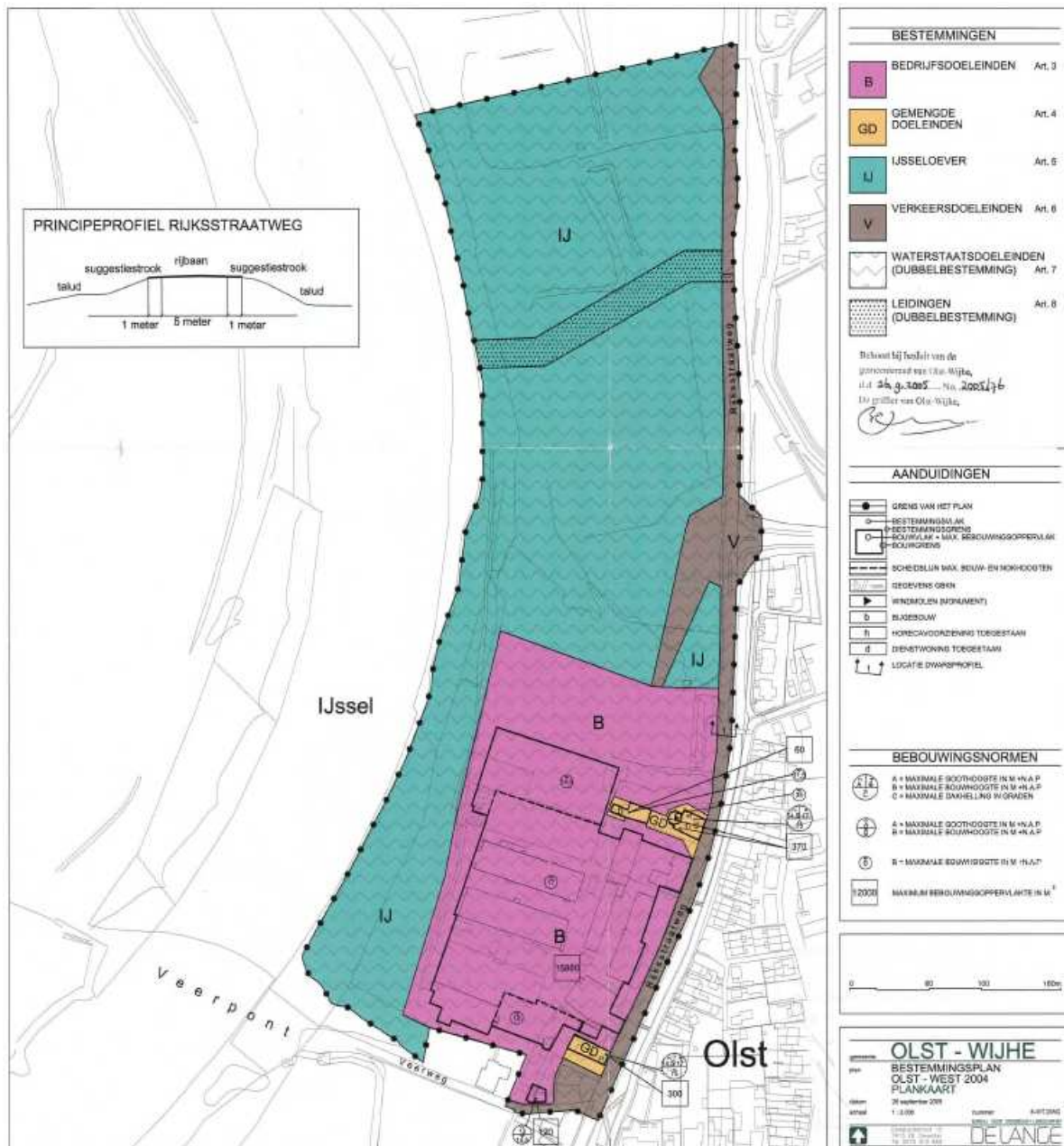
Figuur 1: Het plangebied op de topografische kaart schaal 1:25.000 (bron: Kadaster).



# 1 Inleiding

## 1.1 Onderzoekskader

In opdracht van LievenseCSO heeft KSP Archeologie een archeologische quickscan uitgevoerd voor het bestemmingsplan Olst-West (Figuur 2) en in het bijzonder voor het Abbott-terrein in Olst (gemeente Olst-Wijhe). Het onderzoek is uitgevoerd voor de aanvraag van een bestemmingsplanwijziging voor de geplande ontwikkelingen.



Figuur 2: Bestemmingsplan Olst-West, gemeente Olst-Wijhe

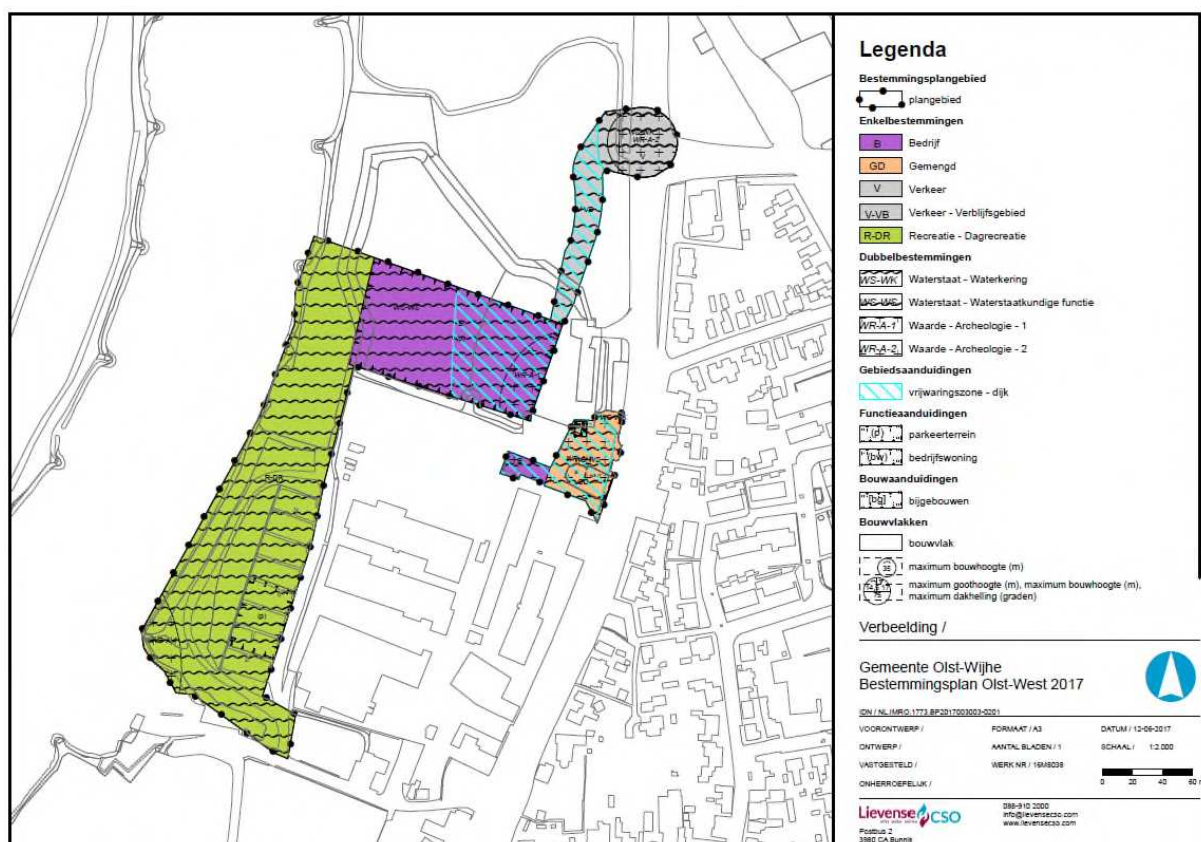
## 1.2 Afbakening plan- en onderzoeksgebied

Het plangebied is gelijk aan het onderzoeksgebied waarvoor het archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Het plangebied is ca. 16,7 ha groot en ligt aan de Rijksweg in Olst (Figuur 1). Het terrein wordt in

het westen begrensd door de rivier de IJssel, in het oosten door de Rijksweg en in het noorden en zuiden door de uiterwaarden van de IJssel.

### 1.3 Toekomstige situatie

Voor zover bekend zijn binnen het plangebied enkele nieuwe ontwikkelingen gepland (Figuur 3). Zowel in de zones van de IJsseloever, bedrijfsdoeleinden, verkeerdoeleinden en gemengde doeleinden (Figuur 2). Grenzend aan de IJssel is binnen de zone IJsseloever een terrein voor recreatie gepland (groene kleur) (Figuur 3). Binnen de zone met bedrijfsdoeleinden is een nieuwe parkeerplaats voor het bedrijf Abbott gepland (paarse kleur). Deze dient binnen de zone verkeersdoeleinden te worden ontsloten door een rotonde (Rijksweg) en toegangsweg naar de parkeerplaats (grijze kleur) Binnen de zone gemengde doeleinden is binnen het terrein van de molen (bruinoranje kleur) uitwisseling van grond gepland en nieuwbouw van een schuur direct ten noorden van de molen. Hoe diep de ingrepen reiken is nog niet bekend.



Figuur 3: Geplande ontwikkelingen binnen het plangebied.

### 1.4 Onderzoeksdoel

Het doel van de quickscan is om te beoordelen of nader archeologisch onderzoek zinvol is. Hiervoor wordt gekeken naar het gemeentelijk beleid en bekende landschappelijke, archeologische en historische gegevens.

## 2 Quickscan

### 2.1 Overheidsbeleid

Het wettelijk kader voor de archeologische monumentenzorg is vastgelegd in de Erfgoedwet. Naar aanleiding hiervan houden gemeenten bij de vaststelling van een bestemmingsplan of het verlenen van een vergunning altijd rekening met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden (Wet ruimtelijke ordening).

Volgens het bestemmingsplan Archeologie van de gemeente Olst-Wijhe geldt voor de oostelijke randzone van het plangebied, die onderdeel uitmaakt van de bebouwde kom, de dubbelbestemming Waarde – Archeologie – 1 (zuid) dan wel 2 (noord) ([www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)). Dit betekent voor waarde 1, dat bij bodemingrepen binnen de bebouwde kom groter dan 100 m<sup>2</sup>, buiten de bebouwde kom groter dan 2500 m<sup>2</sup> en voor beiden dieper dan 0,5 m archeologisch onderzoek nodig is. Voor waarde 2 betekent dit, dat bij bodemingrepen binnen de bebouwde kom groter dan 250 m<sup>2</sup>, buiten de bebouwde kom groter dan 5000 m<sup>2</sup> en voor beiden dieper dan 0,5 m archeologisch onderzoek nodig is. Voor het grootste deel van het plangebied geldt geen dubbelbestemming archeologie.

### 2.2 Bekende landschappelijke, archeologische en historische gegevens

Volgens de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Olst-Wijhe ligt het plangebied grotendeels in een lage archeologische verwachtingszone (Figuur 4). Deze lage verwachting is waarschijnlijk gebaseerd op de landschappelijke ligging van het plangebied. Het deel met een lage archeologische verwachting van het plangebied ligt volgens de geomorfologische kaart in een vlakte in de uiterwaard, waarbij een deel van de vlakte is ontstaan door afgraving of egalisatie (geldt vooral voor het geplande recreatieterrein)(geraadpleegd via [archis.cultureelerfgoed.nl](http://archis.cultureelerfgoed.nl)). Voor de oostelijke randzone van het plangebied geldt een hoge verwachting voor het zuidelijke deel en een middelhoge verwachting voor het noordelijke deel en liggen beiden volgens de geomorfologische kaart op de rivieroeverwal van de IJssel. Dit beeld correspondeert met de hoogtekkaart van het plangebied (geraadpleegd via [www.ahn.nl](http://www.ahn.nl)). De hoge verwachting in het zuidelijke deel geldt voor een klein deel van het parkeerterrein en voor het gehele molenterrein, de middelhoge verwachting geldt alleen voor de geplande rotonde (Figuur 5).

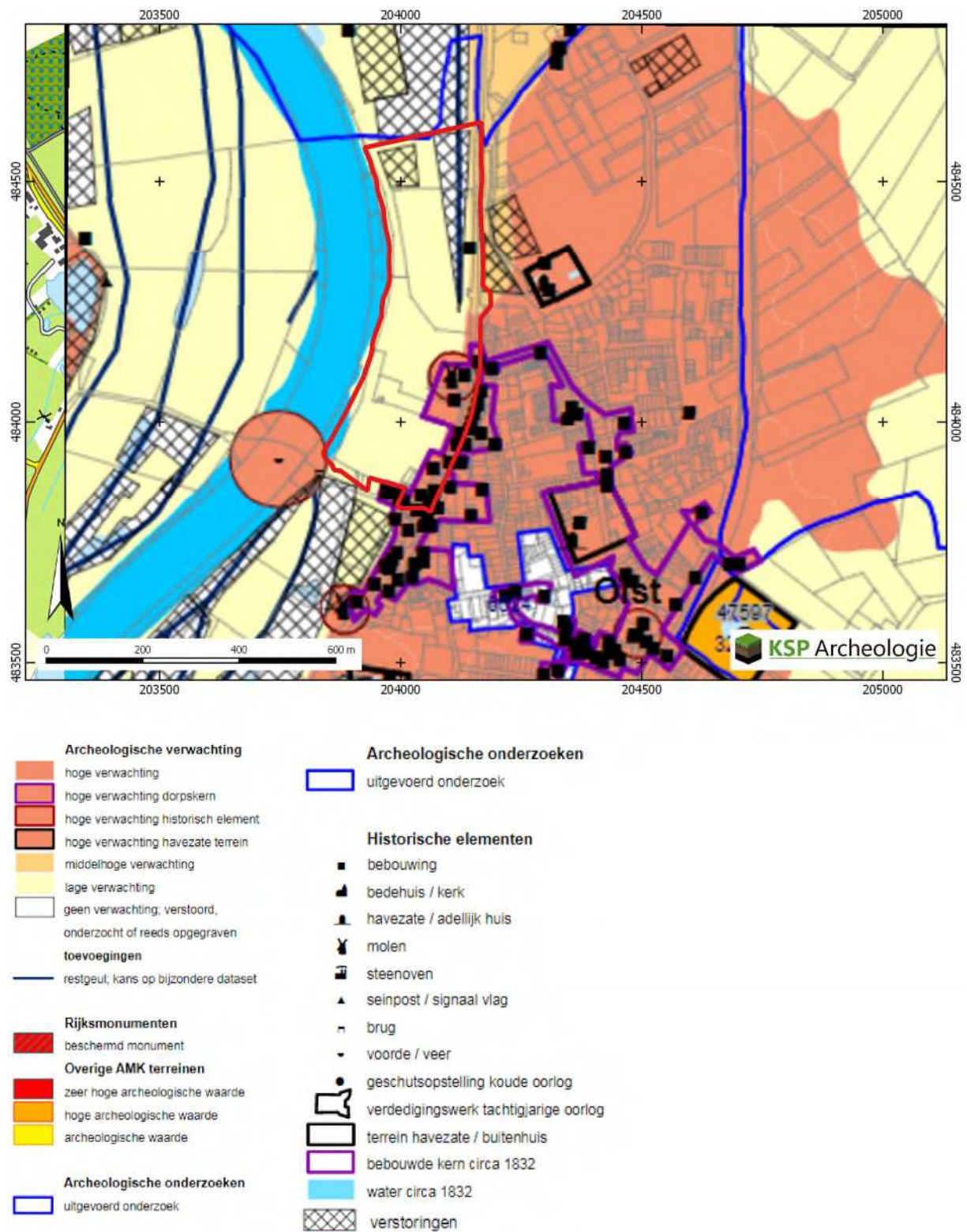
Het onderscheid tussen de lage en middelhoge tot hoge verwachting is gebaseerd op het feit dat archeologische vindplaatsen in het algemeen voorkomen op de hogere gronden. De prehistorische mens had namelijk een voorkeur voor de hoger en droger gelegen gebieden die geschikt waren voor akkerbouw en bewoning. De lager gelegen vlaktes, zoals waar het plangebied voor het grootste deel in ligt, waren minder aantrekkelijk of zelfs ongeschikt. Aangezien de IJssel pas ontstaan is vanaf de jaartelling en de uiterwaard van de IJssel onderdeel heeft uitgemaakt van de bedding van de IJssel, waardoor oudere resten zijn geërodeerd, zijn in de uiterwaard geen oudere archeologische resten dan uit de Midden-Romeinse Tijd te verwachten, waarbij de nederzettingen vooral op de oeverwal van de IJssel, de oostelijke randzone van het plangebied zijn te verwachten.

In de vlakte waar het grootste deel van het plangebied in ligt, zijn in het archeologisch informatiesysteem Archis geen vondsten gemeld (<https://archis.cultureelerfgoed.nl>). Dit geldt ook voor de oostelijke randzone van het plangebied op de oeverwal van de IJssel. Ten zuiden van het plangebied is in deze vlakte wel een vondst aangetroffen evenals aan de overzijde van de IJssel. Waarschijnlijk gaat het voor een groot deel om verspoelde vondsten.

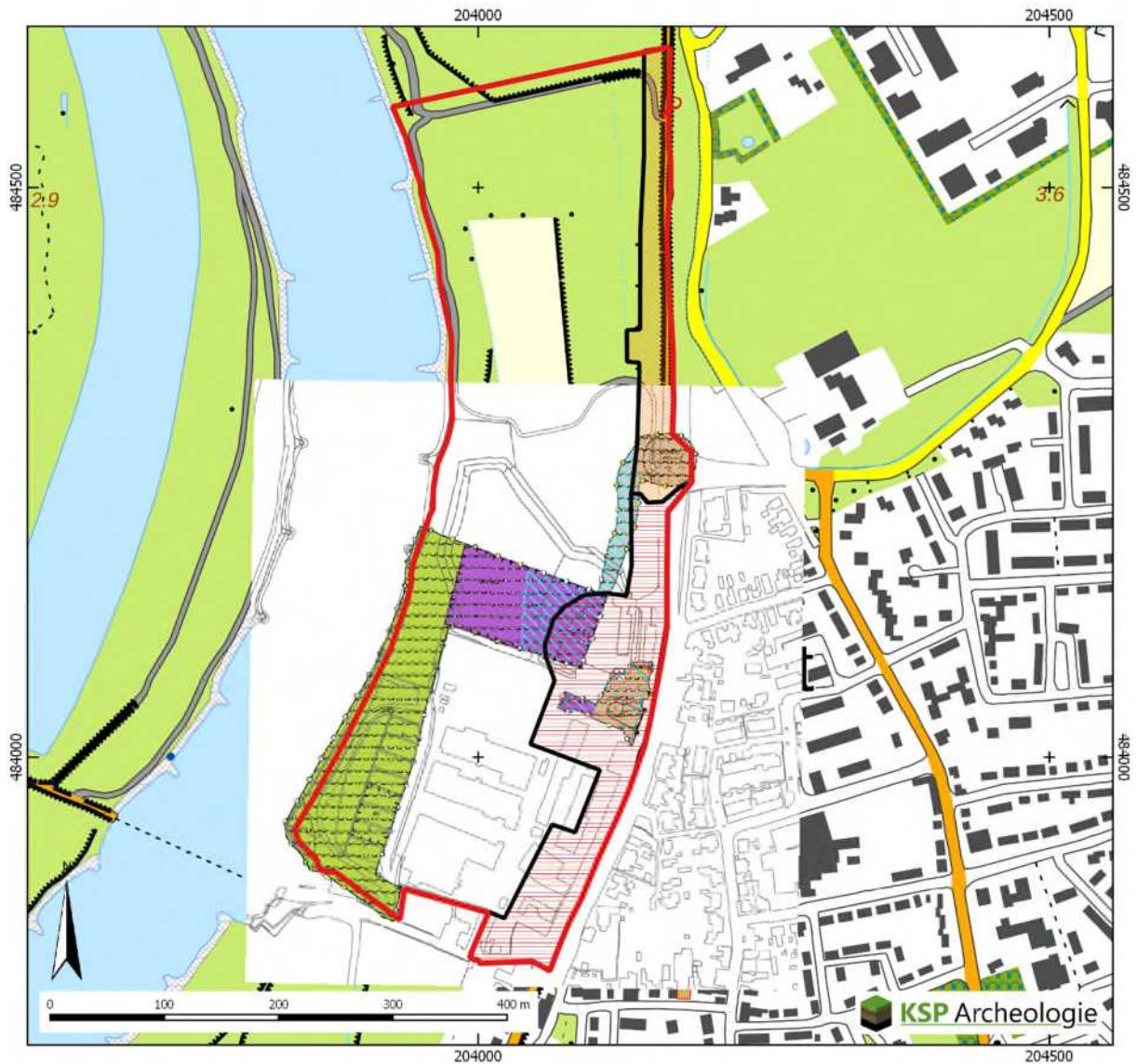
Op de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Olst-Wijhe zijn ook diverse locaties aangegeven waar historische bebouwing in het verleden heeft gestaan en deels nog tot op heden bewaard zijn gebleven (zwarte blokjes en molentekentjes). Deze komen ook in het plangebied voor en



liggen vooral binnen de oostelijke randzone en zijn gebaseerd op kaarten uit de 18<sup>e</sup> (Versfelt 2003) en 19<sup>e</sup> eeuw (www.topotijdreis.nl). Hier zijn in de ondergrond mogelijk nog resten van deze bebouwing bewaard gebleven, waarvan de voorgangers kunnen terug gaan tot in de Late Middeleeuwen.



Figuur 4: Het plangebied op de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Olst-Wijhe (bron: BAAC 2010).



### Legenda

- Plangebied
- Hoge archeologische verwachting
- Middelhoge archeologische verwachting

Figuur 5: Archeologische verwachting binnen de bekende geplande ontwikkelingen van het plangebied.

### **3 Conclusie en advies**

Voor de archeologische verwachting van het plangebied en de bijbehorende maatregelen wordt het bestemmingsplan van de gemeente Olst-Wijhe als leidinggevend beschouwd. Uit de quickscan is gebleken dat voor het grootste deel van het plangebied geen dubbelbestemming archeologie geldt en daarom geen archeologisch onderzoek nodig is. Alleen in de zones met een hoge en middelhoge verwachting is onderzoek nodig indien de bodemverstoringen groter zijn dan 100 m<sup>2</sup> respectievelijk 250 m<sup>2</sup> en in beide gevallen dieper reiken dan 50 cm beneden maaiveld (Figuur 5). Wat betreft het oppervlaktecriterium lijken zowel de geplande ingrepen die binnen de hoge verwachtingszone (bouw van de schuur op het molenterrein en de aanleg van het oostelijke deel van de parkeerplaats) als binnen de middelhoge verwachtingszone liggen (aanleg rotonde) hieraan te voldoen. Onduidelijk is nog tot hoe diep de geplande ingrepen beneden maaiveld reiken.

KSP Archeologie adviseert geen vervolgonderzoek voor de geplande ingrepen in de zones met een middelhoge tot hoge verwachting indien de verstoringen niet dieper reiken dan 50 cm beneden maaiveld. Indien deze wel dieper reiken dan 50 cm beneden maaiveld wordt een bureau- en verkennend booronderzoek aanbevolen.



## Literatuur

Actueel Hoogtebestand van Nederland (2008 – 2012). AHN2, grid 5 x 5m: [www.ahn.nl](http://www.ahn.nl)

Archeologische Monumentenkaart (2014). Geraadpleegd via <https://zoeken.cultureelerfgoed.nl>.

BAAC (2010). *Archeologische verwachtingskaart gemeente Olst-Wijhe*.

Bestemmingsplan: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)

Bodemkaart van Nederland, schaal 1:50.000, met veenkartering (2006). Alterra, Wageningen UR. Geraadpleegd via <https://zoeken.cultureelerfgoed.nl>.

Bonnebladen en Topografische kaarten van Nederland schaal 1:25.000: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl) (Kadaster).

Centraal College van Deskundigen Archeologie (2016). *Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, versie 4.0*. Stichting voor Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer, Gouda.

Geomorfologische kaart van Nederland, schaal 1:50.000 (2008). Alterra, Wageningen UR. Geraadpleegd via <https://zoeken.cultureelerfgoed.nl>.

Kadastrale kaarten 1811-1832. <http://beeldbank.cultureelerfgoed.nl>

Topografische kaart van Nederland schaal 1:25.000 (rasterbestand) via WMS server: <https://geodata.nationaalgeoregister.nl/top25raster/wms?request%3DGetCapabilities>

Versfelt, H.J. (2003). *De Hottinger-atlas van Noord- en Oost-Nederland: 1773-1794*. Heveskes Uitgevers, Groningen.

## **Bijlage 2 Wegverkeer, Bedrijven & milieuzonering, Luchtkwaliteit en Externe veiligheid**

# Bestemmingsplan Olst-West

Milieukundige beoordeling

Documentcode: 16M8038.RAP001.RL.NP.V1.01

**Lievensense**  **CSO**  
infra water milieu



## **Bestemmingsplan Olst-West**

Milieukundige beoordeling

Documentcode: 16M8038.RAP001.RL.NP.V1.01

### **Opdrachtgever**

Gemeente Olst-Wijhe  
Postbus 23  
8130 AA Wijhe


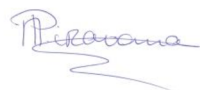

### **Contactpersoon opdrachtgever**

B. Bartels

### **Contactpersoon LievensenseCSO**

H. Nienhuis  
088-9102059  
HNienhuis@LievensenseCSO.com

Projectcode	16M8038
Documentnummer	16M8038.RAP001.RL.NP.V1.01
Versiedatum	17 augustus 2017
Status	Definitief

<b>Autorisatie</b>			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
16M8038.RAP001.RL.NP.V1.01	17 augustus 2017	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
De heer R.A.P. Leenards	Senior Adviseur Omgevingskwaliteit	17.08.2017	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
Mevrouw ing. N. Pirovano LLB	Functie adviseur	17.08.2017	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
De heer H. Nienhuis	projectleider	17.08.2017	

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

**BUNNIK**

Postbus 2  
3980 CA Bunnik  
Regulierenring 6  
3981 LB Bunnik

**LEEWARDEN**

Postbus 422  
8901 BE Leeuwarden  
Orionweg 28  
8938 AH Leeuwarden

**DEVENTER**

Postbus 2018  
7420 AA Deventer  
Gotlandstraat 26  
7418 AZ Deventer

**MAASTRICHT**

Postbus 1323  
6201 BH Maastricht  
Sleperweg 10  
6222 NK Maastricht

**HOOGVLIET**

Postbus 551  
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet  
Hoefsmidstraat 41  
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: [info@LievensCSO.com](mailto:info@LievensCSO.com)  
KvK-nummer: 30152124

Website: [LievensCSO.com](http://LievensCSO.com)  
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63 ABNA 0570208009

# Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
<b>1 Inleiding .....</b>	<b>2</b>
<b>2 Wegverkeer .....</b>	<b>3</b>
<b>3 Bedrijven &amp; Milieuzonering .....</b>	<b>4</b>
<b>4 Luchtkwaliteit .....</b>	<b>5</b>
<b>5 Externe veiligheid .....</b>	<b>6</b>
5.1 Plaatsgebonden risico .....	8
5.2 Groepsrisico .....	9



## 1 Inleiding

Tussen de kern van Olst en de IJssel, net ten noorden van de Veerweg, is een bedrijventerrein gelegen van circa 8,4 hectare. Op het terrein is het bedrijf Abbott Biologicals B.V. gevestigd. Aan de westzijde van het terrein ligt het parkeerterrein van het bedrijf. De bereikbaarheid en ontsluiting van het terrein vindt plaats via de Veerweg op de N337 (de Rijksstraatweg).

Het Plaatselijk Belang Olst heeft in samenwerking met de gemeente Olst-Wijhe een programma ontwikkeld om de verbinding tussen Olst en de IJssel te versterken: "Olst mooier aan de IJssel". Doelstelling van dit project is om de vitaliteit en aantrekkingskracht van het dorp Olst via een toeristisch recreatieve verbinding tussen de IJssel en het dorp te vergroten om zodoende een betere aansluiting te krijgen tussen het dorp en de IJssel voor een brede doelgroep (recreanten, toeristen en eigen inwoners).

In dit project wordt aangesloten bij een aantal ontwikkelingen die plaats zullen vinden in dit gebied. Nadat het Olasfaterrein ten noorden van het bedrijventerrein is gesaneerd, zal Abbott haar parkeerplaats verplaatsen naar de noordzijde van haar terrein. In lijn hiermee gaat de provincie een rotonde langs de Rijksstraatweg aanleggen, ter plaatse van de afrit De Meente, waarmee de parkeerplaats en het bedrijfsterrein ontsloten zal worden. Op de locatie waar de huidige parkeerplaats is gelegen direct langs de oever, zal vanuit "Olst mooier aan de IJssel" een recreatieve zone worden ingericht, met een parkeerterrein voor camperplaatsen.

## 2 Wegverkeer

De aanleg van de rotonde en de noordelijke ontsluitingsweg is planologisch reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Olst-West (vastgesteld 05-05-2005).

Door bureau Peutz is destijds onderzoek gedaan naar de akoestische gevolgen van de mogelijke aanleg van een rotonde op de Rijksstraatweg (rapportnummer F 15322-14, d.d. 4 april 2005). In dit rapport wordt de volgende conclusie getrokken: "Vergelijking van de resultaten toont dat in de situatie met rotonde sprake is van een marginaal hogere geluidsbelasting dan in de situatie met voorrangskruising. Ten opzichte van de kruising wordt ter plaatse van het appartementengebouw een 0,1 à 0,2 dB(A) hogere waarden berekend. Bij de woningen gelegen op grotere afstand van de kruising is geen sprake van een verschil in geluidsbelasting. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de voornoemde marginale verschillen in geluidbelasting als niet waarneembaar en daarmee als akoestisch volstrekt verwaarloosbaar kunnen worden aangemerkt. Concluderend kan gesteld worden dat de aanleg van een rotonde ten opzichte van de huidige situatie met een voorrangskruising, niet zal leiden tot een relevante wijziging van de geluidbelasting ter plaatse van de nabij gelegen woningen."

Door Royal Haskoning DHV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de reconstructie N337 Olst (notitie T&PBE5223N001D0.1, d.d. 13 februari 2017). Dit onderzoek leidt tot de volgende conclusie:

- Voor de Rijksstraatweg (N337) en De Meente is geen sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder vanwege het projecteren van een rotonde;
- Als gevolg van de nieuw aan te leggen weg richting Abbott is er geen sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat voor de beoordeelde woningen aan de Benedendijk 106 t/m 134 de geluidbelasting als gevolg van de N337 maatgevend is. De geluidbelasting neemt bij deze woningen met maximaal 1 dB toe.

Deze geluidbelastingen nemen als gevolg van cumulatie van de geluidbelasting van de Meente en de nieuw aan te leggen weg richting Abbot niet toe.

Na de verplaatsing van de parkeerplaats neemt aan de zuidzijde van het plangebied het aantal verkeersbewegingen af, omdat de parkeerplaats aan de noordzijde wordt ontsloten. Daarentegen komen in de vrijgekomen ruimte in de uiterwaarde dagrecreatieve voorzieningen. Er wordt naaste wandelpaden ook een parkeerplaats aangelegd, die bereikbaar is via de Veerweg. Op deze parkeerplaats zullen camperplekken worden gerealiseerd. Deze voorzieningen zullen niet leiden tot een groter aantal verkeersbewegingen dan in de situatie met de huidige parkeerplaats van Abbott. In het voorliggende plan wordt de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen niet mogelijk gemaakt waarmee nadere toetsing aan de Wet geluidhinder niet noodzakelijk is. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een verslechtering van het woon- en leefklimaat met betrekking tot geluid als gevolg van het wegverkeer.

### 3 Bedrijven & Milieuzonering

Binnen het plangebied is het bedrijf Abbott Biologicals B.V. gevestigd. Aan de westzijde van het plangebied ligt het parkeerterrein van het bedrijf. Binnen het plan is een verplaatsing van het parkeerterrein naar de noordzijde voorzien.

Op basis van de gegevens uit de, in het kader van vergunningaanvragen, verrichte akoestische onderzoeken door bureau Peutz (meest recent 30 januari 2015) wordt geconcludeerd dat deze verplaatsing zal leiden tot een toename van de geluidbelasting in beoordelingspunt 4 (Rijksstraatweg 45). Deze toename zal beperkt zijn, gezien het gering aantal personenwagens van personeel in de maatgevende nachtperiode. Uit het onderzoek blijkt dat momenteel de geluidbelasting in de nachtperiode in beoordelingspunt 4, gelijk is aan de grenswaarde ter plaatse. De inrichting van de nieuwe parkeerplaats zal dus zodanig uitgevoerd dienen te worden dat deze grenswaarde niet overschreden wordt.

De (verplaatste) parkeerplaats wordt ontsloten door de nieuw aan te leggen noordelijke ontsluitingsweg die aansluit op de aan te leggen rotonde. Deze ontsluitingsweg is planologisch reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Olst-West (vastgesteld 05-05-2005). Door Royal Haskoning DHV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de reconstructie N337 Olst (notitie T&PBE5223N001D0.1, d.d. 13 februari 2017). In dit onderzoek is ook de nieuw aan te leggen weg richting Abbott betrokken. Uit dit onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen niet wordt overschreden.

Geconcludeerd wordt dat de wijzigingen met betrekking tot het Abbott terrein niet leiden tot een wijziging van het woon- en leefklimaat.

## 4 Luchtkwaliteit

In de huidige situatie is de N337 een voorrangsweg. Het verkeer vanaf De Meente verleent voorrang aan het doorgaand verkeer op de N337. In de autonome situatie komt een nieuwe weg te liggen tegenover de huidige aansluiting van De Meente op de N337. Deze weg heet Abbott (planologisch reeds mogelijk gemaakt in 2005). De Meente en Abbott verlenen beiden voorrang aan de N337. Het kruispunt wordt vervangen door een rotonde. In de situatie met rotonde worden de wegen die aansluiten op de rotonde naar buiten geplaatst, waardoor de weg meer ruimte inneemt. Ook de rotonde zelf is ruimer opgezet dan de voorgenomen kruising.

Door Royal Haskoning DHV is in een memo (Kenmerk P&SN001D01BE\_5223\_20160923 d.d. 23 september 2016) onderbouwd of het aanpassen van het kruispunt N337 – De Meente effecten heeft op de luchtkwaliteit.

De conclusies uit deze memo luiden:

- In de Monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn gegevens beschikbaar die beschrijven wat de huidige en verwachte luchtkwaliteit is in Nederland. Het prognosejaar 2020 beschrijft de verwachte concentraties voor de autonome situatie van het project. Deze concentraties zijn ruim onder de grenswaarde.
- In de plansituatie wordt de weg breder dan in de autonome situatie. Het verkeer wordt hierdoor uit elkaar getrokken waardoor de uitstoot meer verspreid optreedt. Voor de luchtkwaliteit op de wettelijke toetsafstand, 10 meter van de wegrand, betekent dit dat de concentraties afnemen. Aangezien de concentraties in de autonome situatie voldoen aan de grenswaarden mag worden gesteld dat ook de concentraties met rotonde onder de grenswaarden blijven.
- De ontwikkelingen in relatie tot de rotonde voldoen aan de Wet Milieubeheer.

Gezien het feit dat de maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen ruim onder de wettelijke grenswaarden liggen is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Onderstaand zijn deze concentraties (prognosejaar 2020) weergegeven, tussen haakjes is de grenswaarde uit de Wet milieubeheer opgenomen.

NO <sub>2</sub> -concentratie	PM <sub>10</sub> -concentratie	PM <sub>2,5</sub> -concentratie
[µg/m <sup>3</sup> ]	[µg/m <sup>3</sup> ]	[µg/m <sup>3</sup> ]
12,7 (40)	19,3 (40)	11,4 (25)

## **5 Externe veiligheid**

### **5.1 Normstelling**

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen in de directe omgeving lopen als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt en transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- transport van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen.

### **5.2 Plaatsgebonden risico en groepsrisico**

Voor zowel bedrijvigheid als transport van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor bedrijvigheid staat dit in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen staat dit in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Voor buisleidingen staat dit in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In deze besluiten zijn de centrale begrippen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het Plaatsgebonden Risico (PR) van een activiteit met gevaarlijke stoffen is de kans per jaar om te overlijden op een bepaalde plaats ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen bij die activiteit wanneer iemand 24 uur per dag gedurende het gehele jaar onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Het Groepsrisico (GR) van een activiteit met gevaarlijke stoffen is de cumulatieve kans per jaar dat een groep mensen met een minimale grootte overlijdt ten gevolge van de mogelijke ongevallen met gevaarlijke stoffen bij die activiteit.

De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde. De oriëntatiewaarde is een ijkpunt in een systeem waarin gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen. Indien de oriënterende waarde voor het GR wordt overschreden, kan dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen opleveren voor (delen van) het betreffende gebied.

### **5.3 Wet Basisnet**

De Wet Basisnet voegt een nieuw hoofdstuk toe aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Deze toevoeging omvat regels voor het vaststellen van het maximaal toegestane risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdwegen, binnenwateren en de hoofdspoorwegen en de bebouwde omgeving die hier langs ligt en de veiligheid van omwonenden. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

#### 5.4 Regeling Basisnet

In de Regeling Basisnet zijn de basisnetafstanden voor de weg, het spoor en het water vastgelegd.

De basisnetafstand geeft aan voor welke afstand een risicoplafond geldt. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een PR-plafond en een GR-plafond.

Een PR-plafond is in de Regeling Basisnet omschreven als de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal  $10^{-6}$  per jaar is. Het GR-plafond is in dezelfde regeling omschreven als de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal  $10^{-7}$  of  $10^{-8}$  per jaar is.

#### 5.5 Besluit externe veiligheid transportroutes

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd. Daarmee wordt voor ruimtelijke besluiten nadrukkelijk vastgelegd om rekening te houden met de risico's van transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

#### 5.6 Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is bedoeld om mensen in de buurt van een bedrijf met gevaarlijke stoffen te beschermen. Bij een omgevingsvergunning milieu of een ruimtelijk besluit rond zo'n bedrijf moet rekening worden gehouden met veiligheidsafstanden ter bescherming van individuen (plaatsgebonden risico) en groepen personen (groepsrisico).

#### 5.7 Besluit externe veiligheid buisleidingen

Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het Bevb beschrijft de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en van de gemeenten.

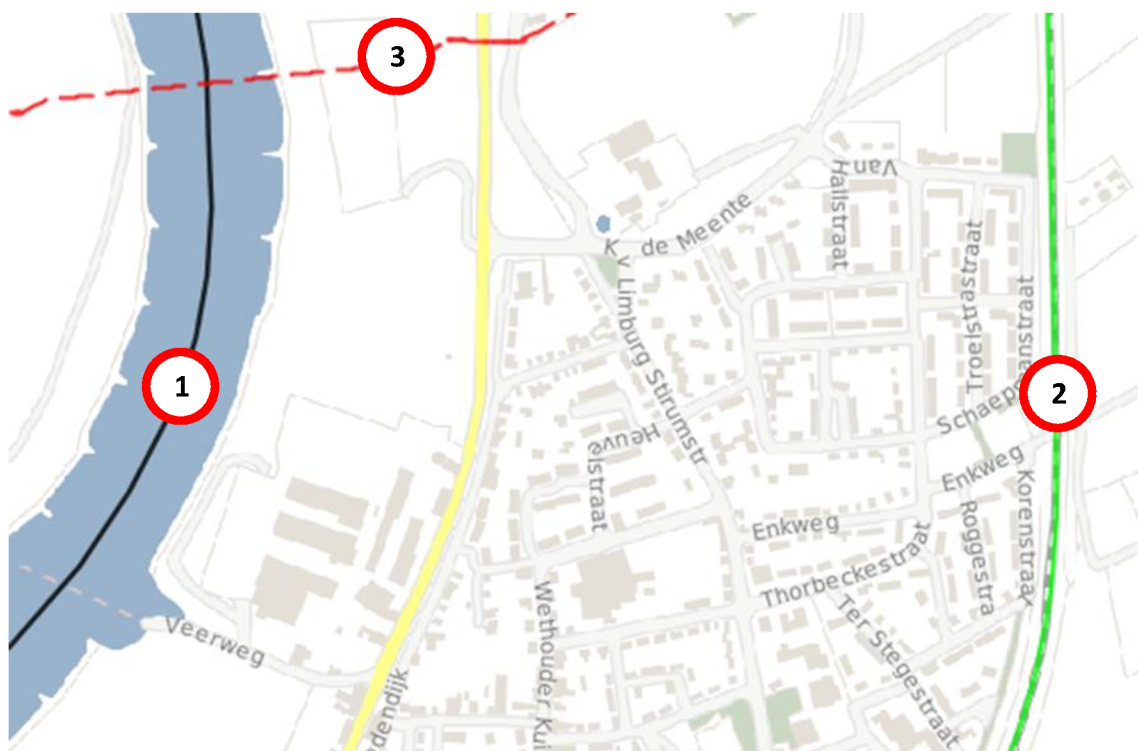
*Het Bevb geeft de risiconormen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Een risicocontour (ofwel plaatsgebonden risico) geeft aan hoe groot in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.*

#### 5.8 Risicobronnen

Op basis van de openbare Risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied drie risicovolle bronnen zijn gelegen:

1. De IJssel als onderdeel van de basisnetroute Corridor Rijn – Oost-Nederland;
2. Basisnetroute spoor 150, Deventer West – Zwolle Oost;
3. Hogedruk gastransportleiding N-556-60.





Ten oosten van het plangebied ligt de Provincialeweg N377. Uit beschikbare gegevens ('Jaarintensiteiten VGS op de weg' op [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)) blijkt dat over het gedeelte van de N377 ter hoogte van het plangebied geen transport van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Op het noordelijker gelegen deel van de N377, vanaf de kruising met de Raalterweg (N756) en noordelijker, is dit in beperkte mate (488 transporten LF1 per jaar) wel het geval. Gezien de grote afstand tussen dat wegvak en het plangebied (ca. 4,5 km) is dit niet van invloed op het plan.

Uit aanvullende informatie van de gemeente blijkt dat er een ontheffing is verleend voor het vervoer van LPG naar het LPG tankstation aan de Meente. Voor dit transport is een ontheffing verleend met een voorgeschreven route, de LPG tankauto's komen vanaf Den Nul over de Rijksweg en nemen de afslag naar de Meente bij het vertrekken moeten ze dezelfde route in omgekeerde inrichting volgen. Hier vindt op ca. 300 meter afstand van het plan, beperkt (35 transporten per jaar) transport van LPG plaats. Gezien de afstand en het zeer beperkt aantal transporten is de invloed op het plan verwaarloosbaar klein.

## 5.9 Plaatsgebonden risico

### 1. IJssel

Voor een basisnetroute water geldt een  $PR=10^{-6}$  contour van 0 meter, dit betekent dat de plaatsgebonden risicocontour zich beperkt tot het water en daarmee het plangebied niet overlapt.

### 2. Spoorlijn Deventer – Zwolle

Uit de gegevens van Regeling basisnet blijkt voor dit spoortraject een  $PR=10^{-6}$

contour van 0 meter, dit betekent dat de plaatsgebonden risicocontour zich beperkt tot de spoorlijn en daarmee het plangebied niet overlapt.

3. Hogedruk gasleiding  
Uit de toelichting van het Partieel bestemmingsplan Welsum – Verlegging gasleiding d.d. 15-06-2015, blijkt dat het plaatsgebonden risico van de verlegging van gastransportleiding N-556-60 voldoet aan voorwaarde dat het PR op een afstand van vier meter gemeten uit het hart van de leiding, die een ontwerpdruk van 40 bar heeft, niet hoger is dan  $10^{-6}$  per jaar. Daarmee overlapt de plaatsgebonden risicocontour het plangebied niet.

Geconcludeerd wordt dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 5.10 Groepsrisico

1. IJssel  
De invloed op het groepsrisico van deze bron wordt bepaald door een eventuele wijziging in de populatie binnen het invloedsgebied van deze transportroute. Na het verplaatsen van het parkeerterrein van Abbott, wordt het vrijgekomen gebied ingericht ten behoeve van extensieve dagrecreatie.  
Uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) blijkt dat het groepsrisico wordt bepaald door de hoeveelheden vervoerde stofcategorieën GT3 (Toxisch tot vloeistof verdicht gas) of LT2 (Toxische vloeistof). Uit de handleiding valt af te lezen dat alleen als GT3 of LT2 in de vervoersstroom aanwezig zijn er een mogelijkheid is dat het groepsrisico in de buurt komt van 10% van de oriëntatiewaarde. Op deze transportroute zijn GT3 en LT2 niet in de vervoersstroom aanwezig. Mede gezien het beperkt aantal mensen dat gedurende een beperkte tijd in het gebied aanwezig is er sprake van een zeer beperkt groepsrisico.
2. Spoorlijn Deventer – Zwolle  
Het invloedsgebied (waarbinnen het groepsrisico wordt bepaald) van een basisnet transportroute bedraagt 200 meter. De spoorlijn is gelegen op circa 600 meter afstand van het plangebied. Het groepsrisico van deze transportroute wordt niet beïnvloed door de voorgenomen ontwikkeling.
3. Hogedruk gasleiding  
In het Handboek buisleiding in bestemmingsplannen zijn afstanden opgenomen die Gasunie hanteert om het gebied af te bakenen waarbinnen bebouwing wordt geïnventariseerd ten behoeve van de groepsrisicoberekening. De hogedruk gasleiding ten noorden van het plangebied heeft een diameter van 8,62 inch en een werkdruk van maximaal 40,00 bar. Voor een dergelijke leiding wordt een inventarisatieafstand gehanteerd van 95 meter. Het plangebied ligt op ruim 150 meter afstand van de leiding en daarmee buiten het gebied waarbinnen het groepsrisico beïnvloed kan worden.

Geconcludeerd wordt dat het groepsrisico dermate laag is dat het geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling en dat een verantwoording daarvan niet nodig is.



## Bijlage 3 Quickscan Natuurwetgeving

## Quickscan Natuurwetgeving

IJsselzone, Veerweg te Olst

Documentcode: 16M8038.RAP001.Qsn

**Lievensense**  **CSO**  
infra water milieu



## **Quickscan Natuurwetgeving**

IJsselzone, Veerweg te Olst

Documentcode: 16M8038.RAP001.Qsn

### **Opdrachtgever**

Gemeente Olst-Wijhe  
Postbus 23  
8130 AA Wijhe




### **Contactpersoon opdrachtgever**

De heer G. van de Blink

### **Contactpersoon LievensenseCSO**

De heer H. Nienhuis  
T: 088 - 910 2059  
E: [HNienhuis@LievensenseCSO.com](mailto:HNienhuis@LievensenseCSO.com)

Projectcode	16M8038
Documentnummer	16M8038.RAP001.Qsn
Versiedatum	29 juni 2017
Status	Definitief

<b>Autorisatie</b>			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
16M8038.RAP001.Qsn	29 juni 2017	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
D. Habers	Adviseur ecologie	28.06.2017	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
M. Gehem MSc.	Adviseur ecologie	28.06.2017	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
J. van Mil MSc.	Adviseur ecologie	29.06.2017	

**LIEVENSECSO MILIEU B.V.**

**BUNNIK**

Postbus 2  
3980 CA Bunnik  
Regulierenring 6  
3981 LB Bunnik

**LEEWARDEN**

Postbus 422  
8901 BE Leeuwarden  
Orionweg 28  
8938 AH Leeuwarden

**DEVENTER**

Postbus 2018  
7420 AA Deventer  
Gotlandstraat 26  
7418 AZ Deventer

**MAASTRICHT**

Postbus 1323  
6201 BH Maastricht  
Sleperweg 10  
6222 NK Maastricht

**HOOGVLIET**

Postbus 551  
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet  
Hoefsmidstraat 41  
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: [info@LievensenseCSO.com](mailto:info@LievensenseCSO.com)  
KvK-nummer: 30152124

Website: [LievensenseCSO.com](http://LievensenseCSO.com)  
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63 ABNA 0570208009



# Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
<b>1 Inleiding .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Plangebied.....</b>	<b>3</b>
2.1 Huidige situatie .....	3
2.2 Planontwikkeling en geplande ingrepen.....	3
<b>3 Onderzoeksopzet.....</b>	<b>5</b>
3.1 Beschikbare gegevens .....	5
3.2 Literatuuronderzoek .....	5
3.3 Veldbezoek.....	5
3.4 Toetsing aan de Wet natuurbescherming.....	5
<b>4 Beschermde soorten .....</b>	<b>6</b>
4.1 Wettelijk kader .....	6
4.2 Planten .....	6
4.3 Grondgebonden zoogdieren .....	7
4.4 Vleermuizen .....	9
4.5 Amfibieën .....	9
4.6 Reptielen .....	9
4.7 Vissen .....	9
4.8 Libellen, dagvlinders en overige ongewervelden.....	10
4.9 Vogels .....	10
<b>5 Beschermde gebieden.....</b>	<b>11</b>
5.1 Natura 2000-gebieden .....	11
5.2 Natuurnetwerk Nederland.....	12
<b>6 Toetsing en eindconclusie .....</b>	<b>13</b>
6.1 Toetsing beschermde soorten .....	13
6.2 Toetsing beschermde gebieden .....	13
6.3 Eindconclusie.....	14
6.4 Advies .....	14

## Bijlagen

Bijlage 1	Wetgeving en beleid
Bijlage 2	Literatuur
Bijlage 3	Kaart regionale ligging
Bijlage 4	Foto's van het plangebied
Bijlage 5	Resultaten NDFF

## 1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Olst-Wijhe heeft LievensesCSO Milieu B.V. een Quicksan Natuurwetgeving uitgevoerd voor een aantal initiatieven rondom het bedrijventerrein aan de westzijde van de kern van Olst.

Aanleiding voor de quickscan natuurwetgeving is de voorgenomen herinrichting van het plangebied. Onderdeel hiervan is de verplaatsing van het parkeerterrein van Abbott Biologicals B.V., de nieuwe ontsluiting daarvan op de rotonde bij de N337, de herinrichting van de uiterwaarde met dagrecreatie voorzieningen en de ontwikkeling van het perceel rondom de Molen. In het kader van de geplande werkzaamheden is een toetsing aan de Wet natuurbescherming noodzakelijk. De toetsing wordt gedaan middels een quickscan aan de hand van een oriënterend veldbezoek en de beschikbare verspreidingsgegevens. De quickscan of vooronderzoek is geen soortgerichte inventarisatie, maar de eerste fase in het kader van de procedure van de Wet natuurbescherming (hierna Wnb, zie bijlage 1). De Wnb voorziet vanaf 1 januari 2017 in het wettelijk kader voor de bescherming van Natura 2000-gebieden, planten- en diersoorten en houtopstanden. In de Wnb zijn de provincies primair bevoegd gezag voor bescherming van soorten en natuurgebieden. De voorliggende quickscan leent zich niet direct voor een eventueel noodzakelijke ontheffingsaanvraag voor de geplande planontwikkeling.

Het doel van de quickscan is, om op basis van een literatuuronderzoek en een veldbezoek, een inschatting te maken of:

- beschermde planten- en diersoorten in het plangebied of directe omgeving voorkomen;
- de planontwikkeling mogelijk effect(en) heeft op de al dan niet aanwezige beschermde planten- en diersoorten en daarmee mogelijk strijdig is met de soortenbescherming conform de Wnb;
- een noodzaak aanwezig is voor het uitvoeren van een nader onderzoek naar de mogelijk voorkomende beschermde planten- en diersoorten, door een gerichte veldinventarisatie volgens de geldende protocollen;
- de planontwikkeling plaatsvindt in of nabij een beschermd natuurgebied (Natura 2000-gebied) of het Natuurnetwerk Nederland (NNN; voormalige EHS) en of daarbij sprake is van de noodzaak voor onderzoek in het kader de gebiedsbescherming conform de Wnb en/of het provinciale beleid omtrent het NNN, inclusief externe werking.

Zowel bij mogelijke effecten als bij onvoldoende gegevens over de mogelijke aanwezige beschermde soorten of gebieden (Natura 2000 of NNN gebieden), volgt doorgaans het advies voor het uitvoeren van een nader onderzoek (volledige veldinventarisatie). Op basis van een nader onderzoek kan een ontheffing in het kader van het soortenbeschermingsdeel van de Wnb worden aangevraagd bij het bevoegd gezag.

LievensesCSO Milieu B.V. is door Eerland Certification gecertificeerd voor de ISO 9001- en de 14001-normen en heeft een eigen kwaliteitssysteem. De medewerkers van LievensesCSO Milieu B.V. voor de uitvoer van flora- en faunaonderzoeken zijn allen VCA gecertificeerd. Daarnaast is LievensesCSO lid van het Netwerk Groene Bureaus (NGB).

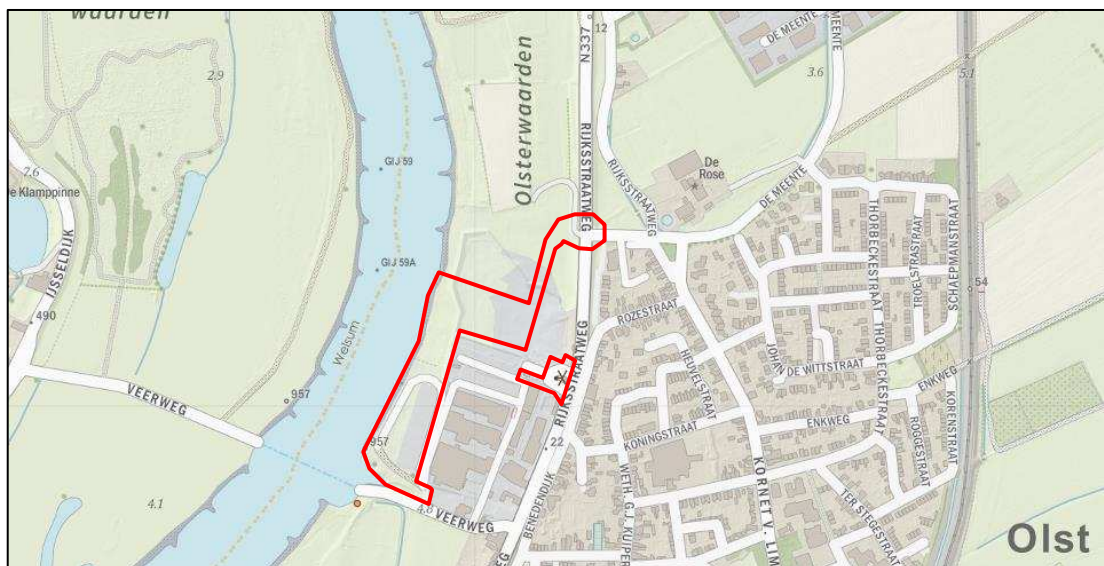


LievensenseCSO Milieu B.V. is niet aansprakelijk voor (vervolg)schade welke kan voorkomen op basis van de inhoud en resultaten van de opgestelde quickscan. Dit rapport is opgesteld op verzoek van de opdrachtgever en is zijn eigendom.

## 2 Plangebied

### 2.1 Huidige situatie

Het plangebied is gesitueerd aan de Veerweg te Olst (zie figuur 2.1 en bijlage 3). Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de IJssel, aan de noordzijde door de rest van de uiterwaard Olsterwaarden, ten oosten door de Rijksweg (N337) en ten zuiden door de Veerweg (Olst). Het plangebied bestaat uit een parkeerplaats, met enkele bomenrijen en een solitaire wilg (zie figuur 2.2). Hiernaast, is aan de oever van de IJssel een grasland, met een goed onderhouden (jaarlijks maaibeheer) oever aanwezig en plaatselijk enkele ruigtestruwelen. Het noordelijk deel van het gebied, ten noorden van de molen van de molen, bestaat uit een asfaltsanering (zie figuur 2.3). De rest van het gebied rondom de molen wordt omsloten door een weg en bebouwing.



Figuur 2.1: situering van het van de ontwikkelingen in plangebied (rode contour; bron kaart: Pdok.nl)



Figuur 2.2: Solitaire wilg aan de oeverzone



Figuur 2.3: Asfaltsanering noordelijk van de molen

### 2.2 Planontwikkeling en geplande ingrepen

De werkzaamheden bestaat uit het aanleggen van een nieuw parkeerterrein ten noorden van het bedrijventerrein van Abbott Biologicals B.V., het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg tussen het nieuw te ontwikkelen parkeerterrein en de kruising Rijksweg/De Meente, het ontwikkelen van (dag)recreatievoorzieningen op het terrein

ten westen van het bedrijventerrein van Abbot en de ontwikkeling van het terrein rondom de molen. Ten behoeve van deze ontwikkelingen worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Aanleg nieuwe ontsluitingsweg (zie figuur 2.2a)
- Aanpassing van kruising (Rijksstraatweg en De Meente) naar rotonde (zie figuur 2.2a)
- Herinrichting oeverzone ten westen van het bedrijventerrein t.b.v. recreatie (zie figuur 2.2b).
- Verwijderen van het asfalt bij het huidige parkeerterrein aan de westzijde van het bedrijventerrein van Abbott Biologicals B.V.(zie figuur 2.2b)
- Aanleg van het nieuwe parkeerterrein (voor medewerkers en leveranciers) ten noorden van het bedrijventerrein van Abbott Biologicals B.V. (zie figuur 2.2b)
- Bouw schuur nabij molen (zie figuur 2.2c)

Voor de realisatie van de nieuwe inrichting worden geen gebouwen, bomen, struiken of struweel verwijderd.



Figuur 2.2: Aantekeningen verbeelding (bron: opdrachtgever) van links naar rechts, boven naar beneden: 2.2a, 2.2b, 2.2c



### 3 Onderzoeksopzet

#### 3.1 Beschikbare gegevens

Grote delen van Nederland zijn in de afgelopen jaren reeds onderzocht op aanwezige beschermde soorten. De gegevens afkomstig van deze onderzoeken worden grotendeels gepubliceerd in boeken (soortverspreidingsatlassen), rapportages of zijn op internet te raadplegen. Bovendien worden deze gegevens verwerkt in de Nationale Databank Flora en Fauna (hierna NDFF).

#### 3.2 Literatuuronderzoek

Vooraf is een literatuuronderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde flora- en faunasoorten op het plangebied en directe omgeving. Hierbij is onder meer informatie gebruikt uit landelijke en provinciale verspreidingsatlassen en overige literatuur en internet (zie bijlage 2). Tevens is gebruikt gemaakt van de informatie van de Nationale Databank Flora & Fauna (NDFF, 2017a; zie bijlage 5 en NDFF, 2017b).

#### 3.3 Veldbezoek

Op 7 juni 2017 is door LievensenseCSO Milieu B.V. een bezoek gebracht aan het plangebied en directe omgeving, waarbij de mogelijke geschiktheid en aanwezigheid ten aanzien van het voorkomen van beschermde flora- en faunasoorten is beoordeeld. Daarbij zijn de terreinkenmerken en beheer van het plangebied en directe omgeving meegenomen.

Het veldonderzoek is uitgevoerd door mevrouw M. Gehem en de heer D. Habers. Ten tijde van de inspectie was het 13,7 °C, bewolkt, regenachtig en met een matige wind (4 Bft) uit westelijke richting.

#### 3.4 Toetsing aan de Wet natuurbescherming

De omvang van de werkzaamheden en de veranderingen die worden aangebracht in het plangebied vormen de basis voor de effectenbeoordeling. De effectenbeoordeling houdt rekening met tijdelijke effecten (gedurende de uitvoering van de werkzaamheden) en langdurige effecten (na de uitvoering). In hoeverre het mogelijk is om een complete effectanalyse te maken, is afhankelijk van de volledigheid en bruikbaarheid van de beschikbare verspreidingsgegevens en duidelijkheid over de uit te voeren werkzaamheden en uitvoeringsplanning.

In de effectenbeoordeling wordt er van uitgegaan dat de werkzaamheden gedurende daglichtperiode worden uitgevoerd. Omdat de exacte werkzaamheden en uitvoeringsperiode en -duur nog niet bekend zijn, wordt in de effectenbeoordeling aangegeven in welke periode veel dan wel weinig (of geen) effecten worden verwacht. Wanneer aanvullend onderzoek noodzakelijk blijkt, is dat ook beschreven, de effectenbeoordeling kan pas na uitvoering van het noodzakelijke soortgerichte onderzoek worden afgerond.

## 4 Beschermden soorten

### 4.1 Wettelijk kader

De Wnb voorziet in de bescherming van planten- en diersoorten (zie bijlage 1). De basis wordt gevormd door de zorgplicht (artikel 1.11) waarin gesteld wordt dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. In de Wnb zijn hiernaast, op basis van internationale afspraken, drie beschermingsregimes opgesteld voor strikt beschermde soorten:

- Artikel 3.1: Vogelrichtlijnsoorten
- Artikel 3.5: Habitatrichtlijnsoorten en soorten van de Conventie van Bern Appendix II en de Conventie van Bonn Appendix I.
- Artikel 3.10: Andere (nationale) soorten

Elk van de drie beschermingsregimes kent zijn eigen soortenlijsten met daarbij eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffingsverlening. Voor de eerste twee beschermingsregimes sluiten deze nauw aan bij de verboden en uitzonderingen uit respectievelijk de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Voor de andere soorten geldt een minder strikt regime. In bijlage 1 staat uitgelegd welke verboden dit zijn en wat deze inhouden. In dit hoofdstuk volgt een overzicht van alle beschermde soorten die in het plangebied of de directe omgeving zijn waargenomen of te verwachten zijn.

### 4.2 Planten

Uit verspreidingsgegevens blijkt dat in de omgeving van het plangebied de volgende beschermde plantensoorten voorkomen: akkerogentroost, getande veldsla, groot spiegelklokje en grote leeuwenklauw (NDFP, 2017a en 2017b).

Akkerogentroost groeit op zonnige, open plaatsen op matig voedselarme, vochtige en kalkrijke grond (krijt, leem en zandige klei). Het is een halfparasiet die woekert op wortels van grassen en cypergrassen en groeit in akkerranden en graanakkers. Getande veldsla staat op zonnige, open plaatsen (pionier) op vochtige, matig voedselrijke, neutrale tot basische, kalkrijke en vaak compacte grond (mergel, zand, leem, löss en zavel) akkers (kalkrijke graanakkers en braakliggende akkers), zeeduinen (binnenduintrand) en omgeploegde kalkhellingen. Groot spiegelklokje staat op open, zonnige, vochtige, stikstofarme, matig voedselrijke bodems (zowel op zand, zavel, leem, lichte klei als löss en mergel). Ze groeit op zandige stroomruggen in rivierdalen, op open plekken van dijken en bermen, in graanakkers, op stoppelvelden en braakliggende terreinen. Grote leeuwenklauw groeit op open, vochtige, voedselrijke, kalkhoudende grond, meestal in akkers op zandige klei en löss.

De aanwezigheid van deze soorten kan echter worden uitgesloten: Het plangebied ten noorden van het bedrijventerrein van Abbott Biologicals B.V. wordt momenteel gesaneerd. De daarbij behorende werkzaamheden zorgen voor een intensieve verstoring van de bodem en de vegetatie. Bovendien is de bodemkwaliteit in dit deel van het plangebied vanwege de aanwezige vervuiling van onvoldoende kwaliteit voor beschermde soorten.



Het westelijk deel van het plangebied en het deel ten noorden van de molen bestaat uit een grazige vegetatie die intensief (meerdere malen per jaar) wordt gemaaid (zie figuur 4.1). De vegetatie bestaat uit ruderaal soorten als raaigras, smalle weegbree en zilverschoon die doorgaans voorkomen op voedselrijke bodem. De voedselrijke kleiige bodem en het intensieve maaibeheer bieden geen geschikte groeiplaatsen voor beschermde vaatplanten.

Op basis van terreinkenmerken, habitateisen en recente verspreidingsgegevens wordt de aanwezigheid van deze en andere beschermde plantensoorten binnen het plangebied uitgesloten.



Figuur 4.1: intensief beheerde ruigte aan de oeverzone. De haag rechts scheidt het grasland van de parkeerplaats.

### 4.3 Grondgebonden zoogdieren

De verspreidingsgegevens van grondgebonden zoogdieren (Broekhuizen *et. al.*, 2016; NDFF, 2017a; NDFF 2017b) geven aan dat in de directe omgeving van het plangebied diverse beschermde grondgebonden zoogdierensoorten kunnen worden aangetroffen. Voor enkele van de mogelijk voorkomende soorten (onder andere bosmuis, egel en konijn) geldt een vrijstelling in het kader van ruimtelijke ontwikkeling (Provincie Overijssel, 2017).

Deze vrijstelling geldt niet voor de mogelijk aanwezige soorten: das, eekhoorn, steenmarter, bever, otter, boomarter, edelhert en waterspitsmuis.

De boomarter en eekhoorn zijn gebonden aan bossen met voldoende nestgelegenheid en voldoende foerageermogelijkheden. Het plangebied bestaat uit een relatief open terrein met beperkte dekking in de vorm van wilgen, ruigte en een meidoornhaag. Het openkarakter en beperkte hoeveelheid dekking maken het plangebied ongeschikt als leefgebied. Vanwege de afstanden tot geschikt habitat en bekende verblijfplaatsen tot aan het plangebied en de te overbruggen watergang en wegen wordt de aanwezigheid van deze soorten binnen het plangebied uitgesloten.

Het leefgebied van edelhert is in Nederland beperkt tot enkele aangewezen standplaatsen. Buiten deze gebieden geldt een nulstandbeheer. Dit betekent dat deze soort buiten de standplaatsen niet voor mag komen. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een standplaats voor het edelhert, de dichtstbijzijnde waarnemingen komen uit het ten westen gelegen Epe.

De bever, otter en waterspitsmuis zijn typische soorten van oeverzones. De bever is voor haar leefgebied gebonden aan de combinatie van open water met bos. De otter heeft een voorkeur voor ruige oeverzones met voldoende dekking en rust. Het habitat van de waterspitsmuis bestaat uit schoon, niet te voedselrijk, stilstaand tot vrij snel stromend water met een goed ontwikkelde watervegetatie en ruig begroeide oevers. Het habitat voor deze soorten is in het plangebied niet aanwezig. De oeverzone bestaat uit een smalle strook met stortsteen met een intensief beheerde grazig ruigte (zie figuur 4.2), welke ligt ingesloten tussen de IJssel en bebouwing. Het kleine oppervlakte, het intensieve menselijke gebruik, beperkte dekking en het beperkte voedselaanbod en het intensieve maaibeheer maakt het plangebied ongeschikt als leefgebied voor deze soorten. Er zijn tijdens het veldbezoek geen burchten, knaagsporen of andere aanwijzingen van gebruik door deze soorten in het plangebied aangetroffen. De aanwezigheid van de bever, otter en waterspitsmuis wordt uitgesloten.

De das leeft in allerlei soorten biotopen, maar heeft een voorkeur voor kleinschalige akker- en weidelandschappen. Andere terreinen zoals vochtige heiden en rivierdalen zijn ook geschikte gebieden. Tijdens het veldbezoek zijn geen dassenburchten of andere sporen van gebruik vastgesteld. De aanwezigheid van deze soort wordt uitgesloten.

Op basis van de habitatsituatie in het plangebied (ingesloten tussen wegen, bebouwing en de IJssel), de beperkte dekking, een hoge frequentie van menselijke verstoring en beschikbare verspreidingsgegevens wordt de aanwezigheid van deze en andere beschermde zoogdieren uitgesloten.



*Figuur 4.2: Oeverzone met stortsteen*

#### 4.4 Vleermuizen

De verspreidingsgegevens van vleermuizen (Broekhuizen *et. al.* 2016; NDFF 2017a) geven aan dat in de regio van het plangebied vleermuizen kunnen voorkomen. Alle vleermuizen zijn strikt beschermd conform de Wnb (artikel 3.5). De in de directe omgeving (tot 5 kilometer) voorkomende vleermuizen zijn baardvleermuis, franjestaart, gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis.

Mogelijk gebruiken deze vleermuissoorten het plangebied als onderdeel van het foerageergebied. Er zijn geen gebouwen of bomen met geschikte verblijfplaatsen (kieren, spleten of holtes) aanwezig, waardoor verblijfplaatsen van gebouw- en boombewonende soorten uitgesloten kunnen worden. Er zijn geen in het plangebied geen doorgaande lijnelementen aanwezig. De haag die de parkeerplaats met het grasland scheidt is te laag en de laan van bomen is te kort (zie figuur 4.1). De aanwezigheid van vliegroutes wordt uitgesloten.

#### 4.5 Amfibieën

De verspreidingsgegevens van amfibieën (NDFF 2017a; RAVON 2014) geven aan dat in de omgeving van het plangebied diverse amfibieënsoorten aanwezig kunnen zijn. De mogelijk voorkomende soorten zijn veelal nationaal beschermde soorten zoals: bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander en bastaardkikker. Voor deze soorten geldt een vrijstelling in het kader van ruimtelijke ontwikkeling (Provincie Overijssel, 2017).

Deze vrijstelling geldt niet voor de mogelijk voorkomende kamsalamander en poelkikker. Het voorkomen van poelkikker wordt uitgesloten vanwege het ontbreken van geschikt habitat (vochtige heidegebieden, waar sprake is van veenvorming en in hoog- en laagveengebieden). Deze habitats (Creemers & Van Delft, 2009) zijn in het plangebied niet aanwezig. Ook de aanwezigheid van de kamsalamander wordt uitgesloten. In het plangebied en de directe omgeving zijn geen geschikte voortplantingswateren (matig voedselrijke tot voedselrijke, stilstaande wateren met een goed ontwikkelde onderwatervegetatie) aanwezig (Creemers & Van Delft, 2009).

De aanwezigheid van deze en andere strikt beschermde amfibieënsoorten wordt uitgesloten vanwege het ontbreken van geschikt voortplantings- en/of winterhabitat zoals beschreven in Creemers & Van Delft (2009).

#### 4.6 Reptielen

De verspreidingsgegevens van reptielen (NDFF, 2017a; RAVON, 2014) geven aan dat in de directe omgeving van het plangebied geen beschermde reptielensoorten aanwezig zijn. Gezien het terreingebruik en de habitateisen worden deze ook niet verwacht.

#### 4.7 Vissen

De verspreidingsgegevens van vissen (NDFF, 2017a; RAVON, 2014) geven aan dat in de directe omgeving van het plangebied de volgende beschermde vissoorten voorkomen: beekprik, elrits, grote modderkruiper en houting.

De beekprik is een soort van beken en rivieren met een goede waterkwaliteit. Elrit is een soort van snel stromende, koele zuurstofrijke wateren. Houting is een soort van de benedenrivieren in Nederland. Deze soorten zijn mogelijk aanwezig in de direct aan het plangebied grenzende hoofdstroom van de IJssel (zie figuur 4.2).

De grote modderkruiper heeft een voorkeur voor verlandde wateren in laag dynamische overstromingsvlakten en moerasgebieden en prefereert ondiepe wateren met een ruime waterplantengroei. Dit habitat is niet in het plangebied aanwezig, waardoor de aanwezigheid van grote modderkruiper wordt uitgesloten. De aanwezigheid van andere strikt beschermde vissoorten wordt uitgesloten vanwege het ontbreken van geschikt habitat.

#### 4.8 Libellen, dagvlinders en overige ongewervelden

De verspreidingsgegevens van libellen, dagvlinders en overige ongewervelden geeft aan dat grote weerschijnvlinder, kleine ijsvogelvlinder, sleedoorpage, rivierrombout en bosbeekjuffer als beschermde soort in ruime omgeving van het plangebied voorkomt (NDF, 2016a, Bos *et. al.*, 2006; Libellennet.nl; vlindernet.nl).

Grote weerschijnvlinder is een soort van oudere, vochtige loofbossen, wilgenbroekbossen of groepen samenhangende bosjes in beekdalen. Kleine ijsvogelvlinder leeft in gevarieerde, vochtige gemengde bossen of loofbossen, zoals elzenbroekbos. De sleedoorpage leeft in sleedoorstruwelen, houtwallen en bosranden. De laatste jaren lijkt het leefgebied steeds meer te verschuiven naar tuinen en parken in stedelijk gebied. Het voorkomen van deze soorten kan op basis van habitat- en verspreidingsgegevens niet worden uitgesloten. De rivierrombout is een soort van zandige rivieroever. Bosbeekjuffer komt voor in de bovenlopen (soms middenlopen) van beschaduwde, koele, zuurstofrijke beken, die gekenmerkt worden door een natuurlijke morfologie. Op basis van terreingebruik en habitateisen kan deze soort worden uitgesloten. De aanwezigheid van andere beschermde libellen, dagvlinders of overige ongewervelden in het plangebied wordt uitgesloten.

#### 4.9 Vogels

Tijdens het veldbezoek zijn diverse algemene vogelsoorten waargenomen (onder andere merel, kauw, aalscholver, ekster, houtduif). In de directe omgeving van het plangebied zijn de volgende vogelsoorten met een jaarrond beschermd nest aanwezig: boomvalk, buizerd, gierzwaluw, grote gele kwikstaart, havik, huismus, kerkuil, ooievaar, ransuil, roek, slechtvalk, sperwer, steenuil, wespandief, zwarte wouw en oehoe (NDF, 2017a<sup>1</sup>).

Tijdens het veldbezoek is een foeragerende buizerd waargenomen. Buizerd heeft een groot territorium van enkele kilometers rondom het nest (Soortenstandaard buizerd, RVO 2014), tijdens het veldbezoek is het nest niet aangetroffen. Ook van andere jaarrond beschermde soorten zijn geen nesten of aanwijzingen van verblijf van deze vogelsoorten waargenomen. Gezien de ligging van het plangebied, de hoge frequentie van verstoring en de eisen van deze soorten worden deze hier ook niet verwacht.

---

<sup>1</sup> In de gegevens van het NDF is niet geselecteerd op type waarnemingen zoals, bijvoorbeeld enkel broedvogeltellingen voor de vogels. De waarnemingen van vogelsoorten met een jaarrond beschermde nestlocatie betreffen een overzicht van alle op het moment van opvragen goedgekeurde actuele waarnemingen, dus ook losse waarnemingen en niet alleen broedgevallen.

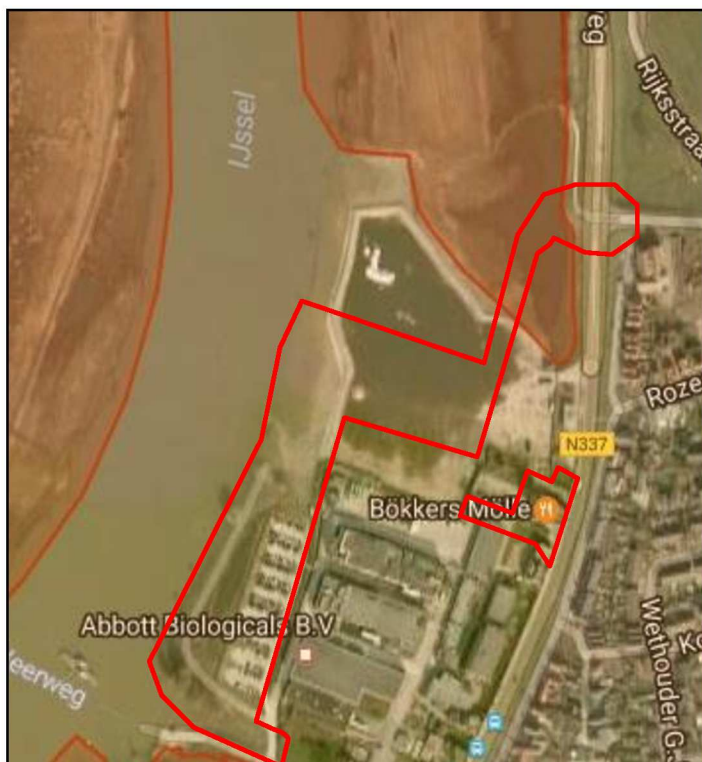


## 5 Beschermd gebieden

Het gebiedsbeschermingsdeel van de Wnb voorziet in de bescherming van natuurgebieden van Europees belang welke behoren tot het Natura 2000-netwerk. Deze gebieden worden beschermd om de gunstige staat van instandhouding van vogelsoorten, habitattypen en andere planten- en diersoorten te behouden en waar nodig te herstellen. De basis wordt gevormd door de zorgplicht (artikel 1.11) waarin gesteld wordt dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Naast de wettelijke bescherming van de Natura 2000-gebieden heeft Nederland de bescherming van andere gebieden vastgelegd in het Natuurnetwerk Nederland (NNN; voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)). De bescherming van het NNN vindt plaats door toetsing van de bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen aan het NNN-beleid. In dit hoofdstuk volgt een overzicht van alle beschermde gebieden in en rondom het plangebied.

### 5.1 Natura 2000-gebieden

Het plangebied is deels gesitueerd in het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' (zie figuur 5.1). Daarnaast is ditzelfde Natura 2000-gebied op korte afstand van de overige delen van het plangebied aanwezig.



Figuur 5.1: ligging plangebied (rode contour) ten opzichte van Natura 2000 (oranje contour).

Bron: Provincie Overijssel, 22-02-2017

## 5.2 Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied is deels binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN) gesitueerd. Het overgrote deel ligt in de zone 'Ondernemen met natuur en water', deze zone is gereserveerd voor economische ontwikkelingen in combinatie met het versterken van natuur, landschap en water.

De oeverzone langs de IJssel heeft het beheertype N12.06 Ruigteveld, wat bestaat uit over grote oppervlakte voorkomende ruigtevelden met dominantie of in mozaïek voorkomende ruigtevegetaties. Deze zone is langs de gehele oever aanwezig. De IJssel heeft het beheertype N02.01 Rivier, waarin het gaat om buitendijkse rivieren met hun oevers in de uitwaarden van de Rijn en zijtakken, Maas en Overijsselse vechten.

Rondom het plangebied is het beheertype N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland aanwezig, dit zijn graslanden die kruidenrijk zijn, maar niet tot schraallanden, vochtig hooiland, zilt grasland, overstromingsgrasland of glanshaverhooilanden.



Figuur 5.2: ligging plangebied (rode contour) ten opzichte het NNN.

Bron: Provincie Overijssel, 22-02-2017

## 6 Toetsing en eindconclusie

Op basis van de resultaten van de quickscan en de planontwikkeling wordt het onderstaande geconcludeerd.

### 6.1 Toetsing beschermde soorten

Op basis van het literatuuronderzoek en/of veldbezoek wordt geconcludeerd dat er mogelijk foerageergebied voor diverse vleermuissoorten in het plangebied aanwezig is en dat mogelijk beschermde vissoorten (beekprik, elrits, houting), dagvlinders (grote weerschijnvlinder, kleine ijsvogelvlinder, sleedoorpage) en diverse broedvogels in het plangebied voorkomen. Andere beschermde soorten worden uitgesloten.

#### **Vleermuizen foerageergebied**

Het is mogelijk dat het plangebied en directe omgeving gebruikt wordt door vleermuizen als foerageergebied. Het voornemen heeft echter geen negatieve gevolgen voor deze functie. Een nader onderzoek naar vleermuizen is niet noodzakelijk.

#### **Vissen**

De IJssel is mogelijk onderdeel van het leefgebied voor de beekprik, elrits en houting. Door het voornemen worden er geen ingrepen gedaan in de hoofdstroom. Negatieve gevolgen voor deze soorten worden uitgesloten. Nader onderzoek is niet nodig.

#### **Vlinders**

Op basis van de huidige planvorming, waarin er vanuit wordt gegaan dat er géén bomen worden gekapt of houtwallen verdwijnen kunnen negatieve effecten op deze vlinders worden uitgesloten. Nader onderzoek is niet nodig.

#### **Broedvogels**

Het plangebied biedt in potentie mogelijkheden als broedlocatie voor diverse vogelsoorten waarvan het nest niet jaarrond beschermd is. Eventueel in gebruik zijnde broedlocaties/nesten van vogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd (onthefing is niet mogelijk). Voor het broedseizoen (verschilt per soort) wordt in de wet geen standaardperiode aangehouden, doorgaans kan globaal uitgegaan worden van 15 maart tot 15 augustus (zie paragraaf 6.4). Voor enkele vogelsoorten zoals uilen begint het broedseizoen vroeger in het jaar. Buiten het broedseizoen zijn nesten niet beschermd, behalve als het nesten van vogelsoorten met een jaarrond beschermd nest betreft. Deze soorten worden niet in het plangebied verwacht. Een nader onderzoek is niet nodig.

### 6.2 Toetsing beschermde gebieden

Het plangebied is deels binnen het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' gesitueerd. Mogelijk heeft het voornemen negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van dit beschermde gebied. Hierdoor is voor de uitvoering van het voornemen mogelijk een vergunning in het kader van de Wnb noodzakelijk. Om duidelijkheid te verkrijgen of het voornemen negatieve gevolgen (waaronder stikstofdepositie) heeft op de instandhoudingsdoelstellingen wordt geadviseerd om een nader onderzoek (Natura 2000-Voortoets) uit te voeren om de mogelijke effecten van het voornemen af te bakenen.



Hiernaast is het plangebied onderdeel van het NNN. Het voornemen heeft mogelijk invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN. Door het voornemen wordt de aanleg van een parkeerterrein en de recreatieve ontwikkeling van de uiterwaard mogelijk gemaakt, wat ten koste kan gaan van de aanwezige natuurwaarden. Om deze potentiële effecten te bepalen wordt geadviseerd om een nadere beoordeling uit te voeren.

### 6.3 Eindconclusie

Het projectgebied en de directe omgeving heeft een functie voor algemene broedvogels. Voor deze soorten geldt dat de eventueel in gebruik zijnde broedlocaties/nesten alleen gedurende het broedseizoen beschermd zijn. Verstoring van deze nesten is niet toegestaan en wordt bovendien geen ontheffing voor verleend. Door buiten het broedseizoen te werken, kunnen negatieve effecten worden voorkomen. Het broedseizoen is een globale periode, ook broedgevallen buiten deze periode zijn beschermd.

Hiernaast heeft de voorgenomen ontwikkeling mogelijk negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' en/of voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN. Om deze gevolgen te kunnen bepalen is een nadere beoordeling (Natura 2000-Voortoets en NNN 'Nee, tenzij'-beoordeling) nodig. Gevolgen voor andere beschermde natuurwaarden (soorten en/of gebieden) worden uitgesloten.

Na afronding van de Natura 2000-Voortoets en de NNN 'Nee, tenzij'-beoordeling) kan bepaald worden of ontheffing of vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is.

### 6.4 Advies

#### Algemeen

Geadviseerd wordt versturende werkzaamheden buiten de kwetsbare periodes van de aanwezige soorten uit te laten voeren. Voor broedvogels wordt geadviseerd de versturende werkzaamheden buiten het broedseizoen (doorgaans tussen 15 maart en 15 augustus) uit te laten voeren. Voor enkele vogelsoorten zoals uilen begint het broedseizoen vroeger in het jaar. Wordt er wel in het broedseizoen gewerkt dan dient voorafgaand aan de werkzaamheden een deskundige op het gebied van vogels te worden ingezet. De deskundige stelt vast of er broedsels aanwezig zijn en zo ja of deze worden verstoord door de toekomstige werkzaamheden. Het resultaat van deze controle kan gevolg hebben voor de uitvoering en planning indien er broedsels worden aangetroffen.

Voorts wordt geadviseerd met de verlichting (tijdens de werkzaamheden) rekening te houden met soorten die gevoelig zijn voor licht (bijvoorbeeld vleermuizen). Dit kan door het licht zo veel mogelijk te richten, zo min mogelijk tijdens de nacht en schermer te werken en strooilicht zo veel mogelijk te beperken.

#### Natura 2000-Voortoets

Geadviseerd wordt op de mogelijke effecten van het planvoornemen op het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' te beoordelen in een Natura 2000-voortoets. De voortoets omvat een verkennende analyse om te bepalen of er als gevolg van de voorgenomen planontwikkeling

kans is op significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen en of er een vergunningsplicht is. Voor de analyse is inzicht gewenst, indien beschikbaar, in de resultaten van de diverse milieuonderzoeken, waaronder de watertoets, geluid-, verkeer- en lichtonderzoek. Onderdeel van de voortoets is een analyse van de effecten als gevolg van stikstofdepositie door middel van indicatieve doorrekening van het planvoornemen. Aan de hand van de conclusie van de voortoets wordt duidelijk hoe het proces van vergunningverlening verder zal moeten verlopen.

#### **'Nee, tenzij'-beoordeling**

Geadviseerd wordt om in een 'Nee, tenzij'-beoordeling de gevolgen van het voornemen voor het Nationaal Natuurnetwerk (NNN) te bepalen. In deze toetsing dienen de effecten van het planvoornemen op de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van het NNN onderzocht te worden. Indien de ingrepen leiden tot een aantasting van de ecologische waarden en kenmerken dan dienen deze negatieve effecten waar mogelijk te worden beperkt (mitigatie). De overblijvende, negatieve gevolgen dienen gecompenseerd te worden.

# Bijlagen

## Bijlage 1 Wetgeving en beleid

### Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) vervangt vanaf 1 januari 2017 de Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en de Boswet en voorziet hiermee in een gemoderniseerd wettelijk kader voor de bescherming van natuurgebieden, dier- en plantensoorten en houtopstanden. Een belangrijk deel van de in de wet opgenomen regels bestaat uit de omzetting van de internationale verplichtingen op het vlak van bescherming van de biologische diversiteit, in het bijzonder de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wnb richt zich in basis op:

- het beschermen en ontwikkelen van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde, en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit,
- het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur ter vervulling van maatschappelijke functies, en
- het verzekeren van een samenhangend beleid gericht op het behoud en beheer van waardevolle landschappen, vanwege hun bijdrage aan de biologische diversiteit en hun cultuurhistorische betekenis, mede ter vervulling van maatschappelijke functies.

De wet geeft ook invulling aan de in het bestuursakkoord natuur gemaakte afspraken over decentralisatie van taken en verantwoordelijkheden van het Rijk naar de provincies. De instrumenten en begrippenkaders van de Wnb zijn zo goed mogelijk afgestemd op andere onderdelen van het omgevingsrecht, in het bijzonder de toekomstige Omgevingswet.

In de Wnb zijn, behalve meer algemene bepalingen over bevoegdheden, natuur- en landschapsbeleid, beleidsmonitoring en instrumenten ter bescherming van natuur en landschap ook specifieke regels opgenomen ter bescherming van bijzonder natuurwaarden. Het gaat dan in het bijzonder om de bescherming van natuurgebieden van Europees belang (Natura 2000-gebieden) en de bescherming van soorten die van nature in Nederland in het wild voorkomen die een specifieke bescherming behoeven. Deze onderwerpen zullen hieronder worden toegelicht.

### Zorgplicht

Een belangrijk overkoepelend instrument is de zorgplicht (artikel 1.11) waarin gesteld wordt dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Deze zorg houdt in elk geval in dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor in het wild levende dieren en planten:

- dergelijke handelingen achterwege laat dan wel
- indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of
- voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zo veel mogelijk beperkt of ongedaan maakt (mitigatie).

### **Gebiedsbescherming**

In de Wnb zijn regels opgenomen die de bescherming van natuurgebieden van Europees belang die behoren tot het Natura 2000-netwerk. Deze gebieden worden beschermd om de gunstige staat van instandhouding van vogelsoorten, habitattypen en andere planten- en diersoorten te behouden en waar nodig te herstellen. Voor plannen of projecten met mogelijke schadelijke handelingen is in de Wnb een vergunningensysteem opgenomen. Hier aan gekoppeld kan het bevoegd gezag preventieve dwingende maatregelen opleggen om schadelijke effecten te voorkomen.

Op basis van de Wnb wordt alleen nog bescherming geboden aan de zogenaamde Natura 2000-gebieden, welke onderdeel zijn van het Europese netwerk van natuurgebieden. De eerder nationaal beschermde natuurmonumenten worden niet meer beschermd op grond van nationale wetgeving. Wel kunnen provincies 'bijzondere provinciale natuurgebieden' en bijzondere provinciale landschappen' aanwijzen. Provincies kunnen eventueel zelf regelgeving opstellen voor deze gebieden.

De gebiedsbescherming is gericht op de bescherming van aangewezen habitats en soorten binnen de gebieden. Significant negatieve effecten op het beschermde gebied zijn niet toegestaan, tenzij sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, er geen alternatieven voorhanden zijn en alle schade wordt gecompenseerd. De wet voorziet eveneens in het beschermen van het gebied tegen handelingen buiten het Natura 2000-gebied met een mogelijk negatief effect op de beschermde habitats en hieraan gekoppelde soorten. Dit is geregeld op basis van de zogenaamde externe werking.

Ten aanzien van Natura 2000-gebieden komen de uitvoeringsbevoegdheden voor het overgrote deel bij de provincies te liggen, met uitzondering van het aanwijzen van Natura 2000-gebieden en het vaststellen van de instandhoudingsdoelstellingen. Ten aanzien van de uitvoering is de provincie waarin een ingreep plaatsvindt, bevoegd. Voor rijkswateren blijft de rijksoverheid bevoegd.

### **Soortenbescherming**

De in de Wnb gestelde regels ter bescherming van soorten voorzien in voorschriften ter bescherming van de van nature in het wild levende planten- en diersoorten. In dit deel staan de verplichte instrumenten van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern, Bonn en het biodiversiteitsverdrag centraal. Het is er op gericht om voor de beschermde soorten een gunstige staat van instandhouding te bereiken of te herstellen.

### Verbodsbepalingen

De verboden, afwijkingsmogelijkheden en andere beschermingsmiddelen zijn direct overgenomen uit deze richtlijnen en verdragen en worden in de Wnb opgedeeld in drie beschermingsregimes. Elk van de drie beschermingsregimes kent zijn eigen soortenlijsten met daarbij eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffingsverlening. Voor de eerste twee beschermingsregimes sluiten deze nauw aan bij de verboden en uitzonderingen uit respectievelijk de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Voor de andere soorten geldt een minder strikt regime.

Vogelrichtlijnsoorten: De bescherming van alle natuurlijk in het wild levende vogels van soorten die voorkomen in de EU als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn en de niet in die bijlage genoemde geregeld voorkomende trekvogelsoorten (artikel 3.1; zie bijlage 1).

Voor deze soorten gelden de volgende verboden:

- lid 1: Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
- lid 2: Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
- lid 3: Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
- lid 4: Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
- lid 5: Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Habitatrichtlijnsoorten: De bescherming van in het wild levende dieren en planten van soorten die voorkomen in de EU (zie bijlage 1) op grond van de Habitatrichtlijn (bijlagen I, II, IV en V) en soorten van de Conventie van Bern Appendix II en de Conventie van Bonn Appendix I (art. 3.5; zie bijlage 1). Voor deze soorten zijn in de Wnb de volgende verboden opgenomen:

- lid 1: Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
- lid 2: Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
- lid 3: Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
- lid 4: Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
- lid 5: Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Andere soorten: De bescherming van niet onder de bovenstaande twee categorieën vallende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten voorkomend in Nederland, vermeld in de bijlage van de Wnb (art. 3.10; zie bijlage 2). Voor deze soorten is onverminderd artikel 3.5 eerste, vierde en vijfde lid het verboden om:

- lid 1a: in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen.
- lid 1b: de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen.
- lid 1c: vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.



Voor de zoogdier-, amfibie- en reptielsoorten opgenomen in de bijlage van artikel 3.10 geldt geen Europese verplichting tot bescherming. Deze soorten worden beschermd vanwege ecologische redenen of de breed in de maatschappij levende overtuiging dat deze dieren een bescherming behoeven. Hiermee geeft Nederland uitvoering aan de algemene verplichting van het Biodiversiteitsverdrag om kwetsbare en bedreigde dier- en plantsoorten te beschermen.

### **Houtopstanden**

Het doel van in de Wnb opgenomen de regels ten aanzien van houtopstanden blijft de blijft de instandhouding van het bosareaal. De kern wordt gevormd door een meldplicht, herplantplicht en mogelijke oplegging van een kapverbod. Deze regels vloeien als zodanig niet onmiddellijk voort uit internationale verplichtingen, maar is van wezenlijk belang in het licht van nationale en internationale natuur-, landschaps- en milieudoelstellingen.

De regels met betrekking tot houtopstanden zijn van toepassing op alle bossen en houtopstanden buiten de 'bebouwde kom Wnb' groter dan 1.000 m<sup>2</sup> en rijbeplantingen van meer dan 20 bomen. De wet verplicht om de grond waarop het bos heeft gestaan binnen 3 jaar opnieuw in te planten met bomen. Indien mogelijk is herplanting door natuurlijke verjonging ook toegestaan. Waar natuurlijke verjonging niet mogelijk of te verwachten is, bijvoorbeeld bij lintbeplantingen minder dan 30 meter breed, moet geplant worden met boomsoorten die aansluiten bij de groeiplaats. De begrenzing 'bebouwde kom Wnb' wordt door de gemeente vastgesteld, maar hoeft niet samen te vallen met de bebouwde kom in het kader van de wegenverkeerswet. In geval een boom/bomen of andere houtopstanden binnen de bebouwde kom worden gekapt, dan kan een gemeentelijke (omgevings-)vergunning nodig zijn. Dit zal specifiek bij de betreffende gemeente moeten worden nagegaan. Struikbeplantingen groter dan 1.000 m<sup>2</sup> vallen onder de wet, met uitzondering van éénrijige geschoren meidoornheggen die als zodanig zijn aangelegd en worden beheerd. Spontane bosopslag langs sloten, op natuurterreinen en braakliggende terreinen valt onder de Boswet, zodra sprake is van een bedekkings-percentages van 60% en een opslag van vijf jaar of ouder. De Boswet is niet van toepassing op: erven en tuinen, windschermen van bomen langs boomgaarden, éénrijige beplanting van populier of wilg op of langs landbouwgronden, Italiaanse populier, linde, paardenkastanje en treurwilg, vruchtbomen, kerstsparen en kweekgoed.

Ook bevat de Wnb een basis om regels te stellen ter uitvoering van Europese regels die beogen te verzekeren dat in internationaal verband verhandeld hout en verhandelde houtproducten duurzaam zijn.

### **Nesten**

De Wnb kent geen standaardperiode voor het broedseizoen van vogels. Het gaat erom of er een broedgeval is. Verblijfplaatsen van vogels die hun verblijfplaats het hele jaar gebruiken, zijn jaarrond beschermd. Slechts een beperkt aantal soorten bewoont het nest permanent of keert elk jaar terug naar hetzelfde nest. De meeste vogels maken elk broedseizoen een nieuw nest of zijn in staat om een nieuw nest te maken.

Deze vogelnesten voor eenmalig gebruik vallen alleen tijdens het broedseizoen onder de bescherming van artikel 1.3 lid 2 van de Wnb. U heeft voor deze soorten geen ontheffing nodig voor werkzaamheden buiten het broedseizoen. En ook niet als u maatregelen treft die voorkomen dat deze soorten zich op de bouwplaats vestigen tijdens het broedseizoen. U mag dus buiten het broedseizoen nesten verplaatsen of verwijderen, maar daar zijn uitzonderingen op.

### **Nesten die het hele jaar door zijn beschermd**

Op de volgende categorieën gelden de verbodsbepalingen van artikel 1.3 lid 2 van de Wnb het gehele seizoen:

1. nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (voorbeeld: steenuil).
2. nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: roek, gierzwaluw en huismus).
3. nesten van vogels, zijnde geen koloniebroeders, die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: ooievaar, kerkuil en slechtvalk).
4. vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die zelf niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (voorbeeld: boomvalk, buizerd en ransuil).

Deze categorieën zijn terug te vinden in de 'Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten'.

### **Nesten die *niet* het hele jaar door zijn beschermd**

In de 'Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten' worden de volgende soorten aangegeven als categorie 5. Deze zijn buiten het broedseizoen niet beschermd.

5. nesten van vogels die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed of de directe omgeving daarvan, maar die wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen.

### **Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten**

De aangepaste lijst met jaarrond beschermde nesten is indicatief en niet uitputtend. Als aanvulling op de vorige lijst zijn ook vogelsoorten opgenomen met niet jaarrond beschermde nesten. De soorten uit bovenstaande categorie 5 vragen extra onderzoek, ook al zijn hun nesten niet jaarrond beschermd. Categorie 5-soorten zijn namelijk wel jaarrond beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

### **Natuurnetwerk Nederland**

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN; voormalige ecologische hoofdstructuur, EHS) is een netwerk van beschermde natuurgebieden, dat in de basis gevormd wordt door de al bestaande natuur, zoals duinen, heiden, bossen, meren en landgoederen. Aanvullend hierop worden nieuwe natuurgebieden ontwikkeld, bijvoorbeeld op gronden die eerst voor landbouw gebruikt werden. Ecologische natuurverbindingen verbinden deze gebieden met elkaar.

In het NNN liggen:

- bestaande natuurgebieden, waaronder de 20 nationale parken;
- gebieden waar nieuwe natuur wordt aangelegd;
- landbouwgebieden, beheerd volgens agrarisch natuurbeheer;
- ruim 6 miljoen hectare grote wateren: meren, rivieren, de kustzone van de Noordzee en de Waddenzee;
- Alle Natura 2000-gebieden.

Het NNN moet uiteindelijk samen met de natuurgebieden in andere Europese landen het aaneengesloten pan-Europees Ecologisch Netwerk (PEEN) vormen. Het ruimtelijke beleid voor het NNN is gericht op behoud en ontwikkeling (spelregels EHS) van de wezenlijke kenmerken en waarden. Daarom geldt in deze gebieden het 'nee, tenzij'-regime. Indien een voorgenomen ingreep de 'nee, tenzij'-afweging met positief gevolg doorloopt kan de ingreep plaatsvinden, mits de eventuele nadelige gevolgen worden gemitigeerd en resterende schade wordt gecompenseerd. Indien de voorgenomen planontwikkeling met bijbehorende ingreep/ingrepen niet voldoet aan de voorwaarden uit het 'nee, tenzij'-regime dan kan de ingreep niet plaatsvinden, tenzij het onderstaande van toepassing is.

#### **Saldobenadering**

In die gevallen waarbij het instrument saldobenadering van toepassing is hoeft het 'nee, tenzij'-afwegingskader niet doorlopen te worden en is ook geen sprake van compensatie, zoals bij ingrepen onder het 'nee, tenzij'-regime.

Harde eis hierbij is wel dat aan alle voorwaarden voor het toepassen van de saldobenadering wordt voldaan. Alleen dan is immers per saldo winst voor het NNN gegarandeerd. Is dit niet het geval dan geldt onverkort het 'nee, tenzij'-regime.

#### **Beoordeling van effecten van een ingreep op het NNN**

Voor de beoordeling van de effecten van een ingreep en bij het nader invullen van de begrippen: 'geen netto verlies', 'behoud van ambitie', 'versterking van het NNN' en 'kwaliteitsslag' zijn de volgende aandachtspunten ten aanzien van natuurkwaliteit belangrijk:

- zowel de actuele natuurwaarden als het vastgelegde natuurdoel zijn relevant;
- natuurwaarden worden primair afgemeten aan doelsoorten en natuurlijkheid (de kwaliteitscriteria van natuurdoeltypen);
- behoud en ontwikkeling van natuurwaarden zijn afhankelijk van het voldoen aan een reeks van randvoorwaarden (met name bodemgesteldheid, waterkwaliteit, processen in de omgeving, minimumoppervlakte en beheer).
- significant negatieve effecten betreffen zowel natuur- als hun randvoorwaarden;
- lokale ingrepen kunnen (negatieve) effecten hebben op drie schaalniveaus: lokaal, regionaal (kerngebied van het NNN) en landelijk (hele NNN). De vervangbaarheid van natuur hangt af van meerdere ecologische aspecten alsmede relevante nationale beleidsambities.

## Bijlage 2      Literatuur

Bos, F., M. Bosveld, D. Groenendijk, C. van Swaay, I. Wynhoff, De Vlinderstichting, De Dagvlinders van Nederland, 2006, Odonata, KNNV, Utrecht.

Broekhuizen, S., Spoelstra, K., Thissen, J.B.M., Canters, K.J., Buys, J.C. 2016, Atlas van de Nederlandse zoogdieren, KNNV Uitgeverij, Utrecht.

Creemers, R.C.M., & Delft, J.J.C.W. van, (RAVON) (redactie) 2009 De amfibieën en reptielen van Nederland, Nederlandse Fauna 9. Nationaal Natuurhistorische Museum Naturalis, European Invertebrate Survey – Nederland, Leiden.

NDFD, 2017a Bekende verspreiding van soorten ten opzichte van het plangebied – levering uit de NDFD, NDFD - quickscanhulp.nl

NDFD, 2017b NDFD verspreidingsatlas NDFD - verspreidingsatlas.nl

Provincie Overijssel, 2016, Provincie Overijssel Vaststelling hoofdstuk 7 Omgevingsverordening Overijssel 2009. Provinciaal blad Nr. 7082, 30-122016. Provincie Overijssel, Zwolle.

RAVON, 2016, Ravon no. 63, bijlage, Waarnemingenoverzicht 2015, RAVON, Nijmegen.

RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland), 2014, Soortenstandaard buizerd (Buteo buteo) versie 2.0 december 2014, Rijksdienst voor ondernemend Nederland, Zwolle.

### **Internetbronnen:**

[www.quickscanhulp.nl](http://www.quickscanhulp.nl)

[www.libellennet.nl](http://www.libellennet.nl)

[www.vlindernet.nl](http://www.vlindernet.nl)

[www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx](http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx)

[www.waarneming.nl](http://www.waarneming.nl)





Bijlage 4 Foto's van het plangebied





## Bijlage 5 Resultaten NDFF

In onderstaande tabel staat per soort aangegeven op welke afstand de soort van het projectgebied de afgelopen vijf jaar is waargenomen. Hierin zijn alle beschermde soorten in de beschermingscategorieën Habitatrichtlijn en Andere soorten en de vogelsoorten waarvan het ministerie op een indicatieve lijst aangeeft dat deze jaarrond beschermde nesten hebben. Meer informatie over de waarnemingen die hiervoor gebruik zijn is te vinden op de site van de NDFF.

Er is hierbij niet geselecteerd op type waarnemingen zoals, bijvoorbeeld enkel broedvogeltellingen voor de vogels. Het resultaat in de tabel geeft een overzicht van alle op het moment van opvragen goedgekeurde actuele waarnemingen, dus ook losse waarnemingen, in de NDFF voor bovengenoemde soorten.

## Bekende verspreiding van soorten ten opzichte van het plangebied – levering uit de NDFF.

**disclaimer** De Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) is de meest omvangrijke landelijke informatiebron van verspreidingsgegevens en bevat betrouwbare waarnemingen van planten en dieren in een bepaald gebied. Het systeem is in opbouw, nieuwe gegevens worden met regelmaat toegevoegd. Alle gegevens in de NDFF zijn gevalideerd. Nader (veld-)onderzoek kan noodzakelijk zijn om aanwezigheid van een soort te bevestigen of uit te sluiten.

Copyright vermelden bij verwijzen of citeren naar deze levering: '© NDFF - quickscanhulp.nl 21-03-2017 11:26:22'



Op de volgende pagina's vindt u de lijst met soorten en afstanden ten opzichte van het plangebied dat deze soorten zijn waargenomen. Een toelichting op deze lijst is te vinden op: [www.quickscanhulp.nl](http://www.quickscanhulp.nl).

Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met de Helpdesk van Het Natuurloket:

e-mail: [serviceteamndff@natuurloket.nl](mailto:serviceteamndff@natuurloket.nl)

telefoon: 0800 2356333

Soort	Soortgroep	Bescherming	Afstand
Bastaardkikker	Amfibieën	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Bruine kikker	Amfibieën	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Gewone pad	Amfibieën	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Kleine watersalamander	Amfibieën	wnb-andere soorten	0 - 1 km
grote weerschijnvlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	0 - 1 km
kleine ijsvogelvlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	0 - 1 km
sleedoornpage	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Getande veldsla	Vaatplanten	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Groot spiegelklokje	Vaatplanten	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Grote leeuwenklauw	Vaatplanten	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Bunzing	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Das	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Dwergmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Eekhoorn	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Egel	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Haas	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Konijn	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Ree	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Steenmarter	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Veldmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Vos	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Wezel	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Kamsalamander	Amfibieën	wnb-hrl	0 - 1 km
Poelkikker	Amfibieën	wnb-hrl	0 - 1 km
Rivierrombout	Insecten-Libellen	wnb-hrl	0 - 1 km
Baardvleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Bever	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Franjestaart	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Gewone dwergvleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Gewone grootoorvleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Laatvlieger	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Meervleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Otter	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Rosse vleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Ruige dwergvleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Watervleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	0 - 1 km
Boomvalk	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Buizerd	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Gierzwaluw	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Grote Gele Kwikstaart	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Havik	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Huismus	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Kerkuil	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km

Ooievaar	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Ransuil	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Roek	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Slechtvalk	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Sperwer	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Steenuil	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Wespendief	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Zwarte Wouw	Vogels	wnb-vrl	0 - 1 km
Vuursalamander	Amfibieën	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Bosbeekjuffer	Insecten-Libellen	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Akkerogentroost	Vaatplanten	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Beekprik	Vissen	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Elrits	Vissen	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Grote modderkruiper	Vissen	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Aardmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Boommarter	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Bosmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Dwergspitsmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Edelhert	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Hermelijn	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Huisspitsmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Rosse woelmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Waterspitsmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Woelrat	Zoogdieren	wnb-andere soorten	1 - 5 km
Knoflookpad	Amfibieën	wnb-hrl	1 - 5 km
Houting	Vissen	wnb-hrl	1 - 5 km
Oehoe	Vogels	wnb-vrl	1 - 5 km
Alpenwatersalamander	Amfibieën	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Meerkikker	Amfibieën	wnb-andere soorten	5 - 10 km
aardbeivlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	5 - 10 km
gentiaanblauwtje	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	5 - 10 km
grote parelmoervlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	5 - 10 km
grote vos	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Vliegend hert	Insecten-Kevers	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Beekrombout	Insecten-Libellen	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Adder	Reptielen	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Hazelworm	Reptielen	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Levendbarende hagedis	Reptielen	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Ringslang	Reptielen	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Akkerboterbloem	Vaatplanten	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Dennenorchis	Vaatplanten	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Muurbloem	Vaatplanten	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Schubvaren	Vaatplanten	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Gewone bosspitsmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	5 - 10 km

Grote bosmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Tweekleurige bosspitsmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Wild zwijn	Zoogdieren	wnb-andere soorten	5 - 10 km
Heikikker	Amfibieën	wnb-hrl	5 - 10 km
Rugstreeppad	Amfibieën	wnb-hrl	5 - 10 km
Gevlekte witsnuitlibel	Insecten-Libellen	wnb-hrl	5 - 10 km
Zandhagedis	Reptielen	wnb-hrl	5 - 10 km
Kruipend moerasscherm	Vaatplanten	wnb-hrl	5 - 10 km
Tweekleurige vleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	5 - 10 km
bosparemoervlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	10 - 25 km
kleine heivlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	10 - 25 km
kommavlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	10 - 25 km
zilveren maan	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Gevlekte glanslibel	Insecten-Libellen	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Hoogveenglanslibel	Insecten-Libellen	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Blaasvaren	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Glad biggenkruid	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Kartuizer anjer	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Kleine schorseneer	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Kluwenklokje	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Knollathyrus	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Knolspirea	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Liggende ereprijs	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Rood peperboompje	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Ruw parelzaad	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Stijve wolfsmelk	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Stofzaad	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Veenbloembies	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Wilde averuit	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Wilde ridderspoor	Vaatplanten	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Kwabaal	Vissen	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Damhert	Zoogdieren	wnb-andere soorten	10 - 25 km
Boomkikker	Amfibieën	wnb-hrl	10 - 25 km
Geel schorpioenmos	Blad-enLevermossen	wnb-hrl	10 - 25 km
Gestreepte waterroofkever	Insecten-Kevers	wnb-hrl	10 - 25 km
Noordse winterjuffer	Insecten-Libellen	wnb-hrl	10 - 25 km
teunisbloempijlstaart	Insecten-Macronachtvlinders	wnb-hrl	10 - 25 km
Gladde slang	Reptielen	wnb-hrl	10 - 25 km
Drijvende waterweegbree	Vaatplanten	wnb-hrl	10 - 25 km
Brandts vleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	10 - 25 km
Vale vleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	10 - 25 km
Vinpootsalamander	Amfibieën	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Europese rivierkreeft	Geleedpotigen-Insecten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
bruine eikenpage	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	25 - 50 km

duinparelmoervlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	25 - 50 km
spiegeldikkopje	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Donkere waterjuffer	Insecten-Libellen	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Kempense heidelibel	Insecten-Libellen	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Speerwaterjuffer	Insecten-Libellen	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Bergnactorchis	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Brede wolfsmelk	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Breed wollegras	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Dreps	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Kleine wolfsmelk	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Korensla	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Naaldenkervel	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Roggelelie	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Rozenkransje	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Tengere distel	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Vroege ereprijs	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Wolfskers	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Zandwolfsmelk	Vaatplanten	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Gewone zeehond	Zoogdieren	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Veldspitsmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	25 - 50 km
Vroedmeesterpad	Amfibieën	wnb-hrl	25 - 50 km
grote vuurvlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-hrl	25 - 50 km
Groene glazenmaker	Insecten-Libellen	wnb-hrl	25 - 50 km
Sierlijke witsnuitlibel	Insecten-Libellen	wnb-hrl	25 - 50 km
Muurhagedis	Reptielen	wnb-hrl	25 - 50 km
Groenknolorchis	Vaatplanten	wnb-hrl	25 - 50 km
Platte schijfhoren	Weekdieren	wnb-hrl	25 - 50 km
Bosvleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	25 - 50 km
Kleine dwergvleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	25 - 50 km
Wolf	Zoogdieren	wnb-hrl	25 - 50 km
iepenpage	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	50 - 100 km
veenbesblauwtje	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	50 - 100 km
veenbesparelmoervlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	50 - 100 km
veenhooibeestje	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Gewone bronlibel	Insecten-Libellen	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Akkerdoornzaad	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Blauw guichelheil	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Echte gamander	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Geplooide vrouwenmantel	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Groensteel	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Grote bosaardbei	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Karwijselie	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Kranskarwij	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Lange zonnedauw	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km



Naakte lathyrus	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Scherpkruid	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Schubzegge	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Smalle raai	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Spits havikskruid	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Steenbraam	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Wilde weit	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Zinkviooltje	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Zweedse kornoelje	Vaatplanten	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Beekdonderpad	Vissen	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Grijze zeehond	Zoogdieren	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Molmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Ondergrondse woelmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	50 - 100 km
Geelbuikvuurpad	Amfibieën	wnb-hrl	50 - 100 km
Tonghaarmuts	Blad-enLevermossen	wnb-hrl	50 - 100 km
pimpernelblauwtje	Insecten-Dagvlinders	wnb-hrl	50 - 100 km
Oostelijke witsnuitlibel	Insecten-Libellen	wnb-hrl	50 - 100 km
Atlantische steur	Vissen	wnb-hrl	50 - 100 km
Bruinvis	Zoogdieren	wnb-hrl	50 - 100 km
Gewone dolfijn	Zoogdieren	wnb-hrl	50 - 100 km
Grijze grootoorvleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	50 - 100 km
Noordse woelmuis	Zoogdieren	wnb-hrl	50 - 100 km
bruin dikkopje	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	100 - 250 km
veldparelmoervlinder	Insecten-Dagvlinders	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Berggamander	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Bokkenorchis	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Bosdravik	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Brave hendrik	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Bruinrode wespenorchis	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Franjgentiaan	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Geelgroene wespenorchis	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Gevlekt zonneroosje	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Gladde zegge	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Groene nachtorchis	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Honingorchis	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Kalkboterbloem	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Kalketrip	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Kleine ereprijs	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Moerasgamander	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Pijlscheefkelk	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Tengere veldmuur	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Trosgamander	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Vliegenorchis	Vaatplanten	wnb-andere soorten	100 - 250 km
Gestippelde alver	Vissen	wnb-andere soorten	100 - 250 km

Eikelmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	100 - 250 km
donker pimpernelblauwtje	Insecten-Dagvlinders	wnb-hrl	100 - 250 km
Gaffellibel	Insecten-Libellen	wnb-hrl	100 - 250 km
Dikkopschildpad	Reptielen	wnb-hrl	100 - 250 km
Kemps zeeschildpad	Reptielen	wnb-hrl	100 - 250 km
Bechsteins vleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Bulrug	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Dwergvinvis	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Gestreepte dolfijn	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Gewone spitsnuitdolfijn	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Gewone vinvis	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Griend	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Hamster	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Hazelmuis	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Ingekorven vleermuis	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Narwal	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Potvis	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Tuimelaar	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Wilde kat	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km
Witsnuitdolfijn	Zoogdieren	wnb-hrl	100 - 250 km

## Bijlage 4 Plan in Hoofdlijnen rotonde



## ***N337 Kruispunt De Meente te Olst***

Plan in Hoofdlijnen

juli 2017

# **Colofon**

**Projectnaam**

Plan in Hoofdlijnen, N337 kruispunt de Meente te olst

**Opdrachtgever**

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 70 81

Fax 038 425 48 88

[www.overijssel.nl](http://www.overijssel.nl)

[postbus@overijssel.nl](mailto:postbus@overijssel.nl)

**Projectleider**

Ing. W.B.M. de Hoog

**Opdrachtnemer**

Royal HaskoningDHV

**Referentie**

T&PBE5223R002F01

**Versie**

0.1/Finale versie

**Datum**

01-07-2017

**Projectnummer**

BE5223

**Auteurs**

Gerard Kuijper, Sjoerd Hoekstra

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Kaders en uitgangspunten</b>	<b>7</b>
2.1	Kenmerken huidige situatie	7
2.2	Huidige en toekomstige knelpunten	8
2.3	Verkeersveiligheid	8
2.4	Beleidsmatige begrenzingsen	8
2.4.1	Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren, 2014 Rijkswaterstaat	8
2.4.2	Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta	9
2.4.3	Provinciaal beleid	9
2.4.4	Regelstrategie bereikbaarheid auto	9
2.4.5	Gemeentelijk beleid	10
2.5	Ruimtelijke begrenzingsen	12
2.6	Ruimtelijke kwaliteit	18
2.7	Uitgangspunten	20
<b>3</b>	<b>Probleemanalyse en oplossingsrichtingen</b>	<b>23</b>
3.1	Probleemanalyse autonome situatie 2028	23
3.2	Oplossingsrichtingen	24
3.3	Eerste afweging varianten	25
3.3.1	Doorstroming verkeer	26
3.3.2	Veiligheid verkeer	27
3.3.3	Inpassing in de omgeving	28
3.3.4	Inpassing in beleid	30
3.3.5	Conclusie	31
<b>4</b>	<b>Analyse duurzaamheid</b>	<b>32</b>
4.1	Resultaten ambitiesessie duurzaamheid	32
4.2	Toelichting duurzaamheidsthema's	32
<b>5</b>	<b>Effecten voor verkeer en gevolgen voor omgeving</b>	<b>34</b>
5.1	Ruimtelijke kwaliteit en voorlopig ontwerp	35
5.2	Verkeer	36
5.3	Omgeving	37
5.4	Terugkoppeling klankbordgroep	42
5.5	Conclusie	43
<b>6</b>	<b>Samenvatting en vervolg</b>	<b>45</b>
6.1	Samenvatting	45
6.2	Vervolgstappen	46

## Bijlagen

- A0 Reactienota
- A1 Verslagen klankbordgroep
- A2 Schetsontwerpen varianten
- A3 Notitie Duurzame invulling rotonde Olst en Ambitieoverzicht
- A4 Voorlopig ontwerp
- A5 Geluid: notitie Quickscan reconstructie N337 Olst
- A6 Notitie Luchtkwaliteit en stikstofdepositie Rotonde N337-De Meente
- A7 Voortoets Natura 2000 Rijntakken en Natuurnetwerk (voorheen EHS)
- A8 Voorlopig ontwerp met aangepaste ontsluiting uiterwaarden



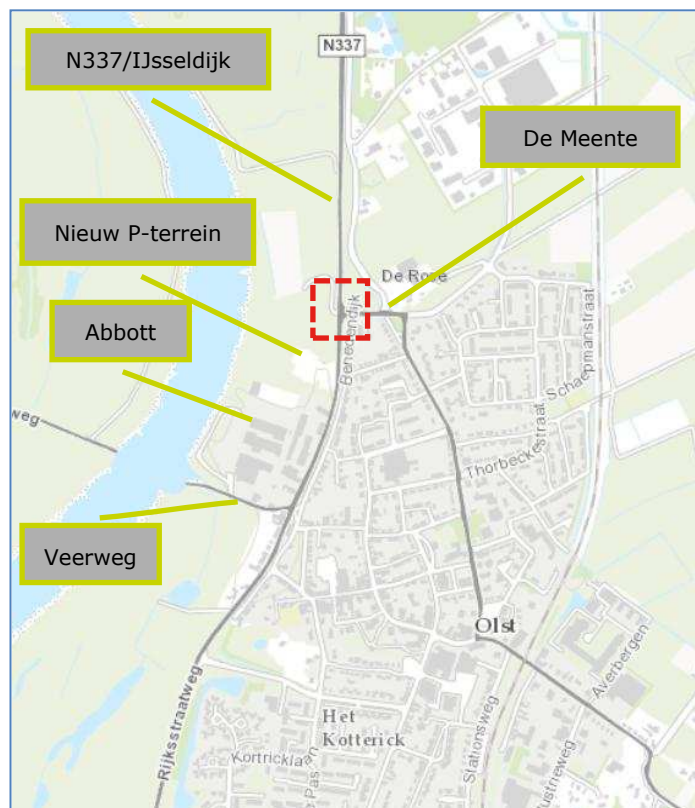
# 1 Inleiding

Op de N337 (Deventer – Zwolle) in Olst ligt het kruispunt N337/Rijksstraatweg met De Meente. Beide wegen hebben een gebiedsontsluitende functie voor de kern Olst op zichzelf en voor de ontsluiting van Olst richting Zwolle en Deventer. Op bijgaande afbeelding is de locatie van het kruispunt weergegeven dat net binnen de bebouwde kom van Olst ligt. De N337 ligt op de IJsseldijk.

## Voorgeschiedenis

In het bestemmingsplan "Olst-West 2005" is een uitbreiding van het farmaceutisch bedrijf Abbott (toen nog Solvay geheten) ruimtelijk mogelijk gemaakt: een uitbreiding van de bedrijfsgebouwen en een nieuw parkeerterrein aan de noordzijde (op het terrein van de voormalig asfaltfabriek Olasfa), ter vervanging van het huidige parkeerterrein aan de westzijde van Abbott. Ter plaatse van de aansluiting met De Meente op de N337 is een rotonde geprojecteerd waarop ook de nieuw aan te leggen noordelijke ontsluiting van het parkeerterrein wordt ontsloten. Volgens de toelichting op het bestemmingplan worden de volgende voordelen bewerkstelligd:

- De verkeersdruk op de Veerweg neemt sterk af. Vruchtverkeer en recreatieverkeer (van en naar de pont) zijn niet meer gemengd, waardoor de verkeersveiligheid zal toenemen.
- Het vruchtverkeer tussen Abbott en het magazijn op het bedrijventerrein De Meente rijdt niet meer over de Rijksstraatweg maar kan rechtstreeks via de nieuwe rotonde rijden.
- De gasten van restaurant de Bökkers Mölle kunnen bij het verlaten van het terrein gebruik maken van de nieuwe ontsluiting. Van de twee onoverzichtelijke in- en uitritten bij de molen zal er daardoor nog maar één, en dan alleen als ingang, worden gebruikt.
- Na het aanleggen van een rotonde zal het verkeersbeeld op de Rijksstraatweg naar verwachting rustiger worden omdat de rijnsnelheid wordt verlaagd. Bovendien markeert de rotonde duidelijk de plaats waar de kern Olst begint.



Figuur 1 Overzicht studiegebied

## Toetsing van plan rotonde uit Bestemmingsplan Olst-West 2005

In 2006 is met de uitvoering van eerste fase van een bodemsanering van het terrein van Olasfa begonnen. De bodemsanering is nog gaande. Na afronding hiervan kan Abbott beginnen met de uitbreidingen inclusief het nieuwe parkeerterrein aan de noordzijde. Vooruitlopend hierop willen de provincie Overijssel en de gemeente Olst-Wijhe graag in beeld hebben of de in 2005 geprojecteerde oplossing met een rotonde op het kruispunt N337 - De Meente anno nu nog steeds de beste oplossing is, ook kijkend naar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

## Projectdoel

Het doel van dit project is tweeledig:

- Realiseren van een duurzaam veilige aansluiting N337 - De Meente en ontsluiting van het Abbott terrein.
- Verbeteren van de leefbaarheid / oversteekbaarheid traverse N337.

Hoewel de huidige vormgeving als voorrangskruispunt voldoet aan de wet- en regelgeving, vinden op het kruispunt regelmatig ongevallen plaats als gevolg van het niet of onvoldoende verlenen van voorrang. De potentieel verkeersonveilige situaties worden versterkt, omdat langzaam verkeer van dezelfde rijbaan gebruikt maakt als snelverkeer. Door het ontbreken van een heldere komgrens is er geen duidelijke overgang van het snelheidsregime van buiten (80 km/uur) naar binnen (50 km/uur) de bebouwde kom. Hierdoor ontstaat een te groot snelheidsverschil tussen autoverkeer en langzaam

verkeer. De oplossing dient bij te dragen aan het versterken van de komgrens, en de verkeersveiligheid en doorstroming richting de toekomst dienen geborgd te zijn.



Foto 1: Kruispunt N337 - De Meente in zuidelijke richting (bron: Globespotter CycloMedia)

#### **Reeds vastgesteld beleid**

Vertrekpunt is het reeds vastgesteld beleid, zoals de herinrichting en aansluiting van het Abbott terrein conform het bestemmingsplan en het Hoogwaterbeschermingsprogramma waar de IJsseldijk tussen Zwolle en Olst onderdeel van is. De dijk vormt de primaire waterkering voor de IJssel. Aanpassingen aan het kruispunt mogen niet ten koste gaan van de veiligheid van het binnendijkse gebied. In hoofdstuk 2 wordt hier nader op ingegaan en ook op het burgerinitiatief 'Olst mooier aan de IJssel'.

#### **Proces**

Het doel moet worden gerealiseerd in afstemming met en onderling overleg tussen de provincie Overijssel, gemeente Olst-Wijhe, het Waterschap Drents Overijsselse Delta, Rijkswaterstaat en de klankbordgroep 'Aansluiting N337 – De Meente'. De klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van Plaatselijk Belang Olst, Buurtcomité Onder de Rooze, Georganiseerde Ondernemers Olst, Abbott, Politie, gemeente Olst-Wijhe en de provincie Overijssel. Met de klankbordgroep zijn afwegingen van varianten besproken en zijn tussenproducten van deze studie gedeeld. In bijlage A1 zijn de verslagen van overleggen met de klankbordgroep opgenomen.



Foto 2: Kruispunt N337-De Meente in noordelijke richting (bron: Globespotter CycloMedia)

De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het Ontwerpplan in Hoofdlijnen. Wel wordt bij de nadere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp (in de realisatiefase) met enkele bewoners contact opgenomen om de uiteindelijke detaillering ten aanzien van lichthinder en uitzicht op de IJssel nader af te stemmen (zie bijlage A0 Reactienota).

### **Leeswijzer**

In het volgende hoofdstuk worden de kaders en uitgangspunten voor de studie beschreven, waarna in hoofdstuk drie de probleemanalyse en oplossingsrichtingen behandeld worden. Een afweging van de oplossingsrichtingen resulteert in een voorkeursvariant.

In hoofdstuk vier wordt een analyse van duurzaamheidsaspecten uitgevoerd, waarvan een deel verwerkt is in het verkeerstechnisch ontwerp van de voorkeursvariant. Daarna zijn in hoofdstuk vijf de effecten voor verkeer en de gevolgen voor de omgeving opgenomen. Het laatste hoofdstuk zes geeft een samenvatting van de rapportage en een beschrijving van de vervolgstappen.

## 2 Kaders en uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste kaders en uitgangspunten beschreven waar rekening dient te worden gehouden bij het bepalen van de meest geschikte kruispuntvorm op deze aansluiting.

### 2.1 Kenmerken huidige situatie

#### *Functie van de weg*

De N337 vormt op regionaal niveau een verbinding tussen Zwolle en Deventer. Op lokaal niveau zorgt deze weg voor de ontsluiting van Olst en Wijhe richting deze beide steden en de A28 en A1. Ter hoogte van de aansluiting met De Meente ligt de N337 binnen de bebouwde kom en is het een gebiedsontsluitingsweg. De N337 vormt daarmee een doorgaande route en zorgt voor een regionale ontsluiting van het verkeer. De weg wordt daarnaast ook gebruikt door de busverbinding tussen Zwolle en Deventer. Langzaam verkeer wordt op het noordelijke wegvak gescheiden afgewikkeld via een parallelle verbinding aan de oostzijde van de N337. Op het zuidelijke wegvak en De Meente rijdt het langzaam verkeer gemengd met het snelverkeer op de rijbaan.

De dijk waar de N337, met het kruispunt de Meente, op is gelegen maakt onderdeel uit van de primaire waterkering van de IJssel. De hoogte en fysieke ligging van de weg hebben, naast de verkeersfunctie, een belangrijke functie bij de hoogwaterbescherming van het binnendijkse gebied.

#### *Verkeersintensiteiten*

In deze paragraaf zijn de voor de studie te hanteren intensiteiten weergegeven op basis van beschikbare tellingen voor de huidige situatie. Voor de toekomstige situatie is het geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Olst-Wijhe gehanteerd met het planjaar 2025 (Goudappel Coffeng, juni 2016).

In de volgende tabel zijn de getelde verkeersintensiteiten (etmaaltotalen op werkdagen) van 2012 tot 2015 in de bebouwde kom van Olst weergegeven. Uit de tellingen blijkt dat de verkeersintensiteit op de N337 tussen 2012 en 2015 licht is toegenomen, in het bijzonder in 2013, vanaf 2013 is de intensiteit stabiel gebleven. Op het wegvak tussen Olst en Den Nul is de verkeersintensiteit stabiel gebleven. Het aandeel vrachtverkeer op de totale verkeersintensiteit is ook opgenomen in onderstaande tabel.

Voor het toekomstig jaar is uitgegaan van het planjaar 2028 (10 jaar na verwachte realisatie in 2018). De cijfers uit het verkeersmodel van het jaar 2025 (autonome situatie) zijn hiertoe opgehoogd naar het planjaar 2028 overeenkomstig de gemiddelde jaarlijkse groei op de betreffende wegvakken volgens het verkeersmodel van de jaren 2015 tot 2025. In de verkeersvisie voor Olst van de gemeente is de aanleg van een ontsluitingsweg naar de oostzijde van Olst opgenomen die aansluit op De Meente, en via De Meente op de N337. Gezien de onzekerheid hiervan (en mede omwille van de robuustheid) is in deze studie uitgegaan van de autonome situatie zonder nieuwe ontsluitingsweg.

Wegvak	2012	2013	2014	2015	Aandeel vracht verkeer	2028 Verwachting
N337: Wethouder A.G. Dekkerlaan – Veerweg	8.300	8.500	8.600	8.600	7,5%	9.800
N337: Veerweg – De Meente						10.700
N337: De Meente – Den Nul	9.800	10.000	10.100	9.800	8,5%	11.700
De Meente				5.200		6.100

Tabel 1 Verkeersintensiteiten in mvgt/etm (bronnen: tellingen provincie Overijssel en Goudappel Coffeng, Actualisatie verkeersmodel gemeente Olst-Wijhe, 2016)

### Kruispuntstromen

De in deze studie te hanteren kruispuntstromen zijn verkregen uit het geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Olst-Wijhe.

## 2.2 Huidige en toekomstige knelpunten

De betrokken wegbeheerders zijn benaderd met de vraag wat hun huidige en toekomstige verwachte knelpunten zijn op of om het huidige kruispunt N337 - De Meente. Hieronder zijn deze punten in de beleving van de wegbeheerders kort weergegeven.

Gemeente Olst-Wijhe:

- De snelheid van het gemotoriseerde verkeer ligt (gevoelsmatig) te hoog ter plaatse van het kruispunt. Hierdoor ontstaat een groot snelheidsverschil tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer, met potentieel (sub- en objectieve) verkeersonveilige situaties tot gevolg;
- Fietsers op de N337 maken, binnen de bebouwde kom en op het kruispuntvlak, gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerde verkeer. Door het hoge snelheidsverschil tussen doorgaand en afslaand verkeer en massaverschil tussen langzaam en snelverkeer, is geen sprake van een verkeersveilige weginrichting.

Provincie Overijssel:

- De huidige beleving van de grens van de bebouwde kom van Olst voldoet niet aan de provinciale uitgangspunten. Ter plaatse van de komovergang is het wegbeeld binnen en buiten de bebouwde kom gelijk aan elkaar, waardoor geen sprake is van een duidelijke overgang.
- De vormgeving als voorrangskruispunt is de minst wenselijke volgens de huidige inzichten van de aansluiting van een erftoegangsweg (De Meente) op een gebiedsontsluitingsweg (N337): een voorrangskruispunt is minder veilig dan een kruispunt met een rotonde of verkeerslichten.

## 2.3 Verkeersveiligheid

In de periode 2001 tot en met februari 2016 zijn in totaal 14 verkeersongevallen geregistreerd. Hiervan hebben 10 plaatsgevonden in de periode 2010 – 2016. In geen van de geregistreerde ongevallen was sprake van ziekenhuisgewonden of ongevallen met een dodelijke afloop; in alle gevallen betrof het uitsluitend materiële schade (UMS). Uit informatie van de regiopolitie IJsselland blijkt dat het niet of onjuist verlenen van voorrang de belangrijkste ongevals oorzaak is.

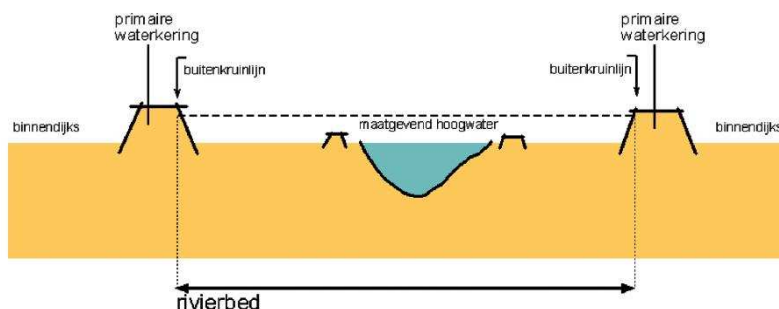
## 2.4 Beleidsmatige begrenzingen

In dit hoofdstuk zijn de beleidskaders met betrekking tot verkeer en de inrichting van de openbare ruimte opgenomen. Hierbij is specifiek gekeken naar de beleidskaders ter plaatse van de aansluiting Rijksweg N337 – De Meente; het onderzoeksgebied voor deze studie.

### 2.4.1 Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren, 2014 Rijkswaterstaat

De beleidslijn bevat een afwegingskader waaraan nieuwe activiteiten in het rivierbed van de grote rivieren moeten voldoen. De toepassing van het afwegingskader waarborgt de veiligheid in het achterland. Voor nieuwe of uitbreiding van de bestaande activiteiten in het rivierbed is in veel gevallen een vergunning op grond van de Waterwet nodig. De IJssel valt binnen het toepassingsgebied voor de beleidslijn.

In figuur 2 is een schematische weergave van het rivierbed weergegeven.



Figuur 2 Schematische doorsnede rivierbed (bron: Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren, 2014)



De IJssel geldt als een bedijkte rivier. Voor deze rivieren geldt dat de dijk een harde grens vormt. Dit betekent dat voor het gehele rivierbed, inclusief alle hoogwatervrije terreinen die niet zijn vrijgesteld van de vergunningsplicht op grond van de Waterwet (conform artikel 6.16 van het Waterbesluit), het stroomvoerend regime van kracht is. In principe worden in deze gedeeltes alleen riviergebonden activiteiten toegestaan.

Indien aanpassing van het kruispunt gevolgen heeft voor het rivierbed, dan dient deze wijziging te worden getoetst aan de hand van het afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren. Dit afwegingskader bepaalt of (eventueel onder voorwaarden) toestemming voor de activiteit kan worden verleend.

### **2.4.2 *Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta***

Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDODelta) is op 1 januari 2016 ontstaan uit een fusie tussen Waterschap Groot Salland en Waterschap Reest en Wieden. Op dit moment is WDODelta bezig met het opstellen van haar beheerinstrumenten, de legger en de keur. Deze instrumenten zijn nog op dit moment nog niet alle gereed.

Omdat het nieuw ontstane waterschap nog geen nieuw beheerinstrumentarium gereed heeft voor de waterkeringen, is hiervoor het oude beheerinstrumentarium van Waterschap Groot Salland nog vigerend. Dit betekent dat de eisen en randvoorwaarden uit de huidige legger en de keur zoals vastgesteld door Waterschap Groot Salland van toepassing zijn op de eventuele activiteit(en). De dijk waar de N337 op is gelegen is hierin onderdeel van de primaire waterkeringen. Het is nu nog niet duidelijk of een wijziging van de normering van Waterschap Groot Salland voor primaire waterkeringen leidt tot wijzigingen in de bepalingen van de beheerinstrumenten en zo ja, hoe groot die wijzigingen worden. Op basis van de huidige inzichten met betrekking tot de consequenties van de nieuwe normering wordt verwacht dat de omvang van de wijzigingen beperkt zal zijn.

Op het moment dat de nieuwe beheersinstrumenten van WDODelta gereed zijn, dienen de resultaten van de studie naar een nieuw kruispuntontwerp te worden gevalideerd.

### **2.4.3 *Provinciaal beleid***

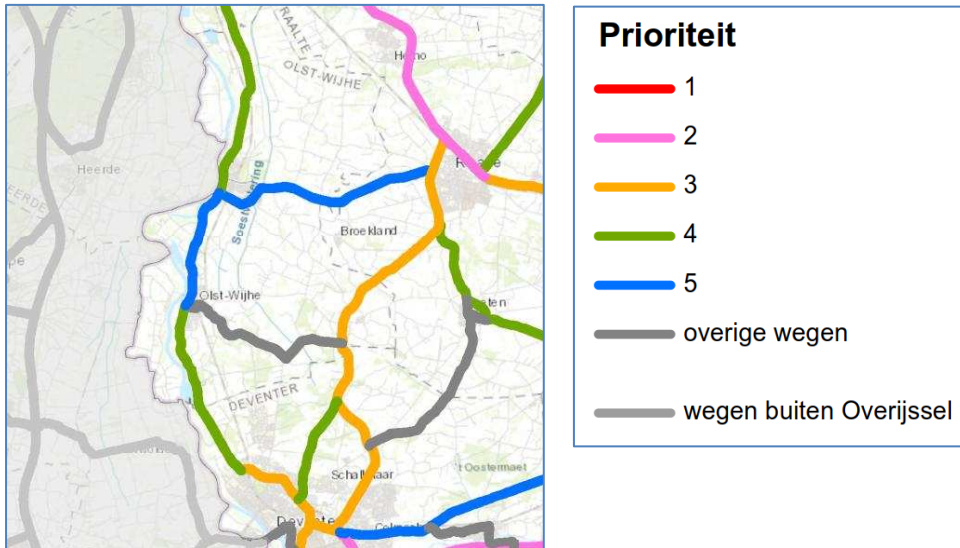
De Ontwerp Omgevingsvisie Overijssel (d.d. 13 september 2016) beschrijft de koers van de provincie Overijssel op het terrein van ruimtelijke ontwikkeling, economie, milieu en water. Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit zijn de leidende principes of 'rode draden' bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving. Ruimtelijke kwaliteit wordt gerealiseerd door nieuwe initiatieven in de fysieke leefomgeving te verbinden met de bestaande kwaliteiten van Overijssel. Dit betekent niet alleen het koesteren en beschermen van bestaande kwaliteiten, maar juist ook het versterken en vernieuwen van deze kwaliteiten door ze ontwikkelingsgericht in te zetten. De belangrijkste kaders vanuit de Omgevingsvisie ten aanzien van het kruispunt N337 – De Meente zijn hieronder beschreven:

- De N337 is door de provincie gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg en is daarmee van provinciaal belang voor de ontsluiting van gebieden en dorpen in het buitengebied.
- De N337 maakt geen onderdeel uit van het verbindend OV-netwerk van de provincie Overijssel. De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid prevaleren boven de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer, als verbinding tussen Zwolle en Deventer zijn de N35 en de N348 via Raalte aangewezen.

### **2.4.4 *Regelstrategie bereikbaarheid auto***

In de regelstrategie van de provincie Overijssel (2017) is vastgelegd wat het relatieve belang is van een weg in de regio voor het realiseren van de beleidsuitgangspunten voor de bereikbaarheid per auto. Een regelstrategie is samengesteld voor de sturing van verkeersstromen in de reguliere spitsperiodes. De kaart kan worden gebruikt in het kader van gezamenlijk operationeel wegbeheer en verkeersmanagement. De N337 ter hoogte van De Meente heeft in de regelstrategie de 5<sup>e</sup> prioriteit, dit zijn interne routes ter completering van het functionele netwerk. In figuur 3 is de prioritering binnen de regelstrategie weergegeven.





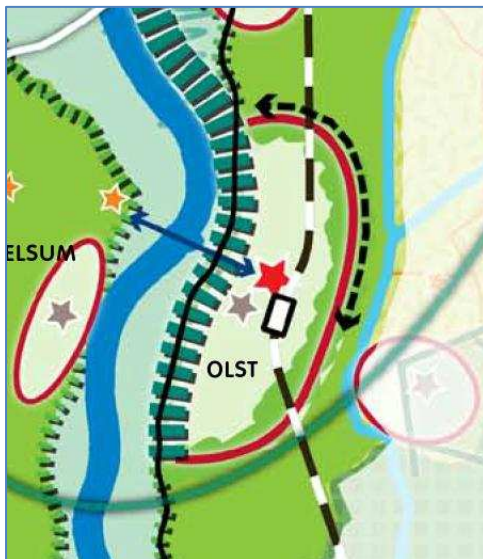
Figuur 3 Regelstrategie (bron: Functioneel Regionaal Hoofdwegennet en Regelstrategie Overijssel, 2017)

### 2.4.5 Gemeentelijk beleid

De gemeente hanteert diverse beleidsdocumenten waarin het beleid met betrekking tot verkeer en vervoer is omschreven. Hieronder zijn de belangrijkste kaders vanuit de gemeentelijke beleidsdocumenten beschreven.

#### Structuurvisie Olst-Wijhe (2017)

De structuurvisie Olst-Wijhe beschrijft in hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de gemeente voor de komende jaren. De visie beschrijft de aard van de gemeente (de identiteit), de ontwikkelingen die spelen, de ambities en de manier waarop die gerealiseerd kunnen worden. Voor de visie is de gemeente ingedeeld in vier gebieden sterke dorpen, prachtige IJsselzone, lommerrijke landgoederen en Sallandse platteland. Uitgangspunt is het behouden en versterken van de identiteit.



Figuur 4 Uitsnede kaart Structuurvisie Olst-Wijhe 2017 (bron: gemeente Olst-Wijhe)

Ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit is (om de bereikbaarheid en de leefbaarheid voor de inwoners van Olst te verbeteren) een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg, inclusief een ongelijkvloerse kruising met de spoorweg, opgenomen. Deze weg takt aan op De Meente. Daarnaast is een verbetering van de verkeersveiligheid van de N337 in Olst in samenwerking met de provincie opgenomen.

Ingezet wordt op de gebiedsontwikkeling 'IJsselfront Olst-Wijhe' in samenwerking met landelijke programma's, zoals Natura 2000, Kaderrichtlijn water (KwR) en het hoogwaterbeschermingsprogramma (hwBP). Deze gebiedsgerichte aanpak verbindt de dorpen Olst en Wijhe met de IJssel. De bereikbaarheid en beleefbaarheid van de rivier is daarbij de gezamenlijke ambitie. Bestaande en nieuwe 'Unique selling Points' vormen tezamen het nieuwe 'IJsselfront Olst-Wijhe' waarbij de uitdaging is het verbinden van de verschillende locaties en voorzieningen aan logische en duidelijke routestructuren met behoud van de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit. Hierbij kunnen mooie kwalitatieve verbindingen worden gerealiseerd met lokale ommetjes.

Woningbouwplannen en -projecten dienen bij te dragen aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, voorzien in een concrete woonbehoefte en tegelijkertijd ook nog andere maatschappelijke meerwaarde te creëren. De gemeente gaat strategisch en flexibel om met de toevoeging van nieuwe woningen, waarbij het Abersonterrein in Olst wordt omgevormd naar woningbouw, passend bij de uitgangspunten in de woonvisie. Aan de bedrijvigheid aan de Industrieweg in Olst wordt geen nieuwe planologische ontwikkelruimte geboden.

*Verkeersvisie Olst-Wijhe (2009) en Verkeersstudie Olst-Wijhe (2016)*

De Rijksweg N337 is in de Verkeersvisie (Gemeente Olst-Wijhe, 2009) gecategoriseerd als een 'gebiedsontsluitingsweg type A'. Ter hoogte van de aansluiting met de Meente is de N337 binnen de bebouwde kom van Olst gelegen. Dit betekent dat de N337 op dit gedeelte een maximumsnelheid van 50 km/u kent. De Meente is gecategoriseerd als een 'erftoegangsweg A' en kent een maximumsnelheid van 50 km/u.

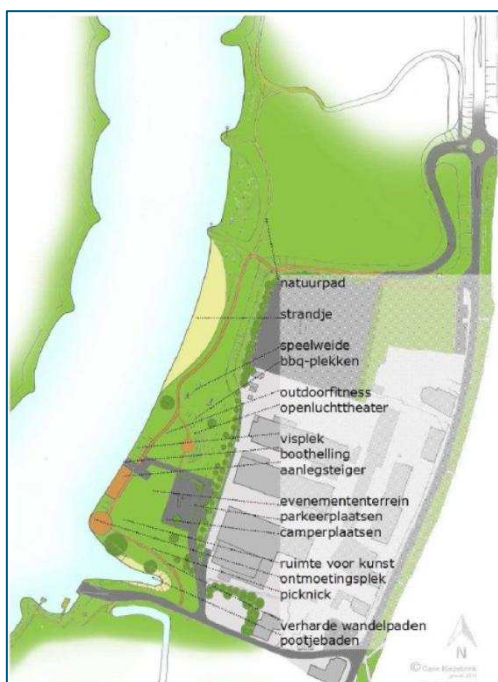
In de Verkeersvisie is aangegeven in plannen voor de noordoostelijke woninguitbreiding van Olst rekening te houden met een eventuele ontsluitingsweg die kan worden aangesloten op de Rijksweg. Deze ontsluitingsweg levert daarmee ook een bijdrage aan het vergroten en breder ontsluiten van bedrijventerrein De Meente. In de Verkeersstudie Olst-Wijhe (Goudappel Coffeng, 2016) is deze ontsluitingsweg een verkeerskundig voorkeursvariant omdat het een oplossing is voor doorgaand verkeer door de kern en vrachtverkeer door het centrum.

Ten aanzien van de afwikkeling van het fietsverkeer heeft de gemeente het volgende beleid voorgeschreven:

- Fietsverkeer kruist drukke (auto)wegen daar waar mogelijk ongelijkvloers of met een rotonde.
- Kruisingen van auto- en fietsverkeer worden haaks uitgevoerd.

#### *Burgerinitiatief 'Olst mooier aan de IJssel'*

In 2013 is Plaatselijk Belang Olst het burgerinitiatief 'Olst mooier aan de IJssel' gestart om de vitaliteit en aantrekkingskracht van het dorp via een toeristisch recreatieve verbinding tussen de IJssel en het dorp te krijgen. Zodoende wil men een betere aansluiting krijgen tussen het dorp en de IJssel voor een brede doelgroep (recreanten, toeristen en eigen inwoners). Het burgerinitiatief omhelst het gebied langs de IJssel: vanaf de noordkant van Abbott tot aan de pont. Vervolgens de Veerweg richting het centrum met de oversteek over de Rijksstraatweg richting het centrum en het park tot de Droststraat. Daarnaast richt het initiatief zich op wandelroutes ten noorden en ten zuiden van de Veerweg langs de IJssel.



Figuur 5 Schets nieuwe situatie plangebied 'Olst mooier aan de IJssel'

## **2.5 Ruimtelijke begrenzingen**

### **Bestemmingsplan**

In figuur 5 zijn de vigerende bestemmingsplankaarten weergegeven. In het bestemmingsplan Olst-West van 2005 is het tracé van de weg en het ruimtebeslag van een rotonde op de N337 voor de ontsluiting van het Abbott-gebied opgenomen. De begrenzingen van beide bestemmingsplannen lopen ter hoogte van de N337 in elkaar over. Voor de bestemmingen aan de westzijde van de N337 is het bestemmingsplan Olst-West vigerend, voor de bestemmingen aan de oostzijde is dit het bestemmingsplan Olst uit 2009.



Figuur 6 Links: uitsnede bestemmingsplankaart Olst-West (2005) met tracé ontsluitingsweg (bestemming V, Verkeersdoeleinden, bestemming IJ, IJsseloever, bestemming B, Bedrijfsdoeleinden). Rechts: uitsnede bestemmingsplankaart Olst (2009) met de bestemmingen verkeer (grijs), groen en natuur (groen) en wonen (geel)

In het bestemmingsplan Olst-West (2005) is een noordelijke ontsluiting van voor Abbott opgenomen met als bestemming Verkeersdoeleinden. Dit is de ruimtelijke weergave van de afspraken tussen Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en Abbott over deze ontsluiting. De ruimte voor de ontsluiting is opgenomen in de verleende vergunning als "te behouden watervrije ophoging" (RRW 47403).

De bestemming 'IJsseloever' in het bestemmingsplan Olst-West (2005) betreft een zogenoemde 'mengbestemming', die vrijheid biedt bij de uiteindelijke inrichting van het gebied. Gezien de natuur- en andere waarden van het gebied is een aanlegvergunning opgenomen. Op hoofdlijnen betekent dit dat onder meer verboden is om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van B&W, gronden af te graven, op te hogen of te egaliseren. Ook het verharderen van een oppervlakte groter dan 50 m<sup>2</sup> valt hieronder.

Een aanlegvergunning wordt ook niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overlegd waarin de archeologische waarde van het terrein, dat volgens de aanvraag wordt verstoord, naar het oordeel van B&W in voldoende mate is vastgesteld. Tevens dient een geldige vergunning in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken worden overlegd (deze wet is in 2009 opgegaan in de nieuwe Waterwet, zie paragraaf 2.4). Het gehele bestemmingsplan Olst-West valt onder het onderzoeksgebied voor archeologische en cultuurhistorische waarden.

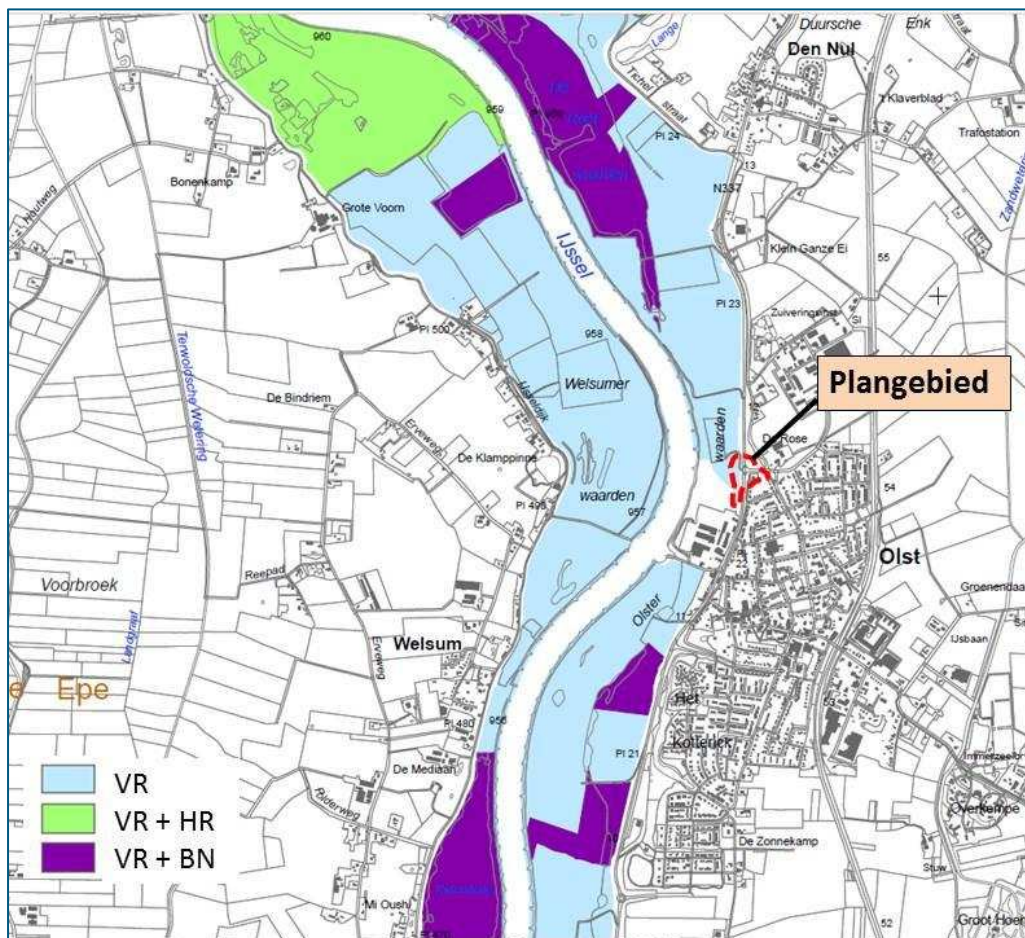
#### *Dubbelbestemming Waterstaatsdoeleinden*

Het gehele plangebied van bestemmingsplan Olst-West heeft, naast de omschreven bestemmingen, de dubbelbestemming 'waterstaatsdoeleinden' gekregen. Op basis van deze bestemming kan, indien nodig, ook de hoofdwaterkering worden verbeterd. In deze bestemming is een aanlegvergunning (zoals hierboven omschreven) opgenomen.

#### **Begrenzing Natura 2000 Rijntakken en Natuurnetwerk (voorheen EHS)**

Ten westen van het kruispunt ligt Natura 2000 Rijntakken dat als vogel- en habitatrichtlijngebied is aangewezen (zie figuur 7). Direct westelijk van het plangebied ligt de Olsterwaarden dat als vogelrichtlijngebied is aangewezen. Op grotere afstand liggen gebieden met doelen vanuit de beschermde natuurmonumenten en habitatrichtlijngebied.





Figuur 7 Ligging plangebied (indicatief) ten opzichte van Natura 2000 Rijntakken.

Blauw = vogelrichtlijngebied, groen = vogel- en habitatrictlijngebied; paars = vogelrichtlijn en beschermd natuurmonument.

De aanwijzing als Natura 2000-gebied betekent dat van het project/plan beoordeeld moet worden wat de gevolgen voor dit gebied zijn in het licht van de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen. Wanneer sprake is van (significant) negatieve gevolgen moet ook gekeken worden of het plan in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een dergelijk gebied.

#### *Passende beoordeling Vogelrichtlijn bestemmingsplan Olst-West (2005)*

Ten behoeve van het bestemmingsplan Olst-West (2005) is, omdat een deel van het bestemmingsplangebied onderdeel uitmaakt van aangewezen vogelrichtlijngebied, een 'passende beoordeling Vogelrichtlijn' opgesteld (rapportnummer 04-233, d.d. 29 september 2004). Deze passende beoordeling is uitgevoerd voor de veranderingen in het landschap (Fabrieksterrein Solvay en bosschages) en het gebruik (recreatieplas en recreatie) binnen het plangebied.

Uit de passende beoordeling blijkt dat de benoemde veranderingen in landschap en gebruik binnen het plangebied waarschijnlijk een beperkt effect op de vogelbevolking hebben. Tevens wordt geconcludeerd dat geen significante effecten worden verwacht op de soorten die zijn opgenomen in de ontwerp aanwijzing van Natura 2000 Uiterwaarden IJssel<sup>1</sup> als Vogelrichtlijngebied. Omdat bij de verdere ontwikkeling van het plangebied uitdrukkelijk rekening dient te worden gehouden met de voorkomende vogelsoorten en de effecten op het plangebied niet significant zijn, is in de beoordeling aangegeven dat geen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet nodig is voor de geplande activiteiten in het plangebied. In het aanwijzingsbesluit Natura 2000 Rijntakken ligt het bedrijventerrein buiten de begrenzing van het Natura 2000.

Het gebied ten westen van het kruispunt maakt onderdeel uit van een zone voor ondernemen met natuur en water buiten de EHS, tegenwoordig natuurnetwerk genoemd, zie figuur 8.

<sup>1</sup> De vier ontwerp aanwijzingen Natura 2000 Uiterwaarden IJssel, Natura 2000 Uiterwaarden Neder-Rijn, Natura 2000 Gelderse Poort en Natura 2000 Waal zijn in 2014 samengevoegd in de definitieve aanwijzing Natura 2000 Rijntakken.



Figuur 8 Natuurnetwerk (voorheen EHS) en aanvullende zone ondernemen met natuur en water (bron: Atlas van Overijssel)

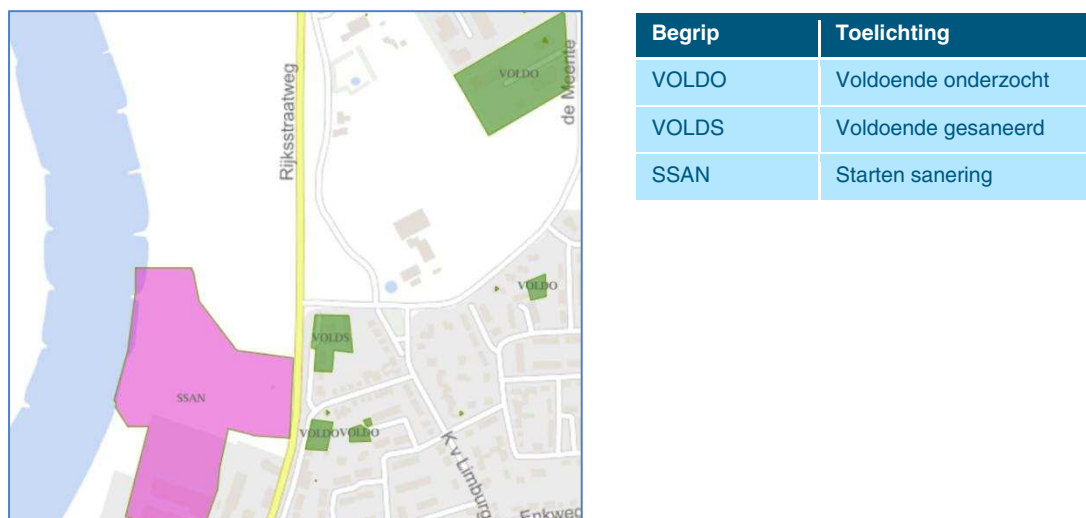
### Landgoederen

Er liggen geen landgoederen binnen de invloedssfeer van het kruispunt N337 - De Meente.

### Bodemkwaliteit

In het studiegebied is sprake van bodemverontreiniging. Het gebied ter hoogte van het appartementencomplex is aangemerkt als 'voldoende gesaneerd'. In de buurt van het kruispunt en directe omgeving van de N337 is wel sprake van locaties met bodemverontreiniging. Op het Olasfa-terrein is een sanering gaande. Uit recente onderzoeken blijkt dat het verontreinigde gebied doorloopt tot in de dijk onder de N337. Daarnaast is in het studiegebied een kleine kans op de aanwezigheid van asbest in de grond. Er is geen sprake van bodemverontreiniging in de bodem direct onder het huidige kruispuntoppervlak.

In figuur 9 is de situatie ten aanzien van de bodemverontreiniging weergegeven.



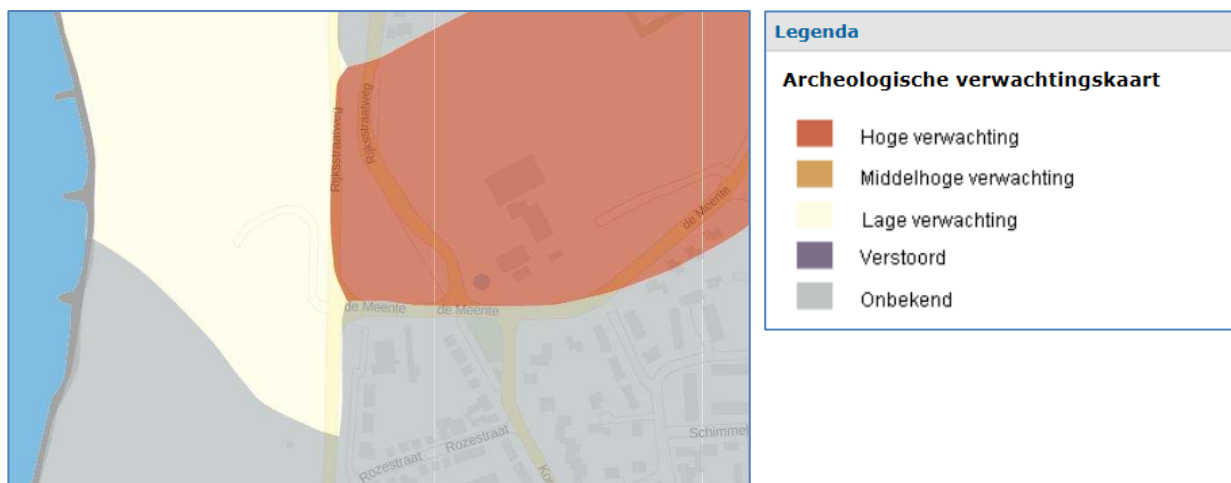
Figuur 9 Bodemverontreiniging kruispunt N337/De Meente (bron: Bodematlas Overijssel)

### Archeologische verwachtingen

De archeologische verwachtingskaart geeft de kans op het aantreffen van archeologische waarden aan, zie figuur 10. De omgeving rondom het kruispunt N337 - De Meente kent verschillende gradaties van archeologische verwachtingen. Het gebied aan de noordoostzijde van het kruispunt



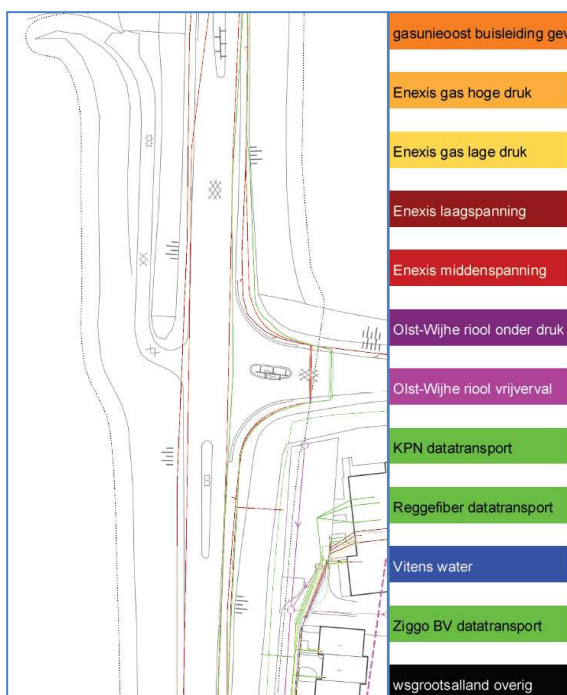
kent een hoge verwachting voor het aantreffen van archeologische bodemschatten. Voor het gebied aan de zuidoostzijde geldt dat hier geen informatie over beschikbaar is.



Figuur 10 Archeologische verwachtingen (bron: Bodematlas Overijssel)

### Kabels en leidingen

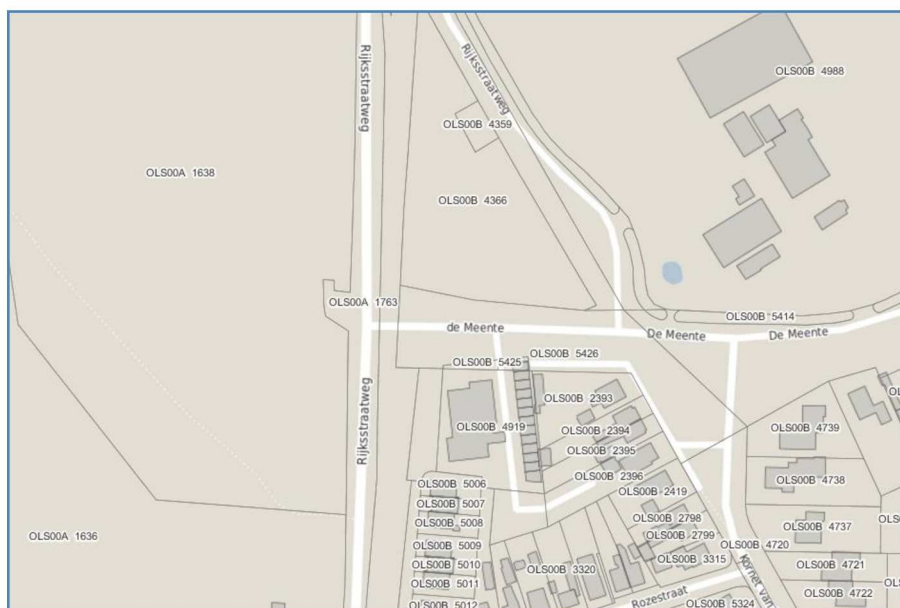
In het studiegebied liggen zowel laag- als middenspanningskabels van Enexis, zie figuur 11. Daarnaast zijn ook enkele datatransportkabels aanwezig. De zware leidingen liggen onder de parallelweg ten oosten van de N337.



Figuur 11 Belangrijkste kabels en leidingen kruispunt N337/De Meente

## Eigendomssituatie

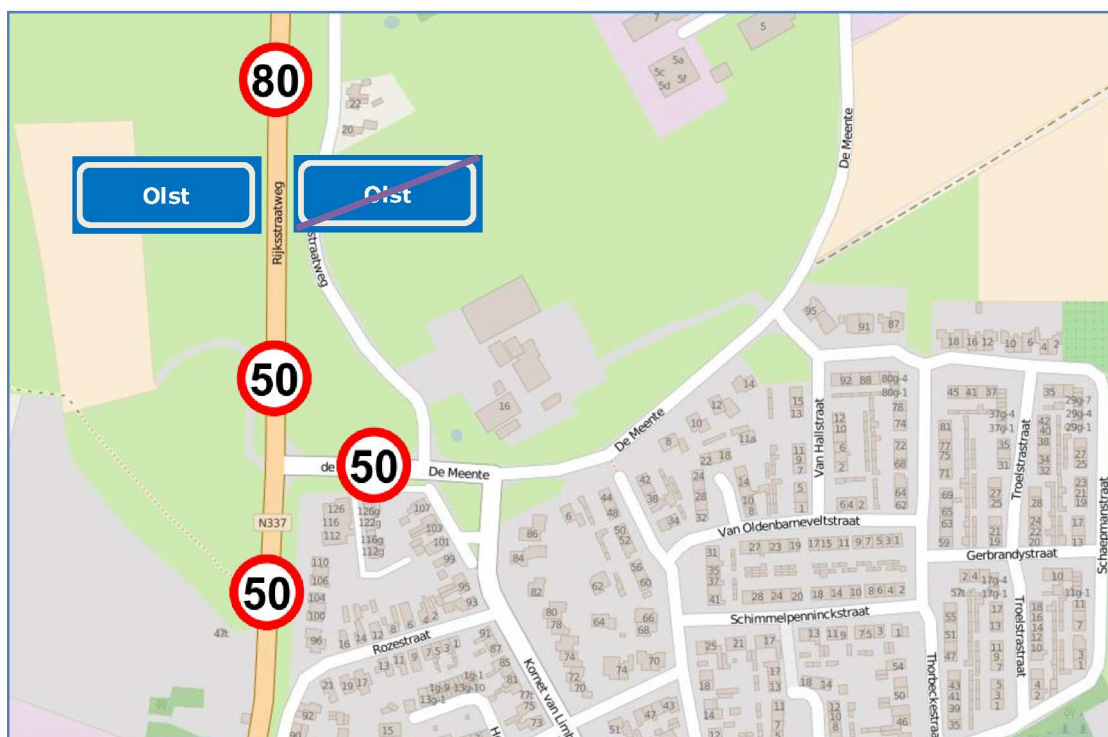
In figuur 12 zijn de kadastrale grenzen weergegeven rond het kruispunt N337 - De Meente.



Figuur 12 Kadastrale grenzen kruispunt N337/De Meente (Bron: Atlas van Overijssel)

## Ligging binnen of buiten bebouwde kom, wettelijke rijsnelheden

Het kruispunt N337 - De Meente is binnen de bebouwde kom van Olst gelegen. De bebouwde komgrens van Olst ligt circa 200 meter ten noorden van de het kruispunt met De Meente. In figuur 13 zijn de huidige maximale wettelijke rijsnelheden weergegeven.



Figuur 13 Wettelijke maximale rijsnelheden N337 - De Meente in de huidige situatie

## 2.6 Ruimtelijke kwaliteit

### Versnelde dijk en dorpsdijk

De N337 ligt over grote lengte van het traject, tussen Deventer tot net voorbij Wijhe, op de IJsseldijk. Hierdoor wordt de weggebruiker fraaie vergezichten over het IJssellandschap geboden. De N337 bepaalt in belangrijke mate de beleving van de dijk. Van Deventer tot net voorbij Wijhe kan de dijk ingedeeld worden in twee typen volgens een verkenning van Bosch en Slabbers<sup>2</sup>:

- De versnelde dijk: de N337 ligt als 80km/h-weg op de kruin van de dijk. Voor fietsers en voetgangers is vaak geen plek boven op de dijk.
- De dorpsdijk: de N337 voert door de dorpen Olst en Wijhe. Het vele (ook zware) verkeer heeft de inrichting bepaald van het wegprofiel. Het dorps leven heeft zich hier grotendeels afgekeerd van de dijk.



Tussen Deventer en de kern van Olst kunnen we spreken van de 'versnelde dijk', in de kom van Olst van een 'dorps dijk' en tussen de kommen van Olst en Den Nul weer van een 'versnelde dijk', zie de volgende afbeelding.

Figuur 14 Op het tracé van de N337 tussen Deventer en net voorbij Wijhe worden de versnelde dijk en de dorps dijk onderscheiden

<sup>2</sup> Ontwikkeling dijkzone Olst-Wijhe, Verkenning van opgaven en ambities, 22 november 2016, opgesteld door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten

### Overgang van binnen naar buiten de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom van Olst grenst de bebouwing binnendijks aan op de voet van het dijktafval. Buitendijks staan de woningen en overige gebouwen op dijkniveau en geven deze het beste het gevoel van de bebouwde kom weer. In de profilering en inrichting van de weg is tussen de 'dorpse dijk' en de 'versnelde dijk' in Olst weinig onderscheid. Het asfalt van de provinciale weg bepaalt in grote mate het beeld. Het onderscheid tussen de bebouwde kom en daarbuiten is nauwelijks waarneembaar. Er is wel een tweetal plekken aan te geven waar zichtbaar de omgeving verandert van een bebouwde naar een onbebouwde kom situatie. Dit zijn het kruispunt met de Meente en dat met de Wethouder A.G. Dekkerlaan. In de verkenning van Bosch en Slabbers wordt tussen deze twee dorpsentrees een meer dorps vormgegeven 'traverse' gesuggereerd. De twee molens van Olst zijn beeldbepalende elementen die de dorpsentrees markeren.



*Figuur 15 Overgangen van buiten naar binnen de bebouwde kom bij Meente en A.G. Dekkerlaan*



*Figuur 16 Dorps vormgegeven traverse tussen dorpsentrees gemarkeerd door molens van Olst (Bosch Slabbers, 2016)*

Conclusie: de traverse door het dorp is het beste beleefbaar tussen de kruisingen van de N337 met de Meente en de Wethouder A.G. Dekkerlaan. Dit zijn de meest aangewezen plekken om de overgang duidelijk vorm te geven.

### Zicht op en bereikbaarheid van de uiterwaarden

Wonen aan de IJssel is een kwaliteit. Aantrekkelijk ingerichte uiterwaarden en de bereikbaarheid ervan zijn dan wel voorwaarden. Initiatieven om deze te vergroten zijn door bewoners opgetekend in de visie 'Olst mooier aan de IJssel'. Om de uiterwaarden te kunnen bereiken vormt het veilig oversteken van de N337 de eerste opgave. In eerste instantie ligt daar de opgave bij het afstemmen van de vormgeving van de weg op de gewenste snelheid en belevingswereld van de 'dorpsdijk' door de kom. In tweede instantie vormen de haakse structuren op de dijk vanuit de kom richting de uiterwaarden de logische plekken om over te steken. De Veerweg is reeds aanwezig als oversteek. De herinrichting van het kruispunt met De Meente vormt ook aanleiding om de bereikbaarheid van de uiterwaarden beter en aantrekkelijker te maken.





Figuur 18 Zicht op de uiterwaarden bij de Veerweg  
(bron: Globespotter Cyclomedia)



Figuur 17 Zicht op de molen en de uiterwaarden vanaf de komgrens (bron: Globespotter Cyclomedia)

## 2.7 Uitgangspunten

Bij het omschrijven van de te hanteren uitgangspunten is onderscheid gemaakt naar de volgende thema's:

1. Kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling;
2. Inpassing in de omgeving.

### Kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling

In onderstaande tabel zijn de uitgangspunten ten aanzien van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling benoemd. De uitgangspunten zijn gebaseerd op het beleid van de gemeente en zijn afgestemd met de diverse stakeholders binnen de scope van dit project. De uitgangspunten ten aanzien van kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling hebben onder meer betrekking op de doorstroming van het verkeer, de robuustheid van het ontwerp en de (verkeers)veiligheid van alle verkeersdeelnemers.

#### Niveau doorstroming gemotoriseerd verkeer

De N337 moet een betrouwbare, vlotte en aantrekkelijke reisroute blijven. Het bijbehorende gewenste niveau van doorstroming van het gemotoriseerd verkeer wordt omschreven als 'congestievrij'. Dit betekent geen structurele files/wachtrijen, kruispunten kunnen het verkeer in de spitsuren goed verwerken (geen oververzadiging).

#### Verkeersafwikkeling op kruispunten

Om de verkeerseffecten op de afwikkeling op kruispunten te bepalen, worden capaciteitsberekeningen uitgevoerd. Voor het bepalen van de mate van verkeersafwikkeling op kruispunten, worden de volgende uitgangspunten ten aanzien van de verzadiging en verkeersafwikkeling gehanteerd:

Voorrangskruispunt (op basis van intensiteitscriterium Slop – verhouding intensiteit –capaciteit)

Verzadiging	Toelichting
<1,33	geen maatregel noodzakelijk
1,33 < 1,67	noodzaak maatregel twijfelachtig
> 1,67	maatregel noodzakelijk

Rotonde

Verzadiging	Toelichting
<0,80	geen probleem met de verkeersafwikkeling
0,80 – 1,0	kans op problemen met de verkeersafwikkeling met wachtrijen tot gevolg. Nade naar eventuele maatregelen noodzakelijk
>1,0	vormgeving biedt onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken. Maatregelen zijn noodzakelijk

Verkeerslichten	
Aspect	Uitgangspunt
Signaalgroepnummers	Conform standaard provincie
Basiscapaciteiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rechtdoor: 1.900 pae/uur</li> <li>▪ Rechtsaf: 1.750 pae/uur</li> <li>▪ Linksaf: 1.750 pae/uur</li> <li>▪ Combinatie: 1.700 pae/uur</li> </ul>
Intensiteiten	In pae/uur
Vastgroentijden	Conform standaard provincie
Geeltijden	Conform standaard provincie
Roodtijden	Conform standaard provincie
Benut geel	Geeltijd = 1 seconde
Optrekverlies	1 seconde
Cyclustijdformule	Verkeersafhankelijk: $1,2 * Tv + 5 / (1-Y/0,9)$
Maximale cyclustijd	Kruispunt binnen bebouwde kom: 90 seconden
Maximale conflictbelasting	4-Armig kruispunt: 0,8
Ontruimingstijden	Conform standaard provincie
Robuustheid	
<p>De ontwerpoplossing voor de aansluiting N337 – De Meente moet voldoende robuust zijn om de zwaardere belasting, als gevolg van de volgende ontwikkelingen, vlot en betrouwbaar af te kunnen wikkelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ontsluiting van het gebied tussen de N337 en de IJssel (het Olasfa-terrein en de huidige fabriek van Abbott Biologicals) verloopt via dit kruispunt;</li> <li>▪ De ontwikkeling van nieuwbouw Aberson – Olst-noordoost met 60 woningen.</li> </ul> <p>Voor het uitvoeren van verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van de verkeersprognoses van het geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Olst-Wijhe in de autonome situatie (juni 2016).</p>	
Verkeersveiligheid	
<p>Als gevolg van een betere aansluiting van De Meente op de N337, mag de verkeersveiligheid niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat het ontwerp moet voldoen aan de geldende richtlijnen van het CROW. Bij realisatie van een kruispunt met verkeerslichten moeten de opstelstroken voldoende lengte hebben.</p>	
Oversteekbaarheid langzaam verkeer	
<p>Naast het bieden van een verkeersveilige ontsluiting en afwikkeling van het langzaam verkeer, geldt ook dat langzaam verkeer binnen een acceptabele oversteektijd het kruispunt moet kunnen passeren. Dit betekent dat de verkeersstromen voldoende hiaten moeten bieden voor een vlotte oversteek.</p>	
Fietsverkeer	
<p>Fietsverkeer op de N337 en De Meente wordt, door de ligging binnen de bebouwde kom, op de rijbaan afgewikkeld. Op het kruispunt N337 – De Meente dienen wel aparte fietsvoorzieningen te worden gerealiseerd ten behoeve van de veiligheid van het fietsverkeer.</p>	
Busverkeer	
<p>Uitgangspunt is een busverbinding tussen Zwolle en Deventer met een frequentie van 1 keer per uur over de Rijksstraatweg N337. De bus halteert niet binnen het studiegebied. De Meente wordt niet gebruikt voor een busverbinding.</p>	



## Inpassing in de omgeving

De uitgangspunten voor de inpassing in de omgeving hebben betrekking op de ruimtelijke en fysieke beperkingen van de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit.

### Beschikbare gronden

In onderstaande afbeelding is het zoekgebied voor de kruispuntoplossingen weergegeven. Binnen dit gebied vindt inpassing van de verschillende varianten plaats.



### Dwangpunten

Het ontwerp voor het kruispunt moet aansluiten op de bestaande wegen in de omgeving, de Rijksstraatweg N337 en De Meente, en daarnaast op de toekomstige ontsluiting van Abbott Biologicals. De uiterwaarden dienen tevens bereikbaar te blijven via het kruispunt. Daarnaast vormen ook de aanwezigheid van het appartementencomplex en (de ligging van de N337 op) de dijk langs de IJssel dwangpunten voor het ontwerp van het kruispunt.

### Primaire waterkering

De dijk waar de N337 op is gelegen vormt een harde grens als primaire waterkering voor de IJssel. Indien aanpassing van het kruispunt gevolgen heeft voor het rivierbed, dan dient deze wijziging te worden getoetst aan de hand van het afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren. Dit afwegingskader bepaalt of toestemming voor de activiteit kan worden verleend.

### Ruimtelijke kwaliteit

- De oplossing dient bij te dragen aan de vormgeving van de overgang van 'versnelde dijk' naar 'dorpsdijk'. Om deze overgang te koppelen aan de beleving van de kom, is de aansluiting met De Meente de meest logische plek voor deze overgang. Door een heldere overgang vorm te geven tussen de 'versnelde dijk' en de 'dorpsdijk' wordt de komgrens, en daarmee de dorps uitstraling van Olst, duidelijk gemarkeerd. Dit komt zowel de veiligheid als de woon- en leefkwaliteit ten goede.
- De impact op de profielopbouw van de dijk dient minimaal te zijn, zowel in lengte als in breedte als in de derde dimensie (portalen voor de verkeersregelingen) zodat de beleving van de dijk en de dijk als groene continue lijn minimaal wordt aangetast.
- De aantasting van de beleving van de dijk als groene continue lijn dient minimaal te zijn. De beleving van de dijk is aan de landzijde het grootst, het talud is onaantastbaar zichtbaar aanwezig.

### Sociale kwaliteit

- De barrièrewerking van de N337 voor voetgangers en fietsers dient te verminderen: de oplossing draagt bij aan de leefbaarheid rond het kruispunt. Oversteken wordt (afhankelijk van de gekozen oplossing) makkelijker voor voetgangers en fietsers dan in de huidige situatie. De uiterwaarden kunnen beter bereikt worden.
- De invloed van de derde dimensie op visueel contact met de uiterwaarden dient minimaal te zijn. Het visuele contact tussen de woningen aan de landzijde en de uiterwaarden is een grote kwaliteit. De ontwikkelingen in het platte vlak van het kruispunt (een groter kruisingsvlak op de dijk) zullen deze kwaliteit niet of nauwelijks aantasten. De bijbehorende ontwikkelingen in de derde dimensie hebben wel invloed op de visuele kwaliteit. Deze dienen vanuit met name de appartementen op de uiterwaarden het uitzicht zo weinig mogelijk te beperken.

# 3 Probleemanalyse en oplossingsrichtingen

## 3.1 Probleemanalyse autonome situatie 2028

Voor het beoordelen van de vormgevingsvarianten is een vertrekpunt nodig. Voor deze studie is dat de autonome situatie 2028. Dit is de verkeerssituatie in 2028 waarbij Abbott via het kruispunt N337 – De Meente wordt afgewikkeld. Het 3-taks kruispunt uit de huidige situatie wordt daarvoor uitgebreid naar een 4-taks kruispunt.

Voor de probleemanalyse van de autonome situatie 2028 is gekeken naar twee aspecten, de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de effecten op de omgeving van een eventuele aanpassing van het kruispunt.

### **Kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling in de autonome situatie 2028**

Voor het bepalen van de verkeerssituatie in 2028 is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Olst-Wijhe. Dit verkeersmodel kent 2025 als planjaar. De gemiddelde jaarlijkse groei in het verkeersmodel van het jaar 2015 naar 2025 is doorgetrokken naar 2028 om de situatie in 2028 te simuleren. In het verkeersmodel is rekening gehouden met de ontsluiting van het Abbott-terrein via het voorrangskruispunt N337 – De Meente. Het Abbott-terrein wordt in de nieuwe situatie via dit kruispunt (bedrijfsmatig) ontsloten om, onder meer, de verkeers(veiligheids)situatie op de Veerweg en de aansluiting van de Veerweg op de N337 te verbeteren.

#### Kwaliteit van de verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling in 2028 is beoordeeld met behulp van de Methode Harders. Deze methode geeft inzicht in de verkeersafwikkeling en wachttijden op voorrangskruispunten. Indien de gemiddelde wachttijd meer dan 15 seconden bedraagt, is sprake van een onacceptabel niveau van de verkeersafwikkeling. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de restcapaciteit, dit is de eventuele extra verkeersbelasting die nog kan worden verwerkt. Bij een lage restcapaciteit is sprake van een (te) hoge belasting of zelfs overbelasting (bij een restcapaciteit <0).

Uit de berekening met de Methode Harders blijkt dat de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits leidt tot onacceptabele wachttijden. Dit geldt specifiek voor de verkeersafwikkeling vanaf De Meente. Verkeer krijgt hier te maken met gemiddelde wachttijden van meer dan 20 seconden bij een negatieve restcapaciteit.

Dit betekent dat het kruispunt overbelast is en dat maatregelen noodzakelijk zijn om het afwikkelingsniveau te verbeteren. Uit berekeningen met Harders blijkt dat enkel het uitbreiden van het huidige kruispunt met extra opstelvakken ontoereikend is. Dit betekent dat een aanpassing van het gehele kruispunt noodzakelijk is. Maatregelen om de verkeersintensiteit te beperken (omleiden van verkeer of andere modaliteitskeuze) zijn niet aan de orde.

#### Veiligheid van de verkeersafwikkeling

De verkeersberekeningen laten zien dat de verkeersintensiteit richting 2028 blijft groeien. Veiligheidsknelpunten in de huidige (2016) situatie nemen als gevolg daarvan toe. Meer verkeer betekent een grotere kans op ongevallen. Meer verkeer betekent ook dat ook de veiligheid van overstekend langzaam en kwetsbaar verkeer (meer) onder druk komt te staan. Er zijn minder (grote) hiaten in de verkeersstroom, waardoor ook de kans op ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers toeneemt. Daarnaast zorgt het aansluiten van de ontsluiting van Abbott op het kruispunt voor een extra toename van verkeer. Hierdoor neemt de kans op ongevallen tussen gemotoriseerd toe.

Richting de toekomst zal, als gevolg van de autonome verkeersontwikkeling en de gewijzigde aansluiting van Abbott, ook een aanpassing van de vormgeving van het kruispunt nodig zijn om de veiligheid van langzame verkeersdeelnemers te borgen.

### **Inpassing in de omgeving**

Voor het borgen van de kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling zijn aanpassingen nodig aan het kruispunt. Aanpassingen aan de vormgeving hebben direct impact op de inpassing in de omgeving. De aanpassingen moeten namelijk zorgen voor een uitbreiding van de afwikkelingscapaciteit zodat meer verkeer kan worden verwerkt en de wachttijden dalen. Los van de wijze waarop dit gebeurt (uitbreiding capaciteit huidige vormgeving of nieuwe vormgeving) betekent dit een groter ruimtebeslag. Als gevolg van de autonome verkeersafwikkeling zal het kruispunt in de toekomst meer ruimte in beslag nemen en daarmee meer impact in de omgeving hebben.

### **Conclusie: aanpassing vormgeving aansluiting N337 – De Meente nodig**

Kort gezegd zijn maatregelen nodig om de verkeersafwikkeling en veiligheid van de verkeersafwikkeling en –deelnemers in de toekomst te borgen. Gezien de verwachte verkeersgroei, de te beperkte afwikkelingscapaciteit van het kruispunt en, daarmee samenhangend, de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers is handhaving van de huidige situatie geen duurzame oplossing en hiermee geen optie.

## **3.2 Oplossingsrichtingen**

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de wens van de gemeente en provincie toe te werken naar een geheel nieuwe vormgeving van het kruispunt. Door de hogere verkeersintensiteit is het essentieel dat de oversteekbaarheid van langzaam verkeer is geborgd. Daarnaast moet ook verkeer van en naar het Abbott-terrein en De Meente goed kunnen worden afgewikkeld en is een duidelijke herkenbare komgrens belangrijk voor met name de veiligheid van de fietsers op de rijbaan. Tijdens een klankbordbijeenkomst met de omgeving zijn meerdere oplossingsrichtingen voor dit kruispunt besproken. Hoewel de gemeente Olst-Wijhe op dit moment een afweging aan het opstellen is voor een eventuele realisatie van een ontsluitingsweg valt deze afweging buiten de scope van dit project. Binnen de visie van de gemeente wordt de ontsluitingsweg aangesloten op De Meente, en via De Meente aangesloten op de N337. Er wordt dus niet gedacht aan een ontsluitingsweg die ten noorden van De Meente wordt aangesloten op de N337. De oplossingsrichtingen zijn dus alle gesitueerd ter plaatse van de huidige aansluiting De Meente. Naar aanleiding van de klankbordbijeenkomst zijn het volgende drietal inrichtingsvarianten bepaald:

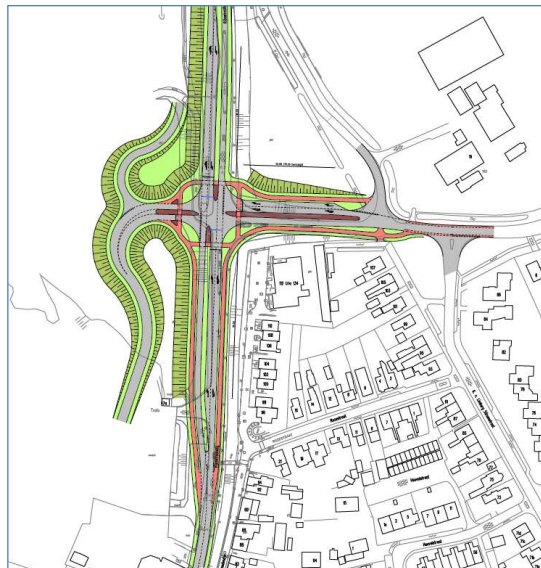
- Een enkelstrooksrotonde. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur;
- Een kruispunt met verkeerslichten waarbij alle verkeersdeelnemers via de verkeerslichten worden afgewikkeld. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur (wel via het verkeerslicht);
- Een Largas (Langzaam rijden gaat sneller)-oplossing. Deze variant lijkt op een rotonde, maar linksafslaand verkeer op de hoofdrijbaan heeft een aparte opstelstrook waardoor rechtdoorgaand verkeer niet wordt gehinderd. Ook hier beschikt fietsverkeer over een aparte fietsstructuur.

Omdat een duidelijke komgrens, die overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom markeert, moet worden gerealiseerd en de veiligheid voor langzaam verkeer moet worden verbeterd, zijn andere kruispuntvormen (zoals het optimaliseren van het huidige kruispunt) niet wenselijk. Deze zijn in de verdere beoordeling buiten beschouwing gelaten. In alle varianten wordt het Abbott-terrein via een volwaardige aansluiting ontsloten op het kruispunt. De weg naar de uiterwaarden van de IJssel wordt ontsloten op de ontsluitingsweg van Abbott.

In de figuren 19, 20 en 21 zijn de varianten op schetsniveau weergegeven. De schetsontwerpen zijn tevens opgenomen in bijlage A2 van deze rapportage.



Figuur 19 Schetsontwerp variant 1, rotonde



Figuur 20 Schetsontwerp variant 2, VRI



Figuur 21 Schetsontwerp variant 3, Largas

Met behulp van een raming volgens een SSK systematiek zijn de investeringskosten per schetsontwerp bepaald. De investeringskosten (prijspeil 2016, exclusief btw, marge +/- 30%) voor de rotonde bedragen circa € 1,02 miljoen, voor de VRI circa € 1,89 miljoen en de Largas-variant vraagt om een investering van circa € 1,10 miljoen.

### 3.3 Eerste afweging varianten

De inrichtingsvarianten zijn hieronder inhoudelijk beoordeeld. Er is nog geen rekening gehouden met ontwerp-technische optimalisaties van de drie varianten. In dit stadium van het onderzoek zijn deze onderling niet onderscheidend voor het maken van een keuze voor de voorkeursvariant.

Aan de hand van de kaders en uitgangspunten is een eerste beoordeling uitgevoerd op basis van de volgende beoordelingsaspecten:

1. Doorstroming van verkeer;
2. Veiligheid van verkeer;
3. Inpassing in de omgeving;
4. Inpassing in beleid.

De beoordeling is uitgevoerd op de drie vormgevingsvarianten (rotonde, VRI en Largas). De effecten van de varianten zijn daarbij beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie – de situatie zonder

aanpassingen aan het huidige kruispunt. Voor de verkeersintensiteiten is daarbij de situatie in 2028 aangehouden.

Bij het beoordelen van de varianten is gekeken naar diverse aspecten. Per aspect is een score gegeven aan de hand van een beoordelingsschaal van vijf punten. De beoordeling is kwantitatief uitgevoerd. In tabel 2 zijn de verschillende beoordelingsscores weergegeven, inclusief een toelichting.

Score	Toelichting
--	Een substantiële verslechtering ten opzichte van de autonome situatie
-	Een verslechtering ten opzichte van de autonome situatie
0	Geen verandering of wijziging ten opzichte van de autonome situatie
+	Een verbetering ten opzichte van de autonome situatie
++	Een substantiële verbetering ten opzichte van de autonome situatie

Tabel 2 Toelichting beoordeling effecten

### 3.3.1 Doorstroming verkeer

Voor elk van de varianten is beoordeeld in hoeverre deze invloed hebben op de doorstroming van het verkeer. De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie 2028, de resultaten zijn opgenomen in tabel 3.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Verkeersafwikkeling autoverkeer op kruispunt	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>0</b>
	Verkeer kan goed worden verwerkt <i>Verzadigingsgraad</i> Ochtendspits: 0,53 Avondspits: 0,50	Verkeer kan goed worden verwerkt, maar in avondspits relatief lange cyclustijd voor binnen de bouwde kom (max. is 90 sec) <i>Cyclustijd en belasting</i> Ochtendspits: 74 sec/ 0,371 Avondspits: 82 sec/ 0,575	Verkeer kan goed worden verwerkt, maar vrachtverkeer kan moeite hebben met op- en afrijden kruispunt. Overstekend en linksafslaand verkeer moet 2 keer voorrang verlenen. <i>Verzadigingsgraad</i> Gelijk aan die van rotonde, echter blokkade van kruispunt bij overstekend of linksafslaand verkeer dat voorrang moet verlenen
Doorstroming doorgaand verkeer N337	<b>-</b>	<b>--</b>	<b>0</b>
	Rotonde geeft lagere verkeersafwikkeling op N337 dan voorrangskruispunt: af en toe wachten. Rotonde in beleving minder hinder dan VRI: alleen wachten indien nodig	Door rood licht ook af en toe "stil staan" terwijl bij voorrangskruispunt altijd vrije doorgang	Largas geeft geringe vertraging op N337 ten opzicht van voorrangskruispunt: langzamer rijden maar niet wachten
Verkeersafwikkeling fietsverkeer	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
	Fietsverkeer krijgt aparte voorziening	Fietsverkeer krijgt aparte voorziening,	Fietsverkeer krijgt aparte voorziening,

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
	met voorrang	linksafslaand vaak in afzonderlijke cycli VRI per tak	gefaseerde oversteek N337, hier wel voorrang verlenen
Verkeersafwikkeling busverkeer	-	<b>0</b>	-
	Beperkte toename reistijd door rotonde	Met voorinmelding VRI geen Invloed op reistijd	Beperkte toename reistijd door afbuigen hoofdroute
Robuustheid verkeersafwikkeling	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
	Voldoende restcapaciteit	Voldoende restcapaciteit	Voldoende restcapaciteit
<b>Totaal</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Tabel 3 Score varianten op onderdeel 'doorstroming'

De totaalscore bestaat uit de optelling van het aantal plussen en minnen.

### 3.3.2 Veiligheid verkeer

Naast de doorstroming van het verkeer is ook de veiligheid van de verkeersdeelnemers en oversteekbaarheid van langzaam verkeer beoordeeld. De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie 2028, de resultaten hiervan zijn opgenomen in tabel 4.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Verkeersveiligheid verkeersdeelnemers	<b>++</b>	<b>0</b>	<b>+</b>
	Snelheid van verkeersdeelnemers op kruispunt ligt laag en weinig conflictpunten t.o.v. voorrangskruispunt.	Conflictpunten door kruisende bewegingen bij mogelijk hoge snelheid: kans op ernstige flankongevallen. Oprijdend verkeer hoeft geen kleine hiaten te accepteren.	Snelheid van verkeersdeelnemers op kruispunt ligt laag en weinig conflictpunten (meer dan bij standaard rotonde, minder dan bij VRI).
Helderheid verkeerstructuur fietsers	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>0</b>
	Fietsverkeer krijgt aparte voorziening met heldere routing. Linksafslaand verkeer moet beperkt omrijden, maar heeft wel voorrang.	Fietsverkeer krijgt aparte voorziening met heldere routing. Linksafslaand verkeer gaat mogelijk tegen rijrichting in om 2x wachten voor VRI te voorkomen.	Fietsverkeer krijgt aparte voorziening. Linksafslaand verkeer moet relatief ver omrijden, redelijke kans op tegen rijrichting in rijden, met name in rustige uren.
Helderheid verkeerstructuur automobilist	<b>++</b>	<b>0</b>	<b>+</b>
	Rotonde geeft helder weer dat hier kruisende bewegingen mogelijk zijn. Overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom wordt goed benadrukt.	Verkeerslichten geven goed weer dat hier kruisende bewegingen mogelijk zijn. Door relatieve grootschaligheid geen duidelijker overgang van buiten	Overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom wordt goed benadrukt.



Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
		naar binnen bebouwde kom.	
Barrièrewerking N337: oversteekbaarheid fietsers en voetgangers	++	+	++
	Veilige oversteek fietsverkeer i.c.m. lage snelheid snel verkeer. Voetgangers gefaseerde oversteek via middengeleiders.	Veilige oversteek fietsverkeer, wel i.c.m. hoge snelheid autoverkeer. Voetgangers gevoel van makkelijke oversteek door 'geregelde' oversteek.	Veilige oversteek fietsverkeer i.c.m. lage snelheid snel verkeer. Voetgangers gefaseerde oversteek via middengeleiders.
<b>Totaal</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>4</b>

Tabel 4 Score varianten op onderdeel 'veiligheid'

### 3.3.3 Inpassing in de omgeving

Alle drie de varianten zijn inpasbaar in de omgeving, maar ze hebben wel een verschillende invloed op de omgeving. De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie 2028. In de volgende tabellen is beoordeeld in hoeverre de varianten een positieve dan wel negatief invloed hebben op de omgevingsaspecten. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de belevingsaspecten vanuit de bewoners, en de impact op ruimtelijke inpasbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.

#### Belevingsaspecten vanuit bewoners

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Lichthinder	-	0	--
	Door draaiende bewegingen overlast voor appartementen/woningen, ook van rechtdoorgaand verkeer N337	Geen verschil ten opzichte van autonome situatie	Doorgaand verkeer N337: door draaiende bewegingen beperkte overlast voor appartementen/woningen Linksafslaand verkeer naar de Meente: staat stil op kruispunt: langere duur schijnsel op woningen
Geluidshinder	-	--	-
	Beperkte overlast door afremmend en optrekkend verkeer, (gelijkmatiger verkeersbeeld dan bij VRI, verkeer komt minder helemaal stil te staan)	Overlast door afremmend en vanuit stilstand optrekkend verkeer bij rood licht	Beperkte overlast door afremmend en optrekkend verkeer
Zichthinder, invloed derde dimensie op visueel contact met de uiterwaarden	-	--	-
	Aanwezigheid verhoogd middeneiland. Weinig extra masten noodzakelijk.	Bovenportalen en lampen voor verkeerslichten noodzakelijk. Deze tasten visueel	Aanwezigheid verhoogd middeneiland. Weinig extra masten noodzakelijk.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
		contact met uiterwaarden aan.	
<b>Totaal</b>	<b>-3</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>

Tabel 3 Score varianten op onderdeel 'inpassing in de omgeving – belevingsaspecten vanuit bewoners'

Ruimtelijke inpassing

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Fysieke inpasbaarheid ontwerp	<b>0</b>	--	-
	Beperkt ruimtebeslag, geen knelpunten. Beperkt grondaankoop nodig.	Ontwerp heeft grootste ruimtebeslag. Benodigde opstellengte op de Meente kan niet volledig worden gerealiseerd. Grootste grondaankoop nodig	Ontwerp heeft groter ruimtebeslag dan rotonde. Behoorlijke grondaankoop nodig
Bodemkwaliteit	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Geen wijziging t.o.v. autonome situatie	Geen wijziging t.o.v. autonome situatie	Geen wijziging t.o.v. autonome situatie
Archeologische verwachtingen	-	--	--
	Beperkt deel ontwerp binnen gebied hoge archeologische verwachting	Groter deel ontwerp binnen gebied hoge archeologische verwachting	Groter deel ontwerp binnen gebied hoge archeologische verwachting
Inpassing binnen functie N337 t.b.v. dijkveiligheid	<b>+</b>	<b>++</b>	<b>+</b>
	Vergroting dijklichaam t.p.v. kruispunt	Verdubbeling dijklichaam over grote lengte + vergroting t.p.v. kruispunt	Vergroting dijklichaam t.p.v. kruispunt
Inpassing binnen begrenzing Natura 2000 (vogelrichtlijngebied)	-	--	--
	Beperkte aantasting foerageergebied niet-broedvogels	Grotere aantasting foerageergebied niet-broedvogels	Grotere aantasting foerageergebied niet-broedvogels
<b>Totaal</b>	<b>-1</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>

Tabel 4 Score varianten op onderdeel 'inpassing in de omgeving – ruimtelijke inpassing'

### Ruimtelijke kwaliteit

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect ruimtelijke kwaliteit	Rotonde	VRI	Largas
Draagt bij aan vormgeving overgang 'versnelde dijk' naar 'dorpsdijk'	++ In alle situaties heldere overgang van binnen naar buiten door geforceerde inrichting	+ Bij werkende lichten zichtbare overgang tussen binnen en buiten. Indien lichten niet werken geen heldere overgang door ontbreken van geforceerde inrichting	+ In alle situaties overgang van binnen naar buiten door geforceerde inrichting. Vormgeving minder helder dan bij rotonde.
De impact op het profiel (in 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> dimensie) en opbouw van de dijk (des te groter des te negatiever)	- Oppervlak rotonde groter dan huidige rijbaan. Weinig 'palen' nodig.	-- Oppervlak kruispunt groter dan huidige rijbaan. Bovenportalen noodzakelijk voor regelininstallatie.	- Oppervlak Largasoplossing groter dan huidige rijbaan. Weinig 'palen' nodig.
Aantasting van de beleving van de dijk als groene continue lijn aan de landzijde	- Is centraal gesitueerd op de dijk. Impact op talud aan weerszijden van de dijk. Ronde vorm afwijkend van rechte lijn van de dijk.	0 Landzijde bijna onaangetast als groene lijn. Aantasting aan IJsselzijde over grote afstand door opstelstroken. Haakse aansluiting sluit aan bij rechte lijn van de dijk	-- Is centraal gesitueerd op de dijk. Impact op talud aan weerszijden van de dijk. Ronde vorm is afwijkend van rechte lijn van de dijk
<b>Totaal</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>

Tabel 5 Score varianten op onderdeel 'inpassing in de omgeving – ruimtelijke kwaliteit'

### 3.3.4 Inpassing in beleid

Naast het beoordelen van de varianten op de doorstroming van en veiligheid voor verkeer en de inpassing in de omgeving, is ook gekeken naar de inpassing in het beleid van de gemeente Olst-Wijhe. Hierbij zijn de varianten niet beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie, maar ten opzichte van de uitgangspunten in het beleid.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Inpassing binnen begrenzing bestemmingsplan	- Ontwerp past net niet binnen begrenzing	-- Groot deel ontwerp past niet binnen begrenzing	-- Behoorlijk deel ontwerp past niet binnen begrenzing
Inpassing binnen verkeersvisie Olst-Wijhe	++ Sluit aan bij uitgangspunt voor rotonde bij kruising fiets en drukke (auto)wegen	- Sluit niet aan bij uitgangspunt rotonde, wel bij haaks uitvoeren kruising auto-fiets	- Sluit niet aan bij uitgangspunt rotonde, wel bij haaks uitvoeren kruising auto-fiets
<b>Totaal</b>	<b>1</b>	<b>-3</b>	<b>-3</b>

Tabel 6 Score varianten op onderdeel 'inpassing in de omgeving - belevingsaspecten'

### 3.3.5 Conclusie

In de volgende tabel zijn de eindbeoordelingen uit de voorgaande tabellen onder elkaar gezet.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Doorstroming verkeer	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Veiligheid verkeer	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
Inpassing in de omgeving – beleving vanuit bewoners	<b>-3</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>
Inpassing in de omgeving – ruimtelijke inpassing	<b>-1</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>
Inpassing in de omgeving – ruimtelijke kwaliteit	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>
Inpassing in beleid	<b>1</b>	<b>-3</b>	<b>-3</b>

Tabel 7 Totaalscores beoordeling varianten

Uit de beoordeling blijkt dat met alle drie de varianten de doorstroming en de veiligheid van het verkeer beter wordt ten opzichte van de autonome situatie. Qua inpassing in de omgeving scoren alle varianten logischerwijs negatiever ten opzichte van de autonome situatie, immers elke variant betekent een ingreep in de omgeving. Voor wat betreft de inpassing in het beleid past de rotonde het beste binnen het huidige beleid. Daarnaast worden de volgende conclusies getrokken:

- De rotonde scoort ten aanzien van de doorstroming beter dan de Largas oplossing en de VRI;
- De rotonde is de meest veilige oplossing, het kruispunt met verkeerslichten geeft de kleinste verbetering van de verkeersveiligheid;
- Door het kleinere ruimtebeslag is de rotonde beter in te passen in de omgeving dan de Largas oplossing. De VRI heeft de meeste impact op de omgeving;
- Voor de beleving vanuit de omgeving scoren de Largas-oplossing en VRI iets slechter dan de rotonde qua inpassing;
- De rotonde sluit het meest aan op het beleid: zowel het bestemmingsplan als het gemeentelijk verkeersbeleid.

#### Voorkeursvariant: rotonde op kruispunt N337 – De Meente

Op basis van de eerste afweging van de varianten is in gezamenlijk overleg tussen de klankbordgroep en ambtelijke projectgroep besloten variant 1, de rotonde, aan te wijzen als voorkeursvariant. Een rotonde combineert een verbetering van zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid op het kruispunt. Daarnaast scoort de rotonde ook beter en/of gelijkwaardig op de inpassing in de omgeving ten opzichte van de andere varianten.

In navolgende hoofdstukken zijn de effecten voor verkeer en gevolgen voor de omgeving van een rotonde op dit kruispunt in nader detail uitgewerkt.

## 4 Analyse duurzaamheid

### 4.1 Resultaten ambitiesessie duurzaamheid

Duurzaamheid is in dit project een speerpunt naast het realiseren van doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, -afwikkeling en de integratie van de ontsluiting van Abbott. Op 30 juni 2016 is een Ambitiesessie gehouden voor het ophalen van ideeën ten aanzien van duurzaamheid voor de kruispuntoplossing in de vorm van een rotonde. Tijdens deze sessie zijn zoveel mogelijk ideeën opgehaald uit de provinciale organisatie. Deze ideeën zijn gecategoriseerd naar de aspecten Mens, Aarde en Geld. Naar aanleiding van deze sessie tekende zich een zwaartepunt af op het aspect Mens, met daaronder als nadrukkelijk thema de leefomgeving. De uitkomsten zijn verwerkt in een notitie Duurzame invulling rotonde Olst (Steggink Infra, 13-07-2016), welke in bijlage A3, inclusief het Ambitieoverzicht is opgenomen en waarin alle ideeën uit de sessie terug te vinden zijn.

### 4.2 Toelichting duurzaamheidsthema's

In het Ambitieoverzicht in bijlage A3 is een aanzienlijk aantal ideeën voor duurzame invulling van de rotonde opgenomen. Met het idee van de leefbare weg in het achterhoofd zijn de maatregelen geselecteerd die daaraan bijdragen. De maatregelen zijn vervolgens gecategoriseerd naar de vijf leefbaarheidsthema's Ruimtelijke inpassing, Licht, Geluid, Lucht en water en Trillingen. In bijlage A3 is de nadere concretisering van deze thema's opgenomen. Hierna volgt hoe deze zijn verwerkt in het voorliggende ontwerp en/of verwerkt worden in de nadere uitwerking van het ontwerp, de voorbereiding, de aanbesteding en de realisatie van het ontwerp.

#### Ruimtelijke inpassing

In het voorliggend ontwerp is het ruimtebeslag van de rotonde beperkt gehouden binnen de uitgangspunten voor het ontwerp voor een veilige oplossing (ook voor fietsers) met afzonderlijke voorzieningen voor fietsers en voldoende aan de richtlijnen van het CROW. De aansluiting van Abbott heeft krappere boogstralen gekregen (dit is geen openbare weg) om het ruimtebeslag zo klein mogelijk te laten zijn.

Het aantal objecten op de rotonde kan geminimaliseerd worden door alleen de wettelijk benodigde bebording en bebakening toe te passen. Het doorzicht van de rotonde voor rechtdoorgaand verkeer dient beperkt te worden zodat automobilisten van grotere afstand geattendeerd worden op de fysieke aanwezigheid van het middeneiland. Normaal gesproken wordt het middeneiland hiervoor gevuld met bijvoorbeeld begroeiing. Door echter een smal lijnelement (bijvoorbeeld een haag of een wandje in vorm van een kunstwerk) te plaatsen diagonaal over het middeneiland in de richting van het appartementencomplex is het zicht hierop vanuit het appartementencomplex minimaal en kan het doorzicht voor de automobilist toch beperkt worden.

Met voorgaande maatregelen is de basis gelegd voor een zo klein mogelijk ruimtebeslag. In het vervolgtraject van het ontwerp kunnen de overige punten, gezamenlijk met de partners uit de omgeving worden uitgewerkt en vervolgens worden opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.

#### Licht

De plaatsing van verlichtingsarmaturen luistert nauw. De opstelling, het verlichtingsniveau en de aanstraling door de lichtmasten moet bijdragen aan een duidelijke herkenbaarheid van de rotonde en zichtbaarheid van met name fietsers. In het vervolgtraject van het ontwerp wordt een verlichtingsplan opgesteld die zo veel mogelijk recht doet aan de genoemde punten, welke vervolgens wordt opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.

#### Geluid

Het ontwerp en de inrichtingselementen van de rotonde zijn volgens de maatvoering van het CROW vormgegeven zodat de rijsnelheden zo beperkt mogelijk zijn. Geluiddiffractoren (een betonnen constructie in een goot met holtes naast het wegdek) zijn nieuwe systemen waarvan alleen pilots bekend langs doorgaande wegen, en niet ter plaatse van en dichtbij rotondes met andere karakteristieken (snelheid, afremmen, optrekken) van het verkeer. Nader onderzoek hiernaar is nodig om de effecten in beeld te brengen. Als het een kansrijk middel blijkt te zijn kan het hier, als geldende normen ten aanzien van geluidhinder worden overschreden, eventueel als pilot toegepast worden en opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.

**Lucht en water**

In het vervolgtraject van het ontwerp en bij de voorbereidingen van de uitvoering kunnen punten als zelfreinigende bermen, hemelwaterinfiltratie en eisen tijdens de realisatie worden uitgewerkt en vervolgens worden opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.

**Trillingen**

De verharding voor het autoverkeer wordt geheel uitgevoerd in asfalt zodat de trillingen tot een minimum worden beperkt. In het vervolgtraject van het ontwerp en bij de voorbereidingen op de uitvoering kunnen deze punten worden uitgewerkt en vervolgens worden opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.



## 5 *Effecten voor verkeer en gevolgen voor omgeving*

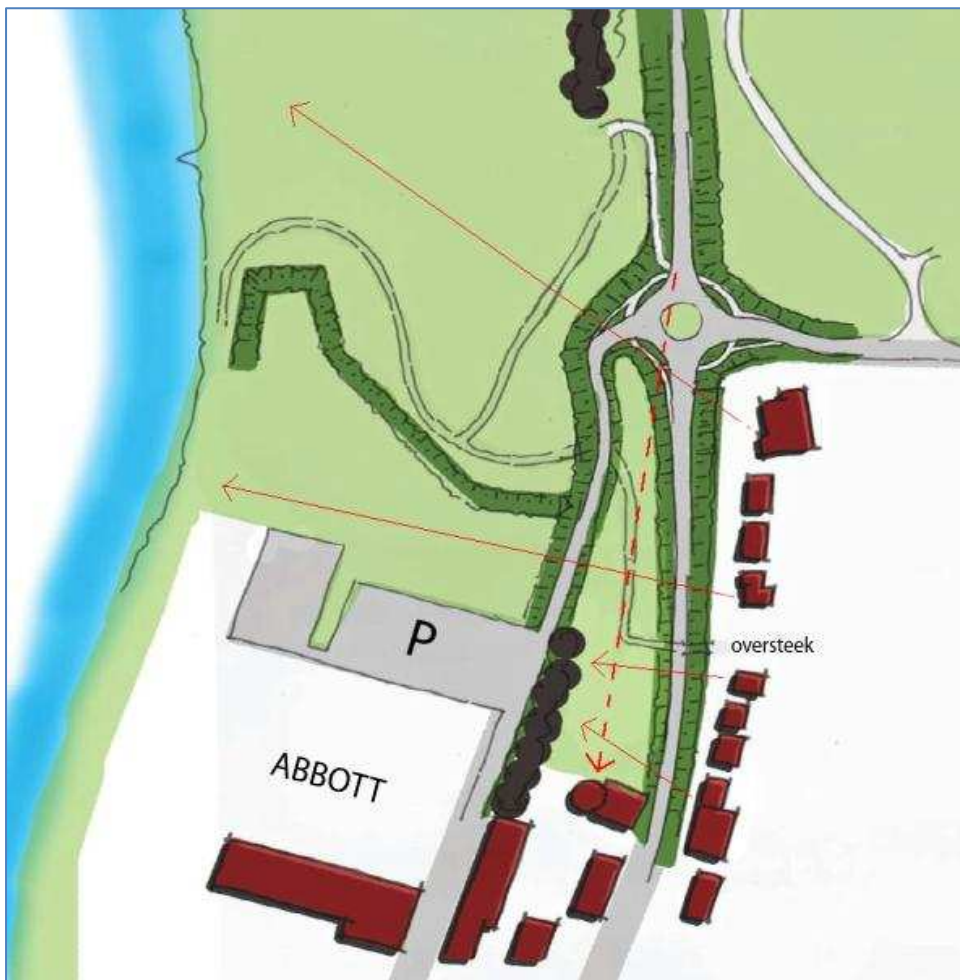
In dit hoofdstuk zijn de effecten en gevolgen van realisatie van een rotonde op het kruispunt N337 – De Meente voor verkeer en de omgeving beschreven. Met betrekking tot verkeer en de omgeving zijn de effecten en gevolgen voor de volgende aspecten beoordeeld:

- Verkeer
  - Kwaliteit verkeersafwikkeling
  - Bereikbaarheid aanliggende functies en gebieden
  - Verkeersstructuur op kruispuntniveau voor auto en fiets
  - Verkeersveiligheid
  - Oversteekbaarheid fietsers
- Omgeving
  - Inpasbaarheid in omgeving
  - Ruimtelijke kwaliteit
  - Bestemmingsplan
  - Eigendomsgrenzen
  - Geluid
  - Luchtkwaliteit
  - Trillingen
  - Natuurnetwerk (voorheen EHS)
  - Begrenzing Natura 2000 Rijntakken
  - Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta
  - Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren
  - Bodem
  - Archeologie
  - Duurzaamheid

## 5.1 Ruimtelijke kwaliteit en voorlopig ontwerp

### Ruimtelijke kwaliteit

In de volgende verbeelding is het ontwerp van de rotonde als voorkeursoplossing ruimtelijk ingepast in de directe omgeving. Hierbij zijn de belangrijkste ruimtelijke aspecten in beeld gebracht. Het ruimtebeslag in de uiterwaarden is beperkt door het agrarisch verkeer een eigen route vanaf de provinciale weg te geven. Fietsers kunnen bij de rotonde veilig oversteken, en bij de huidige voetgangersoversteek over de dijk kan de N337 ook worden overgestoken. Hierop kan een wandelroute aansluiten zodat vanuit de kom van Olst een rondje door de uiterwaarden mogelijk wordt dat aansluit op 'Olst mooier aan de IJssel'. De ruimte tussen de dijk en de ontsluitingsweg naar Abbott wordt zo veel mogelijk open gehouden, vanwege het uitzicht vanaf de komgrens op de molen en vanuit de woningen aan de dijk op de uiterwaarden. De nieuw aan te leggen parkeerplaats op het terrein van Abbott gaat schuil achter 'opgaande beplanting'. Die vormt tevens de begeleiding van de entree van Abbott.



Figuur 22 Verbeelding van de rotonde ingepast in de directe omgeving

In de volgende figuur is het voorlopig ontwerp van de rotonde weergegeven, in bijlage A4 is deze groter afgebeeld. Het ontwerp is daarbij geoptimaliseerd ten opzichte van het schetsontwerp in figuur 19 (hoofdstuk 3.2), met name aan de zijde van de IJssel zodat het ruimtebeslag op de uiterwaarden zo beperkt mogelijk is gehouden.



Figuur 23 Voorlopig ontwerp aansluiting N337 - De Meente als rotonde

Met behulp van een raming volgens een SSK systematiek zijn de investeringskosten bepaald. De investeringskosten (prijspeil 2017, exclusief btw, marge +/- 20%) voor de rotonde bedragen circa € 0,95 miljoen.

## 5.2 Verkeer

### Kwaliteit verkeersafwikkeling

Zoals beschreven in hoofdstuk 3.3.1 kan een rotonde het verwachte verkeersaanbod in 2028 ruimschoots verwerken. De verzadigingsgraad van de rotonde blijft in zowel de ochtend- als avondspits ruim onder de grenswaarde van 0,80. Dit betekent dat de rotonde het verwachte verkeersaanbod goed kan verwerken en ook over voldoende restcapaciteit beschikt om een verdere groei van verkeer (na 2028) ook te blijven kunnen verwerken.

### Bereikbaarheid aanliggende functies en gebieden

De gewijzigde vormgeving van het kruispunt leidt niet tot een wijziging in de bereikbaarheid van de aan de N337 of De Meente gelegen functies en voorzieningen in de directe omgeving van het kruispunt. Het nieuwe kruispunt ligt op vrijwel dezelfde locatie als het huidige kruispunt en kent dezelfde afslagmogelijkheden als het huidige kruispunt.

Voor doorgaand verkeer op de N337 levert het passeren van het kruispunt een beperkt tijdsverlies op omdat moet worden afgeremd voor de rotonde. Voor verkeer van en naar De Meente en Abbott wordt de bereikbaarheid verbeterd. In de autonome situatie krijgen zij te maken met een ongewenste tijdsduur van wachttijden (door voorrang verlenen aan kruisend of overig afslaand verkeer). De rotonde zorgt op een natuurlijke manier voor meer hiaten in de verkeersstroom en een lagere snelheid op het kruispunt, waardoor het verkeer vanaf de zijwegen het kruispunt sneller en veiliger op kan rijden. Op structuurniveau verbetert daarmee de bereikbaarheid van en naar de aanliggende gebieden door het realiseren van een rotonde op dit kruispunt.

Het wijzigen van de vormgeving van het kruispunt wordt gecombineerd met het aanpassen van de bereikbaarheid van het Abbott-terrein. Dit terrein wordt in de huidige situatie ontsloten via de Veerweg. In de nieuwe situatie komt deze als hoofdaansluiting te vervallen en wordt het terrein ontsloten via de rotonde N337 - De Meente. De rotonde heeft voldoende capaciteit om het (auto- en vracht)verkeer van en naar het Abbott-terrein te kunnen verwerken, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersafwikkeling. De uiterwaarden blijven voor landbouwverkeer bereikbaar via een eigen opgang in de dijk naar de N337.

#### **Verkeersstructuur op kruispuntniveau voor auto en fiets**

De enkelstrooksrotonde kan worden gerealiseerd conform de ontwerputgangspunten van het CROW. Gemotoriseerd verkeer beschikt over een enkele toe- en afrit op de rotonde. Fietsverkeer beschikt over een gescheiden fietsstructuur en heeft op de rotonde voorrang op het andere verkeer op de rotonde. De ontsluitingsweg naar Abbott heeft een ondergeschikt karakter, deze is alleen toegangsweg tot Abbott (en voor voetgangers naar de uiterwaarden). Deze tak heeft dan ook een zo minimaal mogelijk profiel met relatief krappe boogstralen (maar nog wel geschikt voor vrachtverkeer).

Met uitzondering van de noordelijke tak van het kruispunt wordt fietsverkeer richting het kruispunt met een uitvoegstrook van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer afgeleid om op het vrijliggende fietspad rond de rotonde te komen. Fietsverkeer dat het kruispunt afrijdt wordt de rijbaan weer opgeleid door middel van een invoegstrook. Dit is niet het geval op de noordelijke tak van het kruispunt omdat deze tak niet toegankelijk is voor fietsverkeer. Fietsverkeer richting Zwolle dient via De Meente en de parallelweg (Rijksstraatweg) van de N337 richting het noorden te fietsen.

#### **Verkeersveiligheid**

In hoofdstuk 2.3 is beschreven dat de meeste ongevallen op dit kruispunten ontstaan als gevolg van het niet verlenen van voorrang of doorgang. Met de realisatie van een rotonde neemt de kans op dit soort ongevallen significant af. De snelheid op het kruispunt neemt af waardoor zowel de kans als de ernst van eventuele ongevallen afneemt. Het fietspad ligt volledig rondom het kruispunt, waardoor fietsers vanuit de automobilist gezien altijd van de logische kant komen. Automobilisten worden op deze manier in principe niet verrast door een fietser vanaf een andere kant.

Daarnaast wordt de verkeersveiligheid voor fietsverkeer verbeterd door de aanwezigheid van middeneilanden op de drie zwaarst gebruikte takken van de rotonde. Deze verlagen de rijnsnelheid van het autoverkeer op de rotonde.

#### **Oversteekbaarheid fietsers**

De oversteekbaarheid van het kruispunt voor fietsverkeer wordt verbeterd door realisatie van de rotonde. De verkeersstroom op de N337 is op dit kruispunt de drukste verkeersstroom. Doordat de fietsers voorrang hebben op het overige verkeer hebben fietsers een ongehinderde oversteek.

## **5.3 Omgeving**

#### **Inpasbaarheid in omgeving**

Hoewel de rotonde min of meer op dezelfde locatie als het huidige kruispunt wordt gerealiseerd, neemt het ruimtebeslag van het kruispunt wel toe. Een rotonde heeft van zichzelf al een groter ruimtebeslag dan een standaard voorrangskruispunt. Daarnaast wordt voor fietsverkeer een vrijliggende fietsstructuur gerealiseerd op alle takken van de rotonde.

Omdat ook Abbott wordt ontsloten via de rotonde, neemt ook het ruimtebeslag aan de westzijde van het kruispunt toe.

#### **Ruimtelijke kwaliteit**

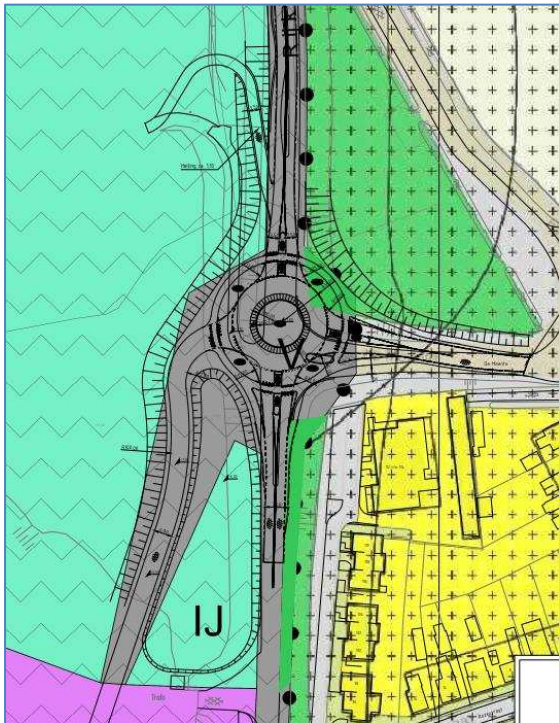
Bij het opstellen van het ontwerp is aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit. Er is zowel ingespeeld op de gebruikswaarde, de belevingswaarde als de toekomstwaarde. Deze waarden zijn in het uiteindelijke ontwerp van de rotonde en de inpassing in de omgeving toegepast. Door het ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden (in dit geval de gebruikswaarde van de omgeving) is de invloed op de omgeving beperkt gehouden. De N337 wordt beter over te steken voor voetgangers en fietsers (gebruikswaarde) zodat vanuit de kom van Olst een rondje door de uiterwaarden die aansluit op 'Olst mooier aan de IJssel' beter mogelijk is. De openheid (belevingswaarde) wordt gehandhaafd, waarbij ook de ruimte tussen de dijk en de ontsluitingsweg naar Abbott zo veel mogelijk open wordt gehouden. De beleving van de komgrens (belevingswaarde) wordt versterkt

door een heldere overgang van de 'versnelde dijk' naar de 'dorpsdijk'. Met de aanleg van een rotonde op deze plek wordt dit kruispunt veiliger en worden randvoorwaarden gerealiseerd (toekomstwaarde) waarbinnen het mogelijk wordt de Veerweg beter geschikt te maken voor het (recreatief)verkeer richting het pontje en de 'dorpsdijk' onderdeel te laten uitmaken van het woondorp Olst.

### Bestemmingsplan

In de volgende figuur is de begrenzing van de bestemmingsplannen Olst-West (2005) en Olst (2009) geconfronteerd met het voorlopig ontwerp van de rotonde. Zichtbaar is dat de rotonde niet kan worden gerealiseerd binnen de vigerende bestemmingsplannen. Dit geldt specifiek voor de oostzijde van het kruispunt, de aansluiting met De Meente.

Omdat het kruispunt in noordelijke richting wordt opgeschoven, voor de realisatie van het vrijliggende fietspad om de rotonde, wordt De Meente ter hoogte van de rotonde in noordelijke richting uitgebogen. Hierdoor komen zowel een deel van de rijbaan op de rotonde als het fietspad op grond met de bestemming groen te liggen. Voor realisatie van het plan is een herziening van het bestemmingsplan Olst (2009) of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening noodzakelijk.



Figuur 24 Confrontatie bestemmingsplannen met voorlopig ontwerp rotonde (bestemmingen: bestemming V/Grijs – verkeersdoeleinden, bestemming IJ – IJsseloever, bestemming B/Paars – Bedrijfsdoeleinden, Groen – groen en natuur en Geel – wonen)

### Eigendomsgrenzen

Het plan past niet binnen de huidige eigendomsgrenzen aangezien buiten de huidige wegen en bermen geen gronden in bezit zijn bij de gemeente of provincie. Grondaankoop dient plaats te vinden aan de noordoostzijde van het kruispunt (groen) en aan de westzijde (IJsseloever), voor de realisatie van de rotonde, de toegangsweg van het Abbott-terrein en de verlegde toegang naar de uiterwaarden. In totaal dient circa 5.200 m<sup>2</sup> grond te worden aangekocht (circa 700 m<sup>2</sup> agrarisch oostelijk van de N337 en circa 4500 m<sup>2</sup> agrarisch/groen aan de westzijde van de N337).

### Geluid

Het ontwerp is indicatief getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder om te bepalen bij de aanleg van de rotonde sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van reconstructie als de toekomstige geluidbelasting met 1,50 dB of meer toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.

Uit de toetsing (de notitie met de gedetailleerde resultaten is opgenomen in bijlage A5) blijkt dat in de toekomstige situatie geen sprake is van een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer. Daarmee is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en worden geen aanvullende eisen c.q. maatregelen voorgesteld ten aanzien van geluid.

Daarnaast wordt een nieuwe weg naar Abbott gemaakt op de N337. De indicatieve geluidbelastingen van deze weg is getoetst op grond van afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Voor deze weg is getoetst of wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is 63 dB. Uit de toetsing (bijlage A5) blijkt dat geen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB.

Als gevolg van de Wet geluidhinder worden geen aanvullende eisen of maatregelen gesteld aan het ontwerp.

### **Trillingen**

Voor eventuele trillingshinder of trillingsschade door wegverkeer zijn zware voertuigen de bepalende factor. In Nederland bestaat geen specifiek juridisch kader voor trillingen zoals dit geldt voor geluid met de Wet geluidhinder. Jurisprudentie geeft aan dat in het geval van trillingen langs wegen tijdens de gebruiksfase de SBR richtlijn B (hinder voor personen in gebouwen) van belang is. De toetsing van de trillingsniveaus aan de SBR-richtlijn B betreft de zogenoemde  $V_{max}$  en  $V_{per}$ . De  $V_{max}$  betreft de maximale trillingssterkte die voorkomt. Deze wordt apart getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode. De  $V_{per}$  betreft de gemiddelde trillingssterkte. Ook deze waarde wordt apart bepaald en getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode. Voor de exacte definitie en bepalingsmethode van deze toetswaarden wordt verwezen naar de SBR-richtlijn.

In de huidige situatie is de afstand van hart weg (De Meente) tot de maatgevende woning (woning aan noordzijde in het appartementencomplex "De kleine Rooze") 23 m. In de toekomstige situatie neemt de afstand van hart weg tot het deze maatgevende woning met enkele meters toe tot circa 30 m. De maximale trillingssterkte  $V_{max}$  zal daarom naar verwachting met maximaal circa 20% afnemen. De weg ligt bovendien op een dijklichaam wat een gunstig effect heeft voor trillingen. Voor een weg op een dijklichaam met glad asfalt en een maximum snelheid van 50 km/uur zijn op basis van expert judgement ten gevolge van de zware voertuigen geen relevante trillingen te verwachten in woningen op een afstand van ten minste 30 m.

Verwacht wordt dat aan de beoordelingssystematiek uit de SBR richtlijn B (hinder voor personen in gebouwen) wordt voldaan. Met het voorlopig ontwerp zijn de bestemming wonen en verkeer zorgvuldig gescheiden. Aanvullend onderzoek wordt op basis van de beschikbare informatie niet nodig geacht.

### **Luchtkwaliteit**

Het ontwerp van de rotonde is getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). De toetsing is uitgevoerd om te bepalen of het ontwerp voldoet aan de wet- en regelgeving voor de luchtkwaliteit en zodoende doorgang kan vinden vanuit het aspect luchtkwaliteit. De notitie met de gedetailleerde toetsing en resultaten is opgenomen in bijlage A6.

Uit de NSL<sup>3</sup>-Monitoringstool blijkt dat de maximale concentraties van de meest kritische stoffen, stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>), op de N337 ter hoogte van De Meente in de autonome situatie ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen. In de plansituatie wordt de weg breder dan in de autonome situatie. Het verkeer wordt hierdoor uit elkaar getrokken waardoor de uitstoot meer verspreid optreedt. Voor de luchtkwaliteit op de wettelijke toetsafstand, 10 meter van de wegrand, betekent dit dat de concentraties afnemen. Aangezien de concentraties in de autonome situatie voldoen aan de grenswaarden mag worden gesteld dat ook de concentraties met rotonde onder de grenswaarden blijven. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

### **Natuurnetwerk (voorheen EHS)**

Ten behoeve van Flora & Fauna is een bureaustudie uitgevoerd om de te verwachten effecten op de wettelijk beschermde natuurwaarden rond en in de nabijheid van het kruispunt in kaart te brengen. Er is geen gerichte inventarisatie van soorten en veldbezoek uitgevoerd. De volledige bureaustudie is opgenomen in bijlage A7 van deze rapportage.

<sup>3</sup> NSL: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit



De bureaustudie leidt tot de volgende conclusies en vervolgacties:

- Conclusies:
  - In het plangebied komen mogelijk zwaarder beschermde plantensoorten van tabel 2 en algemene zoogdier- en amfibiesoorten van tabel 1 voor (zie bijlage A7).
  - Een ontheffing voor tabel 2 soorten is niet nodig wanneer gewerkt wordt op basis van de goedgekeurde gedragscode Provinciale infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet en/of uit gericht veldonderzoek blijkt dat de soorten afwezig zijn.
  - Voor tabel 1-soorten geldt een algehele ontheffing.
- Vervolgacties:
  - Nader onderzoek naar voorkomen van tabel 2 plantensoorten (veldsalie en rapunzelklokje) in de nabijheid van het kruispunt.

### **Begrenzing Natura 2000 Rijntakken**

Direct westelijk van het plangebied liggen de uiterwaarden van de IJssel die onderdeel zijn van het Natura 2000 gebied Rijntakken. Dit gebied is tevens aangewezen als vogelrichtlijngebied. Ten aanzien van het Natura 2000 gebied Rijntakken is gekeken naar de begrenzing, de instandhoudingsdoelen en de aanwezigheid van beschermde waarden op basis van het aanwijzingsbesluit en het Natura 2000 beheerplan. De volledige bureaustudie is opgenomen in bijlage A7 van deze rapportage.

Uit de bureaustudie komen de volgende conclusies naar voren:

- De herinrichting vindt plaats binnen begrensde Natura 2000 gebied Rijntakken dat als vogelrichtlijngebied is aangewezen.
- De herinrichting heeft geen negatieve gevolgen voor broedvogels. Deze soorten komen niet voor binnen het plangebied en omgeving.
- De herinrichting in de uiterwaarden (grasland) betekent verlies aan (potentieel) foerageergebied van niet broedvogels (grasetende ganzen en eenden, weidevogels). Het ruimtebeslag is relatief ten opzichte van het areaal aan beschikbaar foerageergebied binnen begrensde vogelrichtlijngebied zeer klein. Daarnaast wordt door de soorten buiten begrensde gebied gefoerageerd. Het verlies heeft geen significant negatieve gevolgen voor de niet broedvogels en bijbehorende instandhoudingsdoelen.
- De wijziging in afwikkeling van het verkeer heeft gezien de afstand tot het habitatrichtlijngebied (1,7 km noordwestelijk) ten aanzien van stikstofdepositie geen negatieve gevolgen. In de AERIUS applicatie Monitor 20154 staan de gevoelige locaties van de Natura 2000 opgenomen als 'relevante hexagonen'. Bij een berekening in het AERIUS vindt de beoordeling van stikstofdepositie plaats op deze relevante hexagonen. De afstand van de relevante hexagonen in De Rijntakken ten opzichte van locatie van de rotonde is ruim 2,5 kilometer. Op deze afstand is het effect van de wegverplaatsing verwaarloosbaar klein. De rotonde leidt daarom niet tot een toename van de stikstofdepositie op de relevante hexagonen in het Natura 2000-gebied.
- Als vervolgactie dient een verslechteringsstoets te worden uitgevoerd om te bepalen in hoe verre het gebied wordt gebruikt door niet-broedvogels en wat het verlies aan foerageergebied is. Hierin zal nader gekeken moeten worden naar cumulatie van overige projecten/plannen met invloed op foerageergebied van niet broedvogels. Project Stroomlijn is een relevant voorbeeld, waarvan de ingreep overigens leidt tot een verbetering van leefgebied van niet-broedvogels.

### **Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta**

Als gevolg van de realisatie van de rotonde neemt de oppervlakte van het dijklichaam onder het kruispuntoppervlak toe. Het dijklichaam waar de N337 op is gelegen wordt niet aangepast. Door het aansluiten van de toegangsweg naar het Abbott-terrein op de rotonde N337 – De Meente neemt het waterkerende vermogen van de dijk mogelijk zelfs toe.

### **Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren (Rijkswaterstaat)**

Door het grotere ruimtebeslag van het kruispunt (aan weerszijden van de dijk, de primaire waterkering) en ontsluitingsweg Abbott-terrein wordt het rivierbed van de IJssel verkleind. De ruimte voor de ontsluiting is echter opgenomen in een verleende vergunning als "te behouden watervrije ophoging" (RRW 47403) waarbinnen de ophoging is toegestaan. Ondanks dat het plan in de luwte van het Abbott-terrein plaats vindt, dient de wijziging, conform de Handreiking, wel te worden getoetst aan de hand van het afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren. Dit afwegingskader bepaalt of (eventueel onder voorwaarden) toestemming voor de activiteit kan worden verleend.

---

<sup>4</sup> <https://monitor.aerius.nl/monitor/>

## **Bodem**

Zoals in hoofdstuk 2.5 beschreven, is in de buurt van het kruispunt en de directe omgeving van de N337 sprake van locaties met bodemverontreiniging. Er is geen sprake van bodemverontreiniging in de bodem direct onder het huidige kruispuntoppervlak.

Op het Olasfa-terrein is een sanering gaande. Uit recente onderzoeken blijkt dat het verontreinigde gebied doorloopt tot in de dijk onder de N337. Daarnaast is in het studiegebied een kleine kans op de aanwezigheid van asbest in de grond.

Voorafgaand en tijdens realisatie van het plan dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van bodemverontreiniging en mogelijk asbest. Indien bodemverontreiniging en/of asbest wordt aangetroffen, betekent dit dat aanvullend onderzoek noodzakelijk is, inclusief eventuele maatregelen die moeten worden getroffen.

## **Archeologie**

De maatregelen op het kruispunt vinden plaats op een locatie met deels lage (IJsseloever) en deels hoge (noordoostzijde) archeologische verwachtingswaarde, zie figuur 10 in hoofdstuk 2.5.

In het 'Parapluplan Archeologie' (vastgesteld d.d. 28 april 2014) is het volgende opgenomen met betrekking tot de onderzoeksplicht bij werkzaamheden binnen gebieden met een archeologische verwachtingswaarde:

- Voor gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde geldt een onderzoeksplicht bij ontwikkelingen in de bebouwde kom groter dan 5 hectare. Ontwikkelingen van deze omvang zijn in de betreffende bestemmingsplannen (Olst en Olst-West) niet mogelijk gemaakt.
- Voor gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt een onderzoeksplicht bij ontwikkelingen in de bebouwde kom bij verstoring van de bodem dieper dan 50 cm en een plangebied groter dan 100 m<sup>2</sup>.

Het plangebied voor de rotonde bedraagt meer dan 100 m<sup>2</sup>. Dit betekent dat, in verband met de aanwezigheid van de middelhoge archeologische verwachting, nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Voor het zuidoostelijke kwadrant van het kruispunt geldt dat de archeologische waarde onbekend is. Dit kwadrant blijft echter onaangeroerd in het plan.

## **Duurzaamheid**

In hoofdstuk vier is het onderdeel duurzaamheid behandeld. Diverse maatregelen zijn opgenomen die een positieve invloed hebben op duurzaamheid:

- Beperken ruimtebeslag rotonde.
- Beperken lichtvervuiling door te veel lichtbronnen, hinderlijke lichtinval en lichthinder.
- Onderzoeken mogelijkheid compenseren geluidstoename door het toepassen geluiddiffractoren.
- Maatregelen die bijdrage leveren aan afvangen fijn stof en stikstofdioxide.
- Voorkomen ontstaan trillingsoverlast door realiseren homogene constructie en via contract (trillings)overlast door aannemer tijdens realisatie beperken.

Daarnaast kunnen bij de verdere uitwerking van het plan maatregelen verder worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Deze zijn omschreven in hoofdstuk 4.2 en bijlage A3.

De algemene insteek van het voorkeursalternatief is het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming. Het voorlopig ontwerp bevordert de doorstroming van het verkeer waardoor het brandstofverbruik zal afnemen. Hiermee zal ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderen. De maatregelen hebben een positief effect ten aanzien van duurzaamheid. In de verdere uitwerking kunnen duurzaamheidsmaatregelen vervolgens worden uitgewerkt en geïmplementeerd.

## 5.4 Terugkoppeling klankbordgroep

Het conceptrapport van het Ontwerp Plan in Hoofdlijnen is op 9 maart 2017 besproken met de klankbordgroep (zie het laatste verslag in bijlage A1). Tijdens dit overleg kwam naar voren dat de gedachte wijze van ontsluiting van de uiterwaarden direct op de N337 (noordelijk van de rotonde) als onveilig wordt gezien. De leden spraken hun voorkeur uit om de ontsluiting van de uiterwaarden te laten plaatsvinden via de aan te leggen ontsluitingsweg van Abbott. De suggestie van de klankbordgroep is overgenomen en in de onderstaande afbeelding verwerkt. Hiermee ontstaat een veiligere ontsluiting van de uiterwaarden. In bijlage A8 is het voorlopig ontwerp in een grotere afbeelding opgenomen. De wijzingen hebben geen noemenswaardige gevolgen voor de effectbeschrijving in voorgaande paragrafen.



Figuur 25 Voorlopig ontwerp aansluiting N337 - De Meente als rotonde met aangepaste ontsluiting uiterwaarden

## 5.5 Conclusie

In hoofdstuk vijf zijn de verkeerskundige gevolgen en gevolgen voor de omgeving van het voorlopig ontwerp in beeld gebracht. In de volgende tabel zijn de conclusies per beoordelingsaspect weergegeven:

Aspect	Conclusie
<b>Verkeer</b>	
Kwaliteit verkeersafwikkeling	Rotonde kan verwachte verkeersaanbod in 2028 (inclusief Abbott-terrein) goed verwerken. Capaciteit rotonde heeft na 2028 ook voldoende restcapaciteit om verdere groei van verkeer op te vangen.
Bereikbaarheid aanliggende functies en gebieden	Bereikbaarheid van bestemmingen en functies aan N337 en De Meente worden niet aangetast. Reistijd naar bestemmingen neemt door rotonde iets toe, maar rotonde zorgt wel voor vlottere doorstroming. Abbott-terrein krijgt rechtstreekse aansluiting op rotonde (aansluiting Veerweg komt te vervallen). Ronde kan dit verkeer ook goed verwerken.
Verkeersstructuur op kruispuntniveau voor auto en fiets	Op kruispuntniveau kan een logische verkeersstructuur voor auto-fietsverkeer worden gerealiseerd. Kruispunt kan verkeersaanbod goed verwerken.
Verkeersveiligheid	Maatregelen zorgen voor verbetering verkeersafwikkeling, op netwerkniveau heeft maatregel weinig effect op routekeuze. Als gevolg van ontwikkelingsknelpunten in de omgeving, kan route wel meer worden gebruikt omdat verkeersafwikkeling op kruispunt verbeterd.
Oversteekbaarheid fietsers	Langzaam verkeer heeft voorrang en ongehinderd oversteken op alle takken van de rotonde.
<b>Omgeving</b>	
Inpassing in omgeving	Ruimtebeslag kruispunt wordt vergroot door realisatie rotonde en uitbuigen/verleggen aansluitende wegen en realiseren aparte fietsstructuur op rotonde
Ruimtelijke kwaliteit	Door zo klein mogelijk ruimtebeslag is de invloed op de omgeving beperkt gehouden (gebruikswaarde van de omgeving). De gebruikswaarde van de uiterwaarden wordt vergroot door verbeterde oversteekbaarheid. De belevingswaarde wordt versterkt door heldere komgrens op overgang 'versnelde dijk' naar 'dorpsdijk'. Verbeterde toekomstwaarde door veiliger kruispunt en meer inrichtingsmogelijkheden voor Veerweg en de 'dorpsdijk' passend bij het karakter van deze wegen.
Bestemmingsplan	Maatregelen passen niet binnen het geldende bestemmingsplan Olst waardoor een herziening van het bestemmingsplan Olst (2009) of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening noodzakelijk is.
Eigendomsgrenzen	Maatregelen op het kruispunt passen niet binnen de huidige eigendommen van de provincie Overijssel en gemeente Olst-Wijhe zodat grondaankoop noodzakelijk is.
Geluid	Er is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De nieuwe weg naar Abbott geeft geen overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB. Er worden geen aanvullende eisen c.q. maatregelen voorgesteld ten aanzien van geluid.
Luchtkwaliteit	De concentraties van de meest kritische stoffen blijven onder de grenswaarden. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.
Trillingen	Aanvullend onderzoek wordt op basis van de beschikbare informatie niet nodig geacht.
Natuurnetwerk (voorheen EHS)	Op basis van bureaustudie wordt aanvullend onderzoek geadviseerd ten behoeve van tabel 2 plantensoorten.

Aspect	Conclusie
Begrenzing Natura 2000 Rijntakken	Op basis van bureaustudie wordt aanvullend onderzoek (verslechteringstoets) geadviseerd ten behoeve van effecten op niet-broedvogels.
Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta	Oppervlakte dijklichaam (primaire waterkering) wordt niet verkleind, maar zelfs vergroot. Plan gaat niet ten koste van waterkerend vermogen van waterkering.
Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren (Rijkswaterstaat)	Plan zorgt voor verkleining rivierbed IJssel. Toetsing aan afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren voor toestemming uitvoering maatregel noodzakelijk.
Bodem	Mogelijk bodemverontreiniging en/of asbest aanwezig in studiegebied. Kans op aantreffen hiervan in bodem direct onder kruispunt is klein.
Archeologie	Nader archeologisch vooronderzoek op het kruispunt is noodzakelijk.
Duurzaamheid	Verbeterde doorstroming verkeer, in uitwerking kansen voor meer duurzaamheidsmaatregelen.

Tabel 8 Conclusies effecten voorlopig ontwerp

# 6 *Samenvatting en vervolg*

In dit hoofdstuk zijn de resultaten uit hoofdstuk twee tot en met vijf samengevat. Daarna is een doorkijk gegeven in de vervolgstappen voor het project.

## 6.1 **Samenvatting**

### **Kader**

Op de N337 (Deventer – Zwolle) in Olst ligt het kruispunt N337/Rijksstraatweg met De Meente. De N337 ontsluit Olst richting Zwolle en Deventer, beide wegen hebben een functie voor de ontsluiting van de kern Olst. In het verleden (2005) is hier een rotonde geprojecteerd, welke samen met onder andere een noordelijke ontsluiting van het farmaceutisch bedrijf Abbott ruimtelijk mogelijk is gemaakt in het bestemmingsplan "Olst-West 2005". Door een nog lopende bodemsanering is de uitvoering echter nog niet gerealiseerd. De provincie Overijssel en de gemeente Olst-Wijhe willen graag in beeld hebben of de in 2005 geprojecteerde oplossing met een rotonde op het kruispunt N337 - De Meente anno nu nog steeds de beste oplossing is, ook kijkend naar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Het doel van dit project is tweeledig:

- Realiseren van een duurzaam veilige aansluiting N337 - De Meente en ontsluiting van het Abbott terrein.
- Verbeteren van de leefbaarheid / oversteekbaarheid traverse N337.

Op basis van de beschikbare informatie ten aanzien van verkeer en de omgeving zijn de kaders voor dit project in beeld gebracht. Vervolgens zijn uitgangspunten ten aanzien van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en inpassing in de omgeving bepaald.

### **Afweging drie varianten**

Met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Olst-Wijhe is voor het planjaar 2028 een probleemanalyse uitgevoerd op de verkeerssituatie. Hierbij zijn de doorstroming en verkeersveiligheid beoordeeld. Conclusie is dat zonder het aanpassen van de vormgeving van het kruispunt, de verkeersafwikkeling onder druk komt te staan door de verwachte toename van verkeer. Dit leidt tot te lange wachttijden voor verkeer vanaf De Meente richting de N337.

Geconcludeerd wordt dat maatregelen nodig zijn om de verkeersafwikkeling en veiligheid van de verkeersafwikkeling en –deelnemers in de toekomst te borgen. Gezien de verwachte verkeersgroei, de te beperkte afwikkelingscapaciteit van het kruispunt en, daarmee samenhangend, de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers is handhaving van de huidige situatie geen duurzame oplossing en hiermee geen optie.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het de wens van de gemeente en de provincie toe te werken naar een geheel nieuwe vormgeving van het kruispunt. Naar aanleiding van een klankbordbijeenkomst met de omgeving zijn voor de vormgeving van het kruispunt zijn een drietal principe inrichtingsvarianten bepaald:

- Een enkelstrooksrotonde. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur en heeft voorrang op gemotoriseerd verkeer.
- Een kruispunt met verkeerslichten. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur (wel via het verkeerslicht).
- Een Largas (Langzaam rijden gaat sneller)-oplossing. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur maar heeft geen voorrang op gemotoriseerd verkeer.

Alle drie de varianten zijn beoordeeld op de aspecten:

- Doorstroming verkeer;
- Veiligheid verkeer;
- Inpassing in de omgeving;
- Inpassing in beleid.



### **Rotonde als voorkeursvariant**

Op basis van de afweging van de varianten is in gezamenlijk overleg tussen de klankbordgroep en ambtelijke projectgroep besloten variant 1, de rotonde, aan te wijzen als voorkeursvariant. Een rotonde combineert een verbetering van zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid op het kruispunt. Daarnaast scoort de rotonde ook beter en/of gelijkwaardig op de ruimtelijke inpassing en de inpassing in de omgeving (vanuit het oogpunt van beleving) ten opzichte van de andere varianten.

### **Effecten verkeer en gevolgen voor omgeving voorkeursvariant**

De voorkeursvariant is nader uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp waarbij het ruimtebeslag op de uiterwaarden is geminimaliseerd.

Specifiek voor de voorkeursvariant zijn de effecten op verkeer en gevolgen voor de omgeving nader beschouwd. Ten opzichte van de autonome situatie verbetert de verkeerssituatie voor zowel de doorstroming, afwikkeling en veiligheid. Een rotonde kan het verkeersaanbod in 2028 goed verwerken. De rotonde heeft daarbij voldoende restcapaciteit om ook een eventuele toename van verkeer na 2028 te kunnen verwerken.

Ten aanzien van de gevolgen voor de omgeving heeft de voorkeursvariant wel impact. De rotonde kan ruimtelijk op een goede manier worden ingepast, maar vraagt op een aantal aspecten wel aandacht. Het ruimtebeslag van het kruispunt neemt toe, een herziening van het bestemmingsplan Olst (2009) (of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening) is noodzakelijk. Ook is grondaankoop nodig. Voor wat betreft lucht en geluid wordt voldaan aan de geldende toetswaarden. Met betrekking tot Flora & Fauna en Natura 2000 wordt aanvullend onderzoek geadviseerd naar tabel 2 plantensoorten (veldsalie en rapunzelklokje) en op niet-broedvogels. Voor bodem en archeologie moet rekening worden gehouden met aanvullende onderzoeken. Ten aanzien van duurzaamheid geldt dat in de uitwerking kansen zijn voor het toepassen van duurzaamheidsmaatregelen. Door een zo klein mogelijk ruimtebeslag is de invloed op de omgeving (gebruikswaarde van de omgeving) beperkt gehouden. De gebruikswaarde van de uiterwaarden wordt vergroot door een verbeterde oversteekbaarheid. De belevingswaarde wordt versterkt door een heldere komgrens op de overgang van 'versnelde dijk' naar 'dorpsdijk' en een verbeterde toekomstwaarde door een veiliger kruispunt en daarnaast meer inrichtingsmogelijkheden voor de Veerweg en de 'dorpsdijk' passend bij het karakter van deze wegen.

### **Kosten**

De totale realisatiekosten zijn geraamd op € 0,95 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 2017).

## **6.2 Vervolgstappen**

### **Benodigde vervolgonderzoeken en procedures**

Voor realisatie van het project is een herziening van het vigerende bestemmingsplan Olst (2009) (of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening) noodzakelijk. Daarnaast zijn diverse vergunningen nodig die worden aangevraagd in een omgevingsvergunning.

Nader onderzoeken zijn nodig, onder andere:

- (Veld)onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet en Natura 2000;
- Bodemonderzoek;
- Archeologisch (bureau)onderzoek;
- Geluidonderzoek in het kader van de Wet geluidhinder;
- Uitbreiding dijklichaam en aanleg ontsluitingsweg naar Abbott: toets in het kader van afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren.

### **Globale planning**

Na de herziening van het bestemmingsplan (of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening) is de realisatie voorzien in 2018. In de volgende tabel is een globale planning weergegeven.

Tijd	Toelichting
Medio 2017	Vaststelling definitief Plan in Hoofdlijnen door Provinciale Staten
2017/2018	Herziening bestemmingsplan/omgevingsvergunning
Medio 2018	Vorbereiding/planvorming, aanvraag vergunningen
Eind 2018	Realisatie

*Tabel 9 Globale planning*

## *Bijlagen*

# Bijlage A0: reactienota

## Terinzagelegging

Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen 'N337 Kruispunt De Meente te Olst', waarin wordt voorgesteld een rotonde aan te leggen op het kruispunt N337 - De Meente heeft gedurende de periode van 15 mei 2017 tot en met 26 juni 2017 ter inzage gelegen. In deze periode was het voor ieder mogelijk schriftelijk reacties en zienswijzen in te dienen bij het college van Gedeputeerde Staten van Overijssel.

Op 30 mei 2017 is een inloopavond georganiseerd. Tijdens deze inloopavond konden belangstellenden ook hun zienswijzen kenbaar maken.

Gedeputeerde Staten hebben 10 zienswijzen op het Ontwerpplan in Hoofdlijnen ontvangen.

Hieronder zijn de zienswijzen samengevat weergegeven en beantwoord.

### **Algemene beantwoording ten aanzien van de zienswijzen op de noodzaak van een rotonde.**

In een aantal zienswijzen wordt ingegaan over het ontbreken van een aanleiding om de situatie ter plaatse aan te passen.

In 2005 is het bestemmingsplan Olst-West vastgesteld. In dit bestemmingsplan is ter plaatse van de aansluiting van De Meente op de N337 een rotonde geprojecteerd waarop ook de nieuw aan te leggen noordelijke ontsluiting van het parkeerterrein van Abbott wordt ontsloten. Op dit bestemmingsplan zijn destijds geen zienswijzen ingediend door de toenmalige aanwonenden. Met de vaststelling en het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan is dan ook de ontsluiting van het Abbott terrein via het kruispunt met De Meente ruimtelijk vastgelegd en mogelijk gemaakt. In het Ontwerpplan in Hoofdlijnen is nader bekeken of de in 2005 geprojecteerde oplossing met een rotonde op het kruispunt N337 – De Meente nu nog steeds de beste oplossing is, ook kijkende naar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

### **1. Zienswijze 1**

(EDO registratiekenmerk 2017/0238262)

#### **Zienswijze:**

1. De huidige verkeerssituatie is niet onveilig, en zal in ieder geval tot 2028 niet onveiliger worden, ook niet wanneer gekozen wordt voor een 4-taks kruising. De verkeersintensiteit zal niet toenemen. Ook is er geen sprake van doorstromingsproblemen: "er is in Olst geen file".

De kruising is niet als gevaarlijk te beschouwen: 14 incidenten met uitsluitend materiele schade. Mogelijk dat een viertaks kruising gevaarlijker is, maar dat wordt niet duidelijk uit het rapport.

De op dit moment bekende informatie (informatie uit 2015 ca. 10.000 verkeersbewegingen op het kruispunt met 7,5 % zwaarverkeer) is onvoldoende om een rotonde te verdedigen. Belangrijker is echter om de recent uitgevoerde verkeersstelling af te wachten en op basis daarvan een nieuwe prognose te maken.

Wat betreft de doorstroming zien wij als bewoners dat er nooit meer dan 3, hooguit 4 auto's staan te wachten. In het rapport wordt genoemd dat in het rekenmodel (methode Harders) vanuit wordt gegaan dat indien langer dan 15 seconden wachten er doorstromingsproblemen zijn, en dat er in de spits op de betreffende kruising soms 20 seconden gewacht moet worden.

Problemen zijn alleen in de ochtendspits, en 15 seconden komt vreemd over want dan zou een stoplicht ook niet langer dan 15 seconden op rood mogen staan. Mijn stelling is dat er geen sprake is van grote structurele doorstromingsproblemen op het betreffende wegvak. Ook als het een viertakskruising wordt, is het maar de vraag of dit dan een probleem wordt.

2. De rotonde gaat een toename geven van geluid en fijnstof, vooral in de verkeersluwe tijdstippen van de dag (onder andere dagelijks van ca 19.00 tot 7.00 u). Dat wil ik dus niet op 10 meter voor mijn woonkamer krijgen.

In 2015 of 2016 is op enig moment door de afdeling handhaving (dhr. J. Custers) een geluidsmeting gedaan. Dit was op een moment dat er veel hinder was van geluid door de sanering van Olsfa. Er is toen op een woensdag gemeten rond 17.30/17.45 u. De meting liet toen zien dat er een basisgeluid is van 65 dB. In de voorbereiding voor de bouw van onze huizen (2001/2002) bleek er sprake te zijn van

een te hoge geluidsbelasting op de gevel. In het document wordt genoemd dat er geen data bekend zijn. Dat klopt dus niet. Vervolgens wordt er gerekend met te lage waarden.

In het plan komt een extra weg. Beide wegen kunnen tegelijkertijd geluid voortbrengen en de geluiden moeten dan worden opgeteld. De kans dat dit dus boven de 48 dB uitkomt, achten wij zeer reëel.

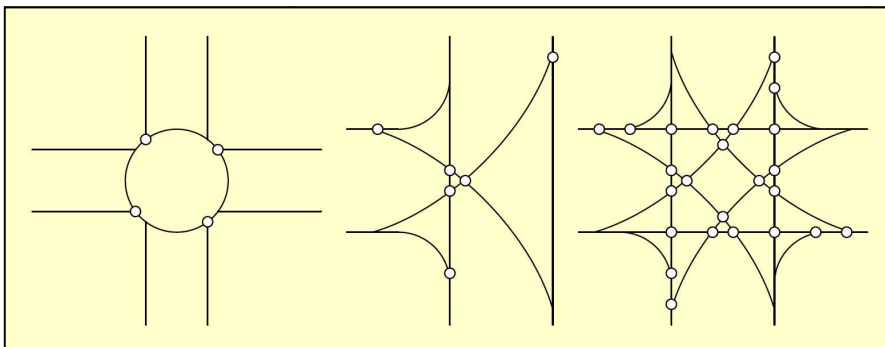
Verder wordt er geen rekening mee gehouden dat een rotonde meer geluidshinder geeft dan een voorrangskruispunt. Je hoeft er niet voor doorgeleerd te hebben om te bedenken dat remmend en optrekkend verkeer meer geluid maakt.

3. Tijdens de 2<sup>e</sup> klankbordbijeenkomst van de bewoners is het plan van de bewoners van tafel geveegd en kreeg geen eerlijke kans opgenomen te worden in de voorstellen. Het huidige voorstel is dus tot stand gekomen zonder de inbreng van omwonenden.
4. Ik maak er bezwaar tegen dat voor een enkele fietser, met plannen die nauwelijks leiden tot toename van het aantal fietsers er wordt uitgegaan van een probleem waarbij snel en langzaam verkeer elkaar kruisen en wat dus opgelost moet worden. Het ontmoedigen/verbieden van langzaam verkeer (uitzondering maken voor de enkele tractor) is een reële oplossing welke niet is meegenomen.
5. In het projectplan worden 2 verschillende bedragen voor de rotonde genoemd: op pagina 25 € 1,02 milj. en op pagina 37 en 47 € 0,95 milj. Om echter tot een goede keuze te kunnen komen, zal er ook een financiële vergelijking moeten worden gemaakt met het vernieuwen van de huidige inrichting, met evt een vierde tak buitendijks, met normaal asfalt en geluidsarm asfalt.
6. In het kader van eventuele planschade is het zeer de vraag of een noordelijke uitgang van het terrein van Abbott tot meer verkeersbewegingen zal gaan leiden. Wat mij betreft wordt door de verschillende overheden (gemeente én provincie) met 1 mond gepraat: óf er is een verwachting van een verkeerstoename en dan is er sprake van planschade, óf de verkeersintensiteit blijft hetzelfde wat betekent dat de huidige verkeersinrichting kan blijven bestaan.

#### Antwoord:

1. In het voorgestelde plan wordt gekeken naar de situatie in 2028 waarbij autonome ontwikkelingen zijn meegenomen, dus inclusief de ontsluiting van Abbott op het kruispunt met De Meente. Voor de situatie in 2028 is geconstateerd dat zonder het aanpassen van de vormgeving van het kruispunt, de wachttijden in de spitsen te lang blijven (gemiddeld langer dan 20 seconden). De restcapaciteit vanaf De Meente is zelfs negatief. Met andere woorden, het aanbod van verkeer wordt groter dan volgens de berekeningen verwerkt kan worden.

De lange wachttijden hebben als gevolg dat verkeer meer risico gaat nemen bij het oprijden van de N337 door kortere hiaten in de verkeersstromen te accepteren. Dit verhoogt de kans op ongevallen. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid verdient een vormgeving als rotonde de voorkeur. Ook het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) geeft in het Handboek Wegontwerp aan dat om verkeersveiligheidsredenen de rotonde als kruispuntvorm sterk de voorkeur heeft. Deze kruispuntvorm is gemiddeld 80% veiliger dan de overige kruispuntvormen (letselgevallen). Dit komt onder andere doordat er bij een rotonde minder conflictpunten zijn ten opzichte van een 3- en 4-takskruispunt. Een conflictpunt is een punt waar twee verschillende verkeersstromen elkaar kruisen, verkeerstromen waar een automobilist op moet letten bij het passeren van een kruispunt of rotonde. Daarnaast is de passeersnelheid van het gemotoriseerd verkeer veel lager waardoor de letselernst ook afneemt.



Figuur 1 Conflictpunten per kruispunttype (SWOV, factsheet kruispunttypen)

In 2017 is in opdracht van de gemeente Olst verdiepend onderzoek gedaan om meer inzicht te krijgen in de feitelijke verkeersstromen ter ondersteuning van de onlangs geactualiseerde verkeersvisie in Olst (Rapportage verkeerssituatie Olst, Goudappel Coffeng, 13 juni 2017). Hierbij zijn verkeerstellingen uitgevoerd op De Meente, waar gemiddeld 4.100 motorvoertuigen per etmaal zijn geteld. Dit is minder dan de 5.200 motorvoertuigen waar tot dusver van uit is gegaan. Ook wanneer in de in de autonome toekomstige situatie gerekend wordt met minder verkeer dat op De Meente rijdt, blijft het verkeer te maken hebben met te lange gemiddelde wachttijden (langer dan gemiddeld 20 seconden), en een negatieve restcapaciteit en het risico op ongevallen dat dit met zich meebrengt.

Wat betreft de wachttijdberekeningen moet opgemerkt worden dat het gemiddelde wachttijden betreffen. Dit betekent dat er (naast voertuigen die nagenoeg direct kunnen doorrijden) ook voertuigen zijn die erg lang moeten wachten op De Meente. In de toekomstige situatie treden lange gemiddelde wachttijden zowel in de ochtend- als avondspits op. De gemiddelde wachttijd is niet vergelijkbaar met die bij verkeerslichten: bij verkeerslichten weet men immers dat men binnen afzienbare tijd aan de beurt komt. Op een voorrangskruispunt is het maar de vraag of men binnen een redelijke tijd gelegenheid krijgt om in een veilig hiaat in de verkeersstromen de weg op te rijden. Vanuit verkeersveiligheid is het gewenst om te werken aan een geheel nieuwe veilige vormgeving van het kruispunt.

2. Het voorgestelde plan is onderzocht naar de effecten op luchtkwaliteit. In het plan blijven de concentraties ruim onder de grenswaarden. Daarmee wordt voldaan aan de Wet Milieubeheer, art 5.16, eerste lid, sub a.

In het voorgestelde plan is ook onderzoek gedaan naar de geluidshinder. Op 14 december 1999 heeft het college van burgemeesters en wethouders van Olst de grenswaarde vastgesteld op 56,9 dB(A) en zijn de woningen aan de Benedendijk voorzien van extra geluidsisolatie. In de toekomstige situatie 2028 is geen sprake van een toename van geluidsbelasting van 1,50 dB of meer en er is geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde van 56,9 dB(A). Er is derhalve geen sprake van reconstructie ingevolge de Wet Geluidshinder.

In een geluidsonderzoek moet elke weg afzonderlijk worden beoordeeld. Naar de nieuwe ontsluitingsweg naar Abbott is ook een geluidsonderzoek gedaan. De geluidsbelasting van deze weg blijft onder de voorkeurswaarde van 48 dB. Ook is in de berekeningen rekening gehouden met een toeslag voor het afremmen en optrekken van het verkeer als gevolg van de rotonde.

Geluidshinder ten gevolge van de sanering van het Olasfaterrein valt buiten de scope van het voorliggende plan.

Door de verschuiving van de rotonde in noordelijke richting komt het middelpunt van de rotonde op 83 meter van uw woning te liggen, in plaats van het middelpunt van het huidige kruispunt op 75 meter.



Figuur 2 Afstand woningen Benedendijk tot toekomstige ligging middelpunt rotonde



3. Tijdens het opstellen van het plan zijn drie bijeenkomsten met de klankbordgroep geweest waarin onder andere omwonenden zitting hadden, ook van Buurtcomité Onder de Rooze. De voorstellen zijn samen met de klankbordgroep ontwikkeld.
4. Aan de N337 in Olst zijn diverse bestemmingen die ook per de fiets bereikbaar moeten blijven. Ook moeten fietsers kunnen oversteken. Het ontmoedigen of verbieden van langzaam verkeer past hier niet bij, wij zullen en willen een veilige plaats moeten bieden aan fietsers die de N337 oversteken of een bestemming op de N337 hebben.
5. Het eerste schetsontwerp van de rotonde is uitgewerkt in een voorlopig ontwerp waarin het ontwerp ruimtelijk is ingepast en nader is gedetailleerd. Dit heeft geleid tot een kostenbesparing voor de rotonde.

Een 4-takskruispunt is niet beschouwd vanwege grotere verkeersonveiligheid van deze variant ten opzichte van andere oplossingen.

6. Ten opzichte van het datgene wat ruimtelijk toegestaan is in het reeds vastgestelde bestemmingsplan Olst-West wordt als gevolg van het plan geen verkeersgroei verwacht (zie algemene beantwoording ten aanzien van de zienswijzen op de noodzaak). In het geval een belanghebbende denkt schade te lijden na het onherroepelijk worden van de nog in procedure te brengen herziening van het vigerende bestemmingsplan (of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels op de ruimtelijke ordening) staat het belanghebbenden vrij om een beroep te doen op de van toepassing zijnde planschaderegeling.

**2. Zienswijze 2** (EDO registratiekenmerk 2017/0247578)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 1.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 1.

**3. Zienswijze 3** (EDO registratiekenmerk 2017/0241966)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 1.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 1.

**4. Zienswijze 4** (EDO registratiekenmerk 2017/0248135)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 1.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 1.

**5. Zienswijze 5** (EDO registratiekenmerk 2017/0238754)

**Zienswijze:**

Mocht er een rotonde komen zou U dan rekening willen houden met ons prachtige uitzicht over de IJssel en de dijk richting Wijhe? Vanuit ons appartement willen wij ons mooie zicht op de natuur niet willen verliezen.

**Antwoord:**

Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp (in de realisatiefase) nemen wij met u contact op over de uiteindelijke detaillering.

## 6. Zienswijze 6 (EDO registratiekenmerk 2017/0255424)

### Zienswijze:

1. Er bestaat in casu geen aanleiding om de situatie ter plaatse aan te passen.
  - a. De huidige vormgeving als voorrangskruispunt voldoet aan de thans geldende wet- en regelgeving. Voorts is er ook geen sprake van een verkeersonveilige situatie.
  - b. Voorts is in het geheel niet vast komen staan dat de toekomstige verkeerstoename zodanig zal toenemen dat onderhavige aanpassing noodzakelijk zal zijn. Er lijkt een voorschot te worden genomen op toekomstige ontwikkelingen (ontwikkeling parkeerterrein farmaceutisch bedrijf Abbott) die nog geenszins vast staan.
2. Vreest dat het realiseren van een rotonde een aanzienlijk negatief effect zal hebben op de luchtkwaliteit (fijnstof) ter plaatse alsook op de geluidssituatie (remmende auto's).

### Antwoord:

1.
  - a. Zie beantwoording zienswijze 1 (punt 1);
  - b. Zie algemene beantwoording t.a.v. de zienswijzen op de aanleiding.
2. Zie beantwoording zienswijze 1 (punt 2).

## 7. Zienswijze 7 (EDO registratiekenmerk 2017/0198963)

### Zienswijze:

1. Rugdekking voor fietsers ontbreekt voor fietsverkeer vanaf de rotonde richting de Veerweg. De kans bestaat dat de hoeveelheid fietsverkeer gaat toenemen, rugdekking lijkt wenselijk op de N337.
2. Het is wenselijk de N337 binnen de bebouwde kom verkeersveilig in te richten passend bij het gebruik (auto + fiets). Als dijk binnen de bebouwde kom is dit een unieke situatie, hiervoor is ook een unieke en passende inrichting nodig.
3. De rotonde houdt geen rekening met de oversteek van voetgangers, terwijl er wel een behoefte is voor voetgangers van en naar het IJsselgebied.
4. In het plan is de asverspringing voor de rotonde verwijderd. Hierdoor past het verkeer de snelheid pas aan bij het naderen van de rotonde. Het eerste conflict dat men hier kan tegenkomen is een overstekende fietser in de voorrang. Is het wenselijk de fietser in de voorrang te houden? Is het wenselijk aanvullende maatregelen te nemen om het risico op zwaarder letsel te verkleinen?
5. Het is wenselijk om de oversteek ter hoogte van de Veerweg gelijktijdig met de aanleg van de rotonde te verbeteren om werk met werk te kunnen maken en de overlast (als de N337 toch tijdelijk afgesloten is) te kunnen beperken.

### Antwoord:

1. Met het voorliggende plan verbetert de situatie voor de fietser. Er is namelijk een fysieke scheiding tussen auto- en fietsverkeer in de oksel van de rotonde (bij het oprijden van de N337 vanaf de rotonde). Het autoverkeer heeft hier een lagere snelheid. Na de middengeleider is de rijbaan iets verbreed waardoor uitwijkruimte voor autoverkeer ontstaat.

Door de ligging van de N337 op de dijk is er in de huidige situatie onvoldoende ruimte voor een volwaardige fietsstrook en een fysieke rugdekking voor de fietsers op de dijk. Er is gekozen om geen rugdekking middels belijning op de dijk aan te brengen omdat deze een schijnveiligheid met zich meebrengt aangezien autoverkeer deze belijning zal overschrijden.

2. De inrichting van het wegvak van de N337 ten zuiden van De Meente valt buiten de scope van dit project.
3. Bij het ontbreken van een voetpad dienen voetgangers gebruik te maken van de fietspaden, waarbij opgemerkt moet worden dat voetgangers geen bestuurders zijn en daarom altijd voorrang moeten verlenen aan het overige verkeer. Gezien de relatief lage aantallen fietsers en voetgangers is deze combinatie van gebruik goed mogelijk.

4. Fietsers hebben op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang. Dit is conform het provinciaal beleid, dat mede is opgesteld op basis van de landelijke ontwerprichtlijnen hiervoor. Aanvullende maatregelen achten wij niet nodig. De rotonde werkt voldoende snelheidsremmend (mede door de dimensionering als een rotonde binnen de bebouwde kom) en de rotonde wordt tijdig aangekondigd middels bebording én bewegwijzering.
5. De oversteek bij de Veerweg valt buiten de scope van dit project.

## **8. Zienswijze 8** (EDO registratiekenmerk 2017/0255426)

### **Zienswijze:**

1. Door de realisatie van de rotonde met de daarbij beoogde ontsluiting van de parkeervoorziening op het voormalige Olasfa terrein is een toename van de verkeersbewegingen onafwendbaar.
2. Is op een voldoende manier onderzocht of de aan te brengen fietsstroken inderdaad noodzakelijk zijn en de meest optimale oplossing is voor alle betrokken partijen?
3. Vrees voor extra geluid dat het voorgestelde plan met zich mee brengt. Wordt de gevelbelasting van het wooncomplex aan de Benedendijk niet te hoog door de toename van geluid?
4. Meer verkeer betekent meer fijnstof. Hoe wordt hier mee om gegaan? Is hier al adequaat onderzoek naar gedaan in het kader van het ontwikkelen van de plannen?
5. Het appartement ligt op een hoogte waarbij de koplampen van de auto's die de rotonde betreden direct in de woning schijnen. Al het verkeer moet als het ware een rondje maken en de koplampen worden in de woning geprojecteerd. Door deze lichthinder wordt het woongenot aanzienlijk verminderd.

Een van de belangrijkste redenen om dit appartement te kopen was het mooie uitzicht op en over de IJssel. Door het plan kijk je als het ware recht op de rotonde, in plaats van over de weg heen naar de IJssel. De rotonde is ook veel groter qua volume dan de huidige infrastructuur. Eerder is de toezegging gedaan dat het uitzicht behouden zou blijven. Dit is besproken met een van de projectleiders. Uit de plannen blijkt dit verder niet. Het is dan ook maar de vraag of hier rekening mee wordt gehouden.

6. Is het noodzakelijk een dure voorziening als een rotonde aan te brengen op de beoogde locatie. In de huidige situatie is de doorstroming nu goed gewaarborgd. In de structuurvisie wordt onder andere ingezet op een scheiding van langzaam en gemotoriseerd verkeer. Mocht dit doorgang vinden, dan zou het zo kunnen zijn dat de beoogde rotonde alleen een functie heeft als ontsluiting voor het parkeerterrein van Abbott. Dit lijkt een heel kostbare aanpassing. Hij stelt zich dan ook op het standpunt dat hier eerst goed onderzoek naar gedaan moet worden. De ontsluiting van het parkeerterrein kan ook op goedkopere manieren gerealiseerd worden.

### **Antwoord:**

1. Zie algemene beantwoording t.a.v. de zienswijzen op de noodzaak. Ten opzichte van ruimtelijk toegestane situatie in het reeds vastgestelde bestemmingsplan OIst-West wordt als gevolg van het plan geen verkeersgroei verwacht.
2. Ja, de aanleg van fietspaden rond de rotonde is belangrijk. Wij moeten een veilige plaats bieden aan fietsers die de N337 willen oversteken of een bestemming op de N337 hebben, waarbij een vrijliggend fietspad om de rotonde de meest veilige vormgeving is voor fietsers. Dit is ongeacht het aantal fietsers, ook een enkele fietser moet de rotonde veilig kunnen passeren. Het fietspad biedt overigens ook ruimte aan eventuele voetgangers die hier anders op de rijbaan zouden moeten lopen.
3. Zie beantwoording zienswijze 1 (punt 2).
4. Zie beantwoording zienswijze 1 (punt 2).
5. Normaliter plaatsen wij beplanting als bijvoorbeeld hagen om de lichthinder te beperken. Echter staat dit haaks op de wens om het uitzicht over de IJssel te behouden. Om het uitzicht op de IJssel zo veel mogelijk te behouden zal hier bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp (in de realisatiefase) zo veel als mogelijk aandacht aan worden besteed. Bij deze uitwerking nemen wij contact met u op om de uiteindelijke detaillering nader af te stemmen.

6. Zie de algemene beantwoording ten aanzien van de zienswijzen op de noodzaak en de beantwoording van zienswijze 1 (punt 1). Een 4-takskruispunt is ongewenst vanwege de verkeersveiligheidsrisico's en een kruispunt met verkeerslichten vragen een grotere investering dan een rotonde.

**9. Zienswijze 9** (EDO registratiekenmerk 2017/0255428)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 8.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 8.

**10. Zienswijze 10** (EDO registratiekenmerk 2017/0255427)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 8.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 8.

***Conclusie***

De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het Ontwerpplan in Hoofdlijnen. Wel wordt bij de nadere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp (in de realisatiefase) met enkele bewoners contact opgenomen om de uiteindelijke detaillering ten aanzien van lichthinder en uitzicht op de IJssel nader af te stemmen.

## *Bijlage A1 Verslagen klankbordgroep*

## **P16002 Ronde Olst N337**

Verslag overleg klankbordgroep

Datum : 20 april 2016  
Locatie : Holstohus, Olst  
Tijd : 19.30 – 21.30 uur

Aanwezig : Mevrouw G. Begeman – Plaatselijk Belang Olst, Olst mooier aan de IJssel  
Mevrouw A. van Nijen – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer J. Leusink – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer W. Vrugink – Plaatselijk Belang Olst  
De heer G. Meijerman – Georganiseerde Ondernemers Olst  
De heer C. van der Linden – Abbott  
De heer G. Sutman – Politie (verkeersadviseur)  
De heer G. van den Blink – Gemeente Olst-Wijhe (gebiedsmanager)  
De heer H. Bolding – Provincie Overijssel (adviseur verkeersveiligheid)  
De heer W. de Hoog – Provincie Overijssel (projectmanager)  
Mevrouw A.R. Verschut – Provincie Overijssel (projectondersteuner)

### Agenda:

- 1) Opening
- 2) Aanleiding
- 3) Rol klankbordgroep
- 4) De opgave
- 5) Wat weten we al?
- 6) Waar moeten we nog rekening mee houden?
- 7) Vervolgproces

### **1. Opening**

De heer De Hoog heet een ieder welkom bij deze bijeenkomst. Omdat niet iedereen elkaar kent, wordt begonnen met een korte voorstelronde.

### **2. Aanleiding**

In 2004 is tussen de gemeente Olst-Wijhe en de provincie Overijssel afgesproken dat op de aansluiting N337 – De Meente een rotonde wordt gerealiseerd ter ontsluiting van het Olasfaterrein. In dit kader wordt nu een planstudie uitgevoerd waarin wordt onderzocht of deze kruispuntvorm anno 2016 nog steeds de gewenste oplossingsrichting is of dat andere oplossingen beter zijn.

### **3. Rol klankbordgroep**

Bij de uitwerking van de planstudie wordt gebruik gemaakt van een klankbordgroep. Deze klankbordgroep is in overleg met de gemeente samengesteld uit diverse vertegenwoordigende partijen. De rol van de klankbordgroep is drieledig:

- Het inbrengen van lokale kennis
- Wensen en knelpunten benoemen
- Mede adviseren over een oplossingsrichting

### **4. De opgave**

De opgave is te zorgen voor een vlotte en veilige afwikkeling en het borgen van de verkeersveiligheid. De focus ligt op de kruising, waarbij alle effecten van de mogelijke oplossingsrichtingen in beeld zijn gebracht.

### **5. Wat weten we al?**

Aan de hand van een PowerPoint-presentatie laat de heer De Hoog zien welke gegevens al bekend zijn:



- Ongevallenbeeld: meldkamer heeft gegevens verzameld vanaf 2010 tot heden. Er zijn geen letselongevallen geweest, alleen ongevallen met materiële schade
- Ontwikkeling verkeer: het verkeersmodel wordt momenteel door Goudappel Coffeng (in opdracht van de gemeente) geactualiseerd
- Natuurwaarden
- Bodem: deels is sanering al in gang gezet
- Begrenzingsen

## 6. Waar moeten we nog rekening mee houden?

Aan de hand van een luchtfoto van het gebied wordt door de aanwezigen aangegeven wat de aandachtspunten zijn:

1. Overlast: geluid en stank. Met name in de ochtend- en avondspits.
2. In de spits (vooral op maandag, dinsdag en donderdag) is het moeilijk om de weg op te komen.
3. Fietsers op de rijbaan: het is er smal. Er fietsen voornamelijk bewoners en soms toeristen die vanaf het veer komen. Er is geen duidelijke bebording: toeristen weten vaak niet waar je mag fietsen. Er is nu geen fietsbestemming buitendijks, maar wat gaat er komen? Dat er fietsers op de rijbaan fietsen is strijdig met "duurzaam veilig". Er is een alternatief nodig. Maar op dit stuk is weinig ruimte voor fietsers. Fietsers gaan niet omrijden.
4. Oversteekbaarheid van de provinciale weg is lastig. Er ontbreken voorzieningen voor fietsers en voetgangers.
5. Wandelroute naar de uiterwaarden (spelende kinderen en uitlaten van honden).
6. Agrarisch verkeer is deels toegestaan op de Rijksweg. Een aantal percelen is alleen zo bereikbaar. Het is geen knelpunt, maar wel graag zo houden en dit verkeer niet door het dorp laten rijden.
7. Vrachtverkeer heeft meer moeite om de weg op te komen dan personenwagens. Dit geldt zeker in de spits. De Veerweg is een gevaarlijk kruispunt.
8. Aansluiting Veerweg op de Rijksweg: verplaatsen is niet handig.
9. Een snelheidsremmer staat bij de komgrens van Olst, men ziet deze liever bij de kruising geplaatst. Risico's: bermschade en schade aan de middengeleider.
10. Aansluiting van de trap op de provinciale weg. Ontbreken goede oversteek.
11. Over het algemeen wordt er niet te hard gereden, 8% snelheidsovertreders (dat is redelijk gemiddeld).
12. Er moet een oplossing gezocht worden voor het parkeren aan de benedendijk en voor de huizen bij Onder de Rooze.

### Visies op de toekomst: wat staat ons te wachten?

- Door de heer Van den Blink wordt toegelicht dat in 2009 is vastgelegd dat het parkeerterrein van Abbott wordt verplaatst als het terrein van Olasfa schoon is. In dit kader is een ruilvereenkomst met Rijkswaterstaat opgesteld. Daarnaast is er een bestemmingsplan (2005) dat de ontsluiting van het Olasfaterrein mogelijk maakt.
- Momenteel is het waterschap bezig met een studie naar de kwaliteit van de dijk. Er moeten kwalitatieve maatregelen worden genomen om de bedekkingsproblemen op te lossen. De dijk blijft zoals 'ie is (dus wordt niet hoger en de kruising wordt dus ook niet hoger), hij is voldoende draagkrachtig.
- Plan van "Olst mooier aan de IJssel": werk met werk maken.
- De vertegenwoordiger van Bökkers Mölle heeft aangegeven dat de bereikbaarheid belangrijk is. Zij willen graag een uitgang naar de achterkant (fietsers, voetgangers).
- Aanlegsteiger rondvaartboot: komt er een rondvaartboot? De eigenaar van Eet Tapperij Bijsterbosch wil wel graag een rondvaartboot. Rijkswaterstaat is (nog) geen voorstander, wil geen steiger tegen de vaargeul aan.
- Bestemmingsplan: het terrein van Olasfa wordt ingericht als parkeerterrein voor Abbott en als recreatief terrein. Bewoners van Onder de Rooze geven aan dat het uitzicht zal veranderen. Plannen zijn gemaakt tot aan Olasfa, daarna liggen alle opties open op dat terrein.
- Het kruispunt moet een volwaardige aansluiting worden voor alle soorten verkeer.
- De Rijksweg blijft een 50km en 80km weg.

- Noordelijke rondweg: de heer Van den Blink licht toe dat er maar één spoorwegovergang in het centrum is en alle verkeer gaat via deze overgang. Dit is maatschappelijk gezien kwetsbaar, dus is het plan om een extra overgang te creëren. De noordelijke ontsluiting staat in de Structuurvisie 2008. De gemeente is bezig met het uitwerken van een nieuwe Structuurvisie: óf en waar de overgang/onderdoorgang komt, is nog niet duidelijk. Er wordt een klein aantal woningen bij Aberson gerealiseerd. Het nieuwe verkeersmodel van de gemeente waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen zijn meegenomen wordt de basis van de berekening van de mogelijke oplossingsrichtingen.

#### Welke kruispuntvorm is geschikt?

- Rotonde of largas (ovale rotonde). Wellicht de rotonde verplaatsen: verder van de huizen af. Maar bij een rotonde gaat men afremmen en optrekken en dat geeft lawaai. Rotonde is vaak het veiligst bij gebiedsontsluitingswegen (lagere snelheden). Gemeente heeft voorkeur voor largas: goede ontsluiting, ook voor langzaam verkeer. Het kost wel meer ruimte en men rijdt er met hogere snelheid overheen.
- Kruising met VRI (verkeerslicht): verder naar het noorden verplaatsen, laten aansluiten op de eventuele noordelijke rondweg. De VRI 's nachts uitzetten (niet laten knipperen) of alleen in de spits aanzetten.
- Overige aandachtspunten:
  - Zo min mogelijk remmend en optrekkend verkeer
  - Veiligheid: kruising zoals nu is prima (vinden omwonenden), maar provincie en gemeente willen een duurzame oplossing
  - Geen gelijkwaardige kruising maken

## **7. Vervolgproces**

In juni/juli komt er weer een klankbordgroepbijeenkomst. Dan zal er een toelichting worden gegeven op mogelijke oplossingsrichtingen. In de zomer van 2016 zal er een inloopavond in het dorp worden georganiseerd.

De heer De Hoog bedankt een ieder voor de inbreng en beëindigt de bijeenkomst. Het verslag en de powerpointpresentatie zullen op de website ([www.overijssel.nl/N337](http://www.overijssel.nl/N337)) worden gepubliceerd.

## **P16002 Aansluiting N337 - De Meente te Olst**

Verslag overleg klankbordgroep

Datum : 23 juni 2016  
Locatie : Holstohus, Olst  
Tijd : 19.30 – 21.30 uur

Aanwezig : Mevrouw G. Begeman – Plaatselijk Belang Olst, Olst mooier aan de IJssel  
Mevrouw A. van Nijen – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer J. Leusink – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer H. Stegeman – Abbott  
De heer G. van den Blink – Gemeente Olst-Wijhe (gebiedsmanager)  
De heer H. Bolding – Provincie Overijssel (adviseur verkeersveiligheid)  
De heer W. de Hoog – Provincie Overijssel (projectmanager)  
Mevrouw D. Tempelmans Plat – Provincie Overijssel (projectondersteuner)

afwezig : De heer W. Vrugink – Plaatselijk Belang Olst  
De heer G. Meijerman – Georganiseerde Ondernemers Olst  
De heer G. Sutman – Politie (verkeersadviseur)

### Agenda:

- 1) Opening
- 2) Terugblik eerste bijeenkomst
- 3) Toelichting varianten
- 4) Bespreken voor- en nadelen
- 5) Voorkeursvariant
- 6) Vervolgproces

### **1. Opening**

De heer De Hoog heet een ieder welkom bij deze bijeenkomst.

### **2. Terugblik eerste bijeenkomst**

De heer De Hoog geeft middels een PowerPoint een samenvatting op de eerste bijeenkomst. Het probleem van de aansluiting N337 De Meente focust zich vooral op de slechte oversteekbaarheid van de locatie in relatie tot de omvang van het doorgaand verkeer op de provinciale weg. Daar er voor het doorgaand verkeer geen alternatieve structuur voorhanden is moet de oplossing op lokaal niveau gezocht worden.

Vanuit de vorige bijeenkomst zijn drie te realiseren varianten aangedragen waaronder de rotonde, de verkeerslichten en Largas (Langzaam rijden gaat sneller). Daarnaast is ook gekeken of de optie niets doen haalbaar is. Hiervoor is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling onderzocht met de methode Harders. Hieruit blijkt dat de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits verkeerskundig onvoldoende is, met name voor het verkeer vanaf De Meente. De wachttijd is daar meer dan 20 seconden. Vanaf het Abbott terrein bedraagt de wachttijd 15 – 20 seconden. De maatregelen om de verkeersintensiteit te beperken, bv door omleiden van het verkeer of andere modaliteitskeuze, zijn niet aan de orde.

Mevrouw Van Nijen geeft aan dat tijdens de vorige bijeenkomst gezegd is dat alle opties onderzocht zouden worden. Nu worden er maar drie aangedragen. Zij vindt dit teleurstellend.. De heer De Hoog geeft aan dat de provincie hiervoor de richtlijnen van het CROW hanteert. Mevrouw Van Nijen wil graag de uitwerking hiervan ontvangen en wil graag weten waar het te vinden is. De heer De Hoog antwoordt dat alle onderzoeken en berekeningen in de rapportage worden opgenomen.

## 2. Toelichting varianten

### *Variant 1 De Rotonde*

Op het voorlopig ontwerp is in het rood de fietsstructuur weergegeven. De fietser kan op een veilige manier afgewikkeld worden. Het principe is gehanteerd dat binnen de bebouwde kom de fietser op de voorrangsweg zit.

Mevrouw Van Nijen is van mening dat er veel aannames in zitten die de vorige keer niet besproken zijn. Volgens mevrouw Van Nijen zijn er relatief weinig fietsers. Er zijn drie wegen vanuit het dorp om op de weg te komen. Ook vindt zij het verkeersonderzoek onduidelijk, de stromen met fietsers is niet met getallen onderbouwd.

De heer De Hoog geeft aan dat het uitgangspunt is dat er rekening gehouden wordt met fietsers en de provincie, als wegbeheerder, er voor moet zorgdragen dat deze weggebruikers op een veilige manier op de bestemming moeten kunnen komen.

### *Variant 2 Verkeersregelininstallaties*

Om de verkeersafwikkeling in de toekomst op een goede manier te kunnen borgen is het noodzakelijk om te werken met een kruispuntconfiguratie bestaande uit meerdere rijstroken. Het is niet mogelijk om het kruispunt in te richten met één rijstrook voor meerdere richtingen omdat dan de cyclus langer dan 120 seconden wordt. Door het uitbreiden van het aantal rijstroken zal een strook van de berm gebruikt moeten worden.

De gemeente heeft onlangs haar verkeersmodel door adviesbureau Goudappel Coffeng laten actualiseren. In dit verkeersmodel zijn onder andere de gewijzigde verkeersafwikkeling van Abbott verwerkt. Ter informatie in het prognosejaar van 2030 rijden er circa 900 voertuigen per dag van en naar Abbott, waarvan er circa 200 vrachtauto's zijn. De rapportage behorend bij het verkeersmodel zal worden toegevoegd aan de rapportage van de planstudie.

De heer Stegeman van Abbott vraagt hoeveel vrachtwagens er kunnen wachten voor de VRI. Er is in ieder geval ruimte voldoende voor drie à vier vrachtwagens.

### *Variant LARGAS*

Het verschil met LARGAS en de rotonde is dat LARGAS meer uitgetrokken is en een kleine binnencirkel heeft. Voordeel is dat de snelheid van verkeersdeelnemers op het kruispunt laag ligt en weinig conflictpunten heeft. Het doorgaande verkeer heeft voorrang op de aansluitende zijwegen, waardoor de doorstroming goed is. Het LARGAS-principe is vooral bedoeld voor gebiedsontsluitingswegen in een stedelijk gebied.

Doordat de passeersnelheid van het doorgaand verkeer hoger is dan bij een rotonde zal de verkeersafwikkeling op een provinciale weg hoger zijn. Een nadeel van een Largas rotonde is de introductie van een extra conflictpunt en een hoger ongevalsrisico als gevolg van de hogere snelheden en extra conflictpunten. De heer De Hoog geeft aan geen voorstander van deze variant te zijn vanwege de fietsstructuur. Door het afwijken van de regel om de fietser voorrang te verlenen, kan dit leiden tot twijfelgedrag. Dit brengt meer conflicten met zich mee.

De ruimtelijke impact is ook van belang. Voor deze variant is er meer ruimte nodig. De Meente verschuift naar noordelijke richting waardoor het niet meer past in het bestemmingsplan.

Mevrouw Van Nijen mist meer varianten die noordelijker geplaatst kunnen worden en anticiperen op de gewenste rondweg om Olst. Het wonen in het complex "Onder de Rooze" wordt daardoor sterk verbeterd. Zij vindt hier niets van terug. Zij vindt het jammer dat de ideeën van het buurtcomité niet serieus genomen worden. Ook stelt zij vragen bij nut en noodzaak van een aansluiting voor Abbot op deze plaats. Het betreft een bedrijf dat mogelijk ook zo kan verplaatsen.

De heer Van den Blink geeft aan dat de autonome situatie wel wordt meegenomen omdat dit de situatie is waartegen de overige varianten worden afgezet. Het uitgangspunt is dat het bestemmingplan dat voorziet in een aansluiting naar Abbott. Er liggen duidelijke afspraken met de Minister en transportbedrijf Abbott. Er wordt juist gekeken naar de uitgangspunten die het meest recht doen aan de belangen van de omgeving. Als de effecten zeer negatief uitpakken, zal er met het bestuur overlegd worden om het vervolgens vorm te geven en te anticiperen op de belangen.

De heer Van den Blink benadrukt nogmaals dat een meer noordelijke rotonde, aansluitend op de huidige bebouwde kom grens, buiten de scope van het project valt en wanneer deze voorsorteert op een rondweg dit in conflict met de omgevingsvisie van de provincie zou zijn. Er moeten voor deze locatie andere ontwerpen gemaakt worden die toekomstvast zijn.

De heer De Hoog vult aan dat vanuit verkeerskundig perspectief naar een aantal aspecten wordt gekeken. Hierbij kan gedacht worden aan het creëren van logische en herkenbare locaties voor overgang van binnen naar buiten de bebouwde kom. Het creëren van veilige en robuuste aansluitingen bij overgangen van gebiedsontsluitingswegen naar gemeentelijke ontsluitingswegen. En hierbij in te zetten op uniforme maatregelen die voor de weggebruiker herkenbaar zijn om zo de kans op ongevallen te verkleinen.

In de rapportage zal deze variant worden genoemd en voorzien worden van de voor en tegen argumenten.

#### *Aansluiting N337 aansluiting De Meente.*

Vooraf van belang is dat er gekeken wordt naar de effecten. De rapportages van RHDHV (Royal HaskoningDHV) zullen gedeeld worden. Wat is de onderliggende gedachten? Etc. De verkeersprognoses staan ook in de rapportages.

Geen rekening houden met de fietsers verhoudt zich niet met de plannen voor de IJssel. Het is de bedoeling dat dit toegankelijk wordt voor voetgangers maar ook voor fietsers waarbij veiligheid centraal staat.

De voor en nadelen moeten meegenomen worden in de afwegingen in de ontwerpen.

### **3. Bespreken voor- en nadelen**

De heer De Hoog deelt een beoordelingsformulier uit van de varianten KBG N337 de Meente met als doel de scores aan te geven met een kleine onderbouwing.

Mevrouw van Nijen vindt een rotonde variant zonder fietspaden prima. De heer De Hoog geeft aan dat deze variant niet uitgewerkt wordt in het kader van veiligheid. Immers ook fietsers, van en naar de Rijksweg en van en naar Abbot/parkeerterrein dienen op een rotonde een veilige plaats te hebben om over te kunnen steken.

Mevrouw Van Nijen herhaalt dat ze het niet eens is met het feit dat de varianten die door het buurtcomité ingebracht zijn niet zijn uitgewerkt. Ook het feit dat beoordeling van de effecten en de uitwerking van de varianten niet vooraf gedeeld zijn vindt ze geen goede manier van informeren. De heer de Hoog geeft aan dat nu een beoordeling op hoofdlijnen betreft welke zijn uitgedrukt in plussen en minnen. Zonder een goede toelichting kunnen de gepresenteerde waarde verkeerd geïnterpreteerd worden. In de volgende bijeenkomst waar de concept planstudie besproken wordt zijn alle effecten uitgeschreven en toegelicht. Dit document is als een zelfstandig document leesbaar en zal vooraf worden toegezonden.

Mevrouw Van Nijen is het niet eens met de toelichting en verlaat samen met de heer Leusink de zaal.

Na een korte pauze wordt het overleg hervat met een rondje langs de aanwezigen om de beoordeling van de varianten te bespreken. De algemene teneur van de aanwezigen is dat de oplossing met de verkeerslichten niet passend zijn bij deze locatie. Daarbij behoudt het verkeer de mogelijkheid om met hoge snelheid de kern in te rijden met alle gevolgen van dien. De ruimtelijke impact van de Largas oplossing is groter dan verwacht. Daarbij is het de vraag of het vrachtverkeer van en naar Abbott niet een verstoring van het doorgaand verkeer zorgt als er meerdere vrachtwagens moeten wachten op het tegemoet komend verkeer. De rotonde is het meest passend bij de locatie en sluit perfect aan bij rotonde als zuidelijke kommaatregel van Olst.

Na de toelichting van de afzonderlijke klankbordgroepleden licht de heer de Hoog de plussen en minnen toe zoals deze door de gemeente en provincie zijn beoordeeld.

#### **4. Voorkeursvariant**

De aanwezigen geven de voorkeur aan de rotonde. De rotonde is een logisch opbouw van een verkeersstructuur. De vertegenwoordigers van buurtcomité hebben de voorkeur niet uitgesproken vanwege het vroegtijdig verlaten van het overleg.

De heer Stegeman vraagt of het mogelijk is om bij de Rotonde een dubbele fietsstrook te realiseren. De heer Bolding geeft aan dat bij een rotonde waarbij fietsers voorrang hebben, het veiliger is om geen dubbele fietsstrook (fietsverkeer in tweerichtingen op één fietspad) aan te leggen. Uit het oogpunt van ruimte is dit een plus, maar vanuit verkeersveiligheid niet gewenst.

#### **5. Vervolgproces**

In de volgende klankbordgroepbijeenkomst wordt de voorkeursvariant die naar aanleiding van de ontvangen suggesties verder kan worden geoptimaliseerd gepresenteerd. Daarnaast zal de concept planstudie worden uitgewerkt en met de klankbordgroepleden worden besproken. Deze bijeenkomst zal na de zomervakantie worden georganiseerd.

De heer De Hoog dankt een ieder voor zijn/haar inbreng. Het verslag en de presentatie zullen digitaal worden rondgestuurd.

## **P16002 Aansluiting N337 - De Meente te Olst**

Verslag overleg klankbordgroep

Datum : 9 maart 2017  
Locatie : Holstohus, Olst  
Tijd : 19.30 – 21.00 uur

Aanwezig : Mevrouw G. Begeman – Plaatselijk Belang Olst, Olst mooier aan de IJssel  
De heer J. Leusink – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer A. de Boer – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer H. Donkers – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer R. Rietkerk – Abbott (manager Technology and Engineering)  
De heer P. Warmenhoven- Abbott (manager EHS)  
De heer W. Vrugink – Plaatselijk Belang Olst  
De heer G. van den Blink – Gemeente Olst-Wijhe (gebiedsmanager)  
De heer H. Bolding – Provincie Overijssel (adviseur verkeersveiligheid)  
De heer W. de Hoog – Provincie Overijssel (projectmanager)  
Mevrouw E. Krieger – Provincie Overijssel (projectondersteuner)

Afwezig : Mevrouw A. van Nijen – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer G. Meijerman – Georganiseerde Ondernemers Olst  
De heer G. Sutman – Politie (verkeersadviseur)

### Agenda:

- 1) Opening
- 2) Toelichting voorkeursalternatief
- 3) Bespreking concept Plan in Hoofdlijnen
- 4) Vervolg proces
- 5) Afsluiting

Voorafgaand aan de vergadering wordt toegezegd dat de aanwezigen van Buurtcomité Onder de Rooze en mevrouw Van Nijen de rapportage per post toegestuurd krijgen. De heer Leusink heeft ter plekke een exemplaar ontvangen.

### **1. Opening**

De heer De Hoog heet een ieder welkom bij deze bijeenkomst en verklaart kort dat de reden van het uitstellen van de derde klankbordgroep van financiële aard was. Vanwege een aantal 'nieuwe gezichten' volgt een kort voorstelrondje.

### **2. Toelichting voorkeursalternatief**

De heer Bolding legt de keuze voor het getoonde schetsontwerp uit: De provincie Overijssel hanteert als beleid dat -vanwege verkeersveiligheid en doorstroming- een aansluiting van een stedelijke weg op een provinciale weg altijd in de vorm van een rotonde vormgegeven wordt. Daarnaast hanteert de provincie het landelijk beleid wat betreft voorrang op de rotonde: binnen bebouwde kom zijn fietsers 'in de voorrang', buiten de bebouwde kom zijn fietsers 'uit de voorrang'. Omdat deze rotonde binnen de bebouwde kom te liggen, hebben fietsers voorrang op de rotonde. De extra aansluiting op de rotonde om de nieuw aan te leggen parkeerplaats van Abbott te kunnen ontsluiten, zoals nu reeds is opgenomen in het bestemmingsplan, is tevens aanleiding voor de keus voor dit ontwerp.

Mevrouw Begeman vraagt of er geen fietspad bij Abbott komt. Gezien de te verwachten verkeersstroom is het niet noodzakelijk om een vrij liggend fietspad aan te leggen. De heer van den Blink vraagt of de ontsluiting van de percelen in de uiterwaarden komt te vervallen. De heer Bolding geeft aan dat deze ontsluiting in principe blijft bestaan, maar dat de ligging nog wel afhankelijk is van het overleg met de percee-eigenaren. Er heeft nog geen overleg met hen



plaatsgevonden. De heer van den Blink geeft aan dat er in dat geval ook een mogelijkheid is om deze weg te gebruiken als ontsluitingsweg voor een nog aan te leggen camperparkeerplaats. De leden van buurtcomité Onder de Rooze geven aan geen uitzicht te willen op een camperparkeerplaats. Zij ervaren de aansluiting van de achterontsluiting op de N377 als gevaarlijk en spreken hun voorkeur uit om de aansluiting te laten aansluiten via de parallelweg op de rotonde.

De heer Bolding geeft aan dat het project zich op dit moment nog in de planstudiefase bevindt en dat het te vroeg is voor deze discussie. Bovendien valt een eventuele camperparkeerplaats buiten de scope van dit project. (Technische) details worden verder uitgewerkt in de volgende fase, deze fase 'beperkt' zich tot het zogeheten Plan in Hoofdlijnen, waarbij we als voorkeursalternatief uitgekomen zijn op een 'traditionele rotonde'.

De heer Donkers geeft aan nog steeds geen voorstander te zijn van een rotonde. Volgens hem zorgt het remmen en optrekken voor een toenamen van de hoeveelheid uitlaatgassen. De heer De Hoog antwoordt dat de negatieve milieueffecten van een rotonde in relatie tot het op hoge snelheid door de kom rijden of verkeerslichten te discussiëren valt, waarbij hij verwijst naar de scores in het rapport. Naast veiligheid en doorstroming is er nog een argument voor een rotonde: door de aanleg van een rotonde wordt een duidelijker accent gelegd tussen 'binnen' en 'buiten' bebouwde kom. Verkeersborden alleen zijn niet dwingend genoeg, een rotonde 'helpt' de weggebruiker het gedrag aan te passen, het dwingt de weggebruiker tot het verminderen van de snelheid en maakt hem/haar bewust van het feit dat hij/zij zich binnen de bebouwde kom bevindt. Dit is een goede basis voor eventuele kernaanpassingen in de toekomst. De komgrens komt tussen de 50 en 150 meter van de rotonde te liggen (dat is de standaard).

De heer de Boer geeft aan dat door de aanleg van de ontsluitingsweg naar Abbott, de ruimte in de uiterwaarden krapper wordt en dat dit in strijd is met het beleid van Rijkswaterstaat. De heer De Hoog geeft aan dat het reguliere beleid in het kader van Ruimte voor de Rivier inderdaad anders is, maar dat het hier om een luwtegebied gaat dat hoog mag blijven waardoor het passend is binnen het hoogwater beschermingsprogramma. Rijkswaterstaat heeft reeds een vergunning verleend voor deze 'watervrije ophoging' voor het gebied. De heer Vrugink geeft aan dat -strikt genomen- zelfs woningbouw op deze locatie binnen het beleid van Rijkswaterstaat zou passen, echter vanuit andere oogpunten en wetgeving (zoals natuurwaarden en het bestemmingsplan) bekeken zal er hiervan geen sprake zijn.

De heer De Hoog informeert of er verder nog vragen zijn over het voorkeursalternatief. De heer De Boer is benieuwd naar het hoogteverschil tussen de weg en de rotonde. De heer Bolding geeft aan dat het middeneiland van de rotonde op het hoogste punt 1.10 meter boven de kruin van de weg ligt. Deze hoogte is noodzakelijk vanwege de veiligheid; er moet voorkomen worden dat de rotonde over het hoofd gezien wordt of 'tegen het verkeer in' wordt genomen. De heer Leusink geeft aan dat hij met een hoogte van 1.10 meter zijn uitzicht volledig kwijt is en dat hij geen verhoging wil die hoger is dan een middengeleider. De heer Bolding geeft aan dat hiervan geen sprake kan zijn. Wel behoren alternatieve oplossingen, zoals bijvoorbeeld een (diagonaal geplaatste) haag in plaats van grond -wat in de regel gebruikt wordt-, tot de mogelijkheden. Op deze manier kan, waar mogelijk, rekening gehouden worden met wensen van omwonenden. De heer van den Blink stelt voor af te spreken dat er gezocht wordt naar mogelijkheden die doorkijk voor verkeer verhinderen, maar niet voor de omwonenden. Hiermee wordt ingestemd. De heer Bolding zegt tevens toe dat de ontwerpen gedeeld zullen worden en een duidelijk (3D) beeld geven van de toekomstige situatie. Ook is het wellicht mogelijk om te experimenteren met tijdelijke elementen. Deze ontwerpen zullen gemaakt en verder uitgewerkt worden in de zogenaamde 'voorbereidingsfase', die volgt op de huidige fase 'de planvorming'.

### 3. Bespreking concept Plan in Hoofdlijnen

De heer De Hoog vraagt alle aanwezigen hun mening te geven over het Plan in Hoofdlijnen.

Mevrouw Begeman geeft aan het een zeer uitgebreid en helder geschreven rapport te vinden, dat alle facetten bevat en waarin al het besprokene terugkomt. Ook geeft ze aan de keuze voor

een rotonde beter te begrijpen door zelf te gaan letten op rotondes in andere steden. Ze heeft daarbij ervaren dat er inderdaad langzamer gereden wordt, maar dat de doorstroming goed blijft.

De heer Vrugink weet vanuit zijn eigen werk (Rijkswaterstaat) dat er met de scores van de diverse varianten 'te schuiven valt'. Toch is voor zijn gevoel gekozen voor de beste en meest veilige variant; de traditionele rotonde.

De heer De Boer heeft de rapportage niet gelezen. Hij stelt, naar aanleiding van de opmerking van de heer Vrugink over de veiligheid van de gekozen variant, wel de vraag of de huidige kruising onveilig is. De heer De Hoog geeft aan dat dit in vergelijking met andere kruispunten mee valt, maar dat er gekeken wordt naar de toename van het verkeer in de toekomst. De intensiteiten op deze kruising zijn zodanig dat in de spits de wachttijden op den duur te lang worden. Hierdoor gaan weggebruikers meer risico nemen om 'er tussen te komen' waardoor de kans op ongevallen groot is. Bovendien komt er een vierde aansluiting, wat het overzicht over de kruising lastiger maakt. De provincie wil niet afwachten tot er ongelukken gebeuren en kiest er daarom voor om nu al een rotonde aan te leggen. De heer Bolding vult nog aan dat de intensiteiten zijn berekend op het jaar 2030. De robuustheid van de voorkeursvariant is zodanig dat er ook in 2030 nog voldoende ruimte is voor een toename van het verkeer. Er ontstaat op deze kruising pas een probleem bij meer dan 20.000 tot 25.000 verkeersbewegingen per etmaal. De heer de Boer vraagt waarom er dan rotondes worden weggehaald. De heer Bolding geeft aan dat in de provincie Overijssel slechts één keer -bij hoge uitzondering- een rotonde verwijderd is. De heer Dronkers vraagt of er bij de Bökkers Mölle een slagboom geplaatst zal worden omdat de verkeerssituatie er onveilig is. De heer Van den Blink beaamt dat de situatie bij Bökkers Mölle vooral voor het uitgaande verkeer gevaarlijk is. Na aanleg van de nieuwe parkeerplaats en de vierde aansluiting zal deze situatie verbeteren. De ingang blijft en de uitgang zal uitsluitend via de nieuwe aansluiting op de rotonde zijn. Via de achterzijde zal iets voor fietsers aangelegd moeten worden. De heer Dronkers vraagt of er dan wel een slagboom komt bij de nieuwe parkeerplaats van Abbott vanwege 'het gespuis' dat er 's avonds en 's nachts rond hangt en het eventueel illegaal overnachten door toeristen met een camper. De heer Rietkerk antwoordt dat hier vooralsnog geen plannen voor zijn. De heer van den Blink vult aan dat de gemeente hier tegen is vanwege bezoekers/ toeristen die ook in het weekend gebruik van de parkeerplaats willen en mogen maken. De heren Rietkerk en Warmenhoven geven aan dat Abbott 24/7 geopend is. Na aanleg van de nieuwe parkeerplaats zal er ook 24/7 een portier aanwezig zijn, bovendien zal de het parkeerterrein voorzien worden van camera bewaking. Al met al zal dit een preventieve werking hebben tegen overlast, illegaal overnachten en criminaliteit. Daarnaast kan er door de politie gehandhaafd worden.

De heer De Hoog vraagt geeft de heer Donkers om een reactie op het Plan in Hoofdpijnen. Ook de heer Donkers is niet in de gelegenheid geweest het volledige rapport te lezen. Hij stelt wel de vraag of er tellingen gedaan zijn naar het aantal fietsers. De heer De Hoog geeft aan dat er bij benadering aantallen bekend zijn en benadrukt dat het aantal er niet toe doet maar dat er in het ontwerp rekening is gehouden met de veiligheid voor fietsers. Daarom is er gekozen voor een standaard rotonde inclusief vrij liggende fietspaden. Mevrouw Begeman geeft aan dat ze vanwege de veiligheid van de fietsers graag zou zien dat in de rapportage wordt opgenomen dat de inrichting van de weg (de wegbeleving) bijdraagt aan het beperken van de snelheid. De heer van der Blink reageert hierop met de mededeling dat de uitvoering van de detaillering van het stuk weg tussen kruispunt 'De Meente' en de kruising met de Wethouder A.G. Dekkerlaan pas aan de orde is na 2020. Dit hangt samen met de plannen van het waterschap om de dijk te versterken. De heer Bolding geeft aan dat het risico voor de fietsers bestaat, maar niet binnen de scope van het project valt. Desondanks heeft de Provincie wel de wens om hier iets mee te doen. Een goede overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom brengt al verbetering doordat het gemotoriseerd verkeer gedwongen wordt zijn snelheid te verlagen. Het realiseren van een verbinding achter het Abbott terrein langs, zoals eerder door de heer Van den Blink aangegeven, zou een goede, veilige oplossing zijn.

De heer Warmerdam spreekt namens Abbott zijn complimenten uit voor het zeer uitvoerige rapport. De rotonde komt wat hem betreft sterk naar voren als voorkeursvariant. Het is wat Abbott betreft een noodzakelijke oplossing om de aansluiting te borgen. De heer Tielbeke sluit zich aan bij de woorden van de heer Warmerdam en spreekt tevens zijn complimenten uit voor het Plan in Hoofdlijnen en geeft aan dat Abbott volledig achter het Plan in Hoofdlijnen staat. De heer Warmerdam is benieuwd wanneer de uitvoering van start gaat. De heer Van den Blink geeft aan dat er eerst nog een wijziging van het bestemmingsplan dient plaats te vinden om onder andere de uitvoering van dit project mogelijk te maken. Het nieuwe bestemmingsplan komt binnenkort (direct na vaststelling door B & W) ter inzage te liggen gedurende de wettelijke termijn van zes weken. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden hier bezwaar tegen maken en vervolgens (indien het bezwaar wordt afgewezen) beroep aantekenen bij de Raad van State. De behandeling hiervan kan al met al een jaar duren. De uitvoering start dus -ruw geschat- op zijn vroegst eind 2018.

Ook de sanering van het voormalige Olasfa terrein ligt achter op schema. Abbott hoopt begin 2018 te starten met de aanleg van de parkeerplaats op dit terrein en wil zo snel mogelijk ontsluiten via kruispunt de Meent. Henk Bolding geeft aan dat dit geborgd wordt door het feit het hier een zogenaamde 'no regrets-maatregel' betreft (een maatregel die duidelijk zowel directe als indirecte doelstellingen helpt verwezenlijken en daarom zo snel mogelijk moet worden uitgevoerd).

De heer De Boer vraagt of de nieuwe parkeerplaats en ontsluitingsweg voldoende beschermd zijn tegen hoog water. De heer Warmenhoven antwoordt dat zowel de nieuwe parkeerplaats als de ontsluitingsweg, die zo dicht mogelijk langs de dijk komt te liggen, worden beschermd tegen hoogwater door een ringdijk. De heer Vrugink legt uit dat volgens berekeningen het water eens in de 1200 jaar tot een halve meter onder de kruin van de IJsseldijk komt te staan. De lager gelegen ringdijk is een aantal jaren geleden verhoogd van 6 naar 6,5 meter en hoewel deze nog steeds lager ligt dan de dijk zal er naar schatting slechts eens in de 100 jaar een laagje water op de ontsluitingsweg staan. Ter vergelijking: In 1993 heeft het water 5,90 meter hoog gestaan en in 1995 6 meter en de parkeerplaats op de huidige locatie staat een aantal keren per jaar onder water.

Namens het bestuur van Georganiseerde Ondernemers Olst, hebben we van de heer Meijerman, op 8 maart jl. de volgende reactie op het Plan in Hoofdlijnen per e-mail ontvangen:

*'Wij volgen de ontwikkelingen met belangstelling maar achten het niet nodig om bij deze bijeenkomst aanwezig te zijn. De ondernemers hebben geen nadelige gevolgen van de gepresenteerde varianten en GO schikt zich dan ook in de uiteindelijke keuze.'*

De heer De Hoog constateert kort samenvattend dat het Plan in Hoofdlijnen weinig hiaten bevat en dat dit zeker een compliment aan de makers van het document (RoyalHaskoningDHV) waard is. Hij laat weten zich er van bewust te zijn dat een aantal aanwezigen graag een andere oplossing gezien hadden, maar constateert dat er binnen de klankbordgroep begrip is voor de keuze voor deze oplossingsvariant.

#### 4. Vervolg proces

De heer De Hoog toont aan de hand van een sheet de nu door de provincie te nemen stappen inclusief het tijdschema:

- |  |           |
|--|-----------|
| • Afronden rapportage tot ontwerp PIH    | Maart     |
| • Aanbieden aan GS                       | April     |
| • Publicatie ontwerp Plan in Hoofdlijnen | April-Mei |
| • Inloopbijeenkomst                      | April     |
| • Opstellen reactienota                  | Mei       |
| • Vaststelling GS                        | Juli      |

Het Plan in Hoofdlijnen zal aan zowel Burgemeester en Wethouders van de gemeente Olst-Wijhe als aan Gedeputeerde Staten van Overijssel worden aangeboden. Tijdens de ter inzage periode (6 weken) wordt een inloopbijeenkomst georganiseerd, waar direct betrokkenen maar ook overige belangstellenden welkom zijn. Tevens kunnen voor- en tegenstanders gedurende deze

een zienswijze indienen. Het bestuur vindt het belangrijk dat alle belangen gewikt en gewogen worden. Aan de hand van de ingediende zienswijzen, wordt de reactienota opgesteld. Het Plan in Hoofdpijnen wordt inclusief de reactienota opnieuw aan GS aangeboden en vervolgens vastgesteld. Na vaststelling door GS bestaat de mogelijkheid om (binnen 6 weken) in beroep te gaan tegen dit besluit bij de Raad van State.

## 5. Rondvraag

De heer De Hoog wil graag weten of er nog iemand iets heeft voor de rondvraag.

De heer De Boer wil graag weten of de aanleg van een rotonde gevolgen heeft voor de WOZ-waarde. De heer Van den Blink acht dit zeer onwaarschijnlijk.

De heer Leusink vraagt of voor het nieuwe bestemmingsplan milieu- en geluidsonderzoeken gedaan worden. De heer van den Blink bevestigt dat alle vereiste onderzoeken voor het wijzigen van een bestemmingsplan worden uitgevoerd. Hij merkt daarbij tevens op dat het bestemmingsplan binnenkort in procedure gaat. Een bestemmingsplan dient iedere tien jaar geactualiseerd te worden. Het vigerende bestemmingsplan dateert uit 2005 en is nog steeds geldig, echter er kunnen na tien jaar geen leges meer geheven worden. Door het nieuwe bestemmingsplan ontstaan er mogelijkheden de plannen van 'Mooier aan de IJssel'. De heer Bolding merkt nog op dat de rotonde acht a tien meter opschuift in de richting van Wijhe ten opzichte van de huidige kruising. Hiervoor moet nog een klein stukje grond worden aangekocht van een particulier. De overige gronden zijn reeds beschikbaar.

De heer De Boer wil graag duidelijkheid over de locatie van de te creëren camperplaats. Het Abbott terrein is ongeschikt wegens brandgevaar (barbecueënde toeristen). Er moet een alternatief gevonden worden voor een beperkt aantal campers. De heer Van den Blink kan op dit moment geen duidelijkheid bieden, het hangt samen met de nog te vormen plannen voor de IJsseloevers, de inrichting van de uiterwaarden.

De heer De Hoog zegt toe dat de vanavond getoonde tekeningen op de website geplaatst zullen worden en dat een link naar de website in dit verslag geplaatst zal worden:  
<http://www.overijssel.nl/thema's/bereikbaar/wegenprojecten/n337-olst/>

## 6. Afsluiting

De heer De Hoog dankt alle aanwezigen voor de inbreng gedurende de drie avonden, beëindigt de bijeenkomst en nodigt de leden uit voor een drankje ter afsluiting.

## *Bijlage A2 Schetsontwerpen varianten*



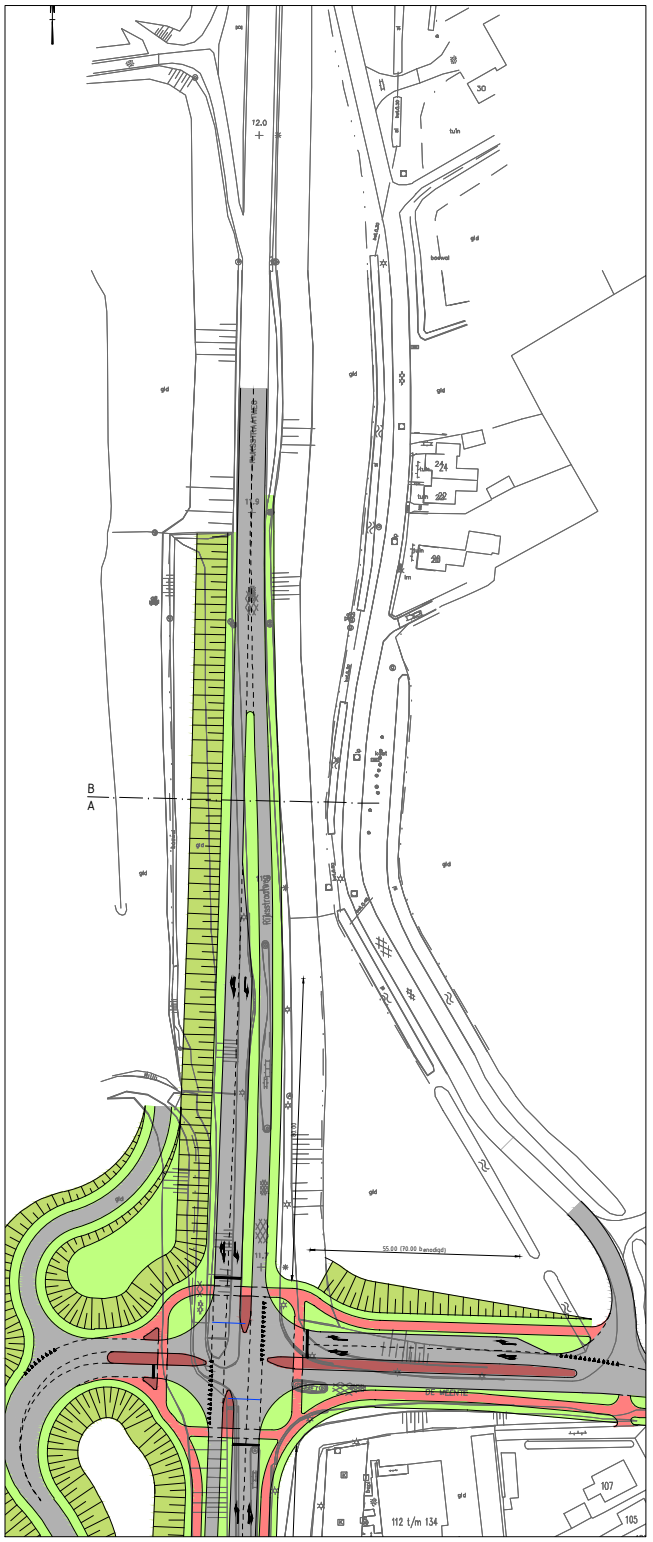
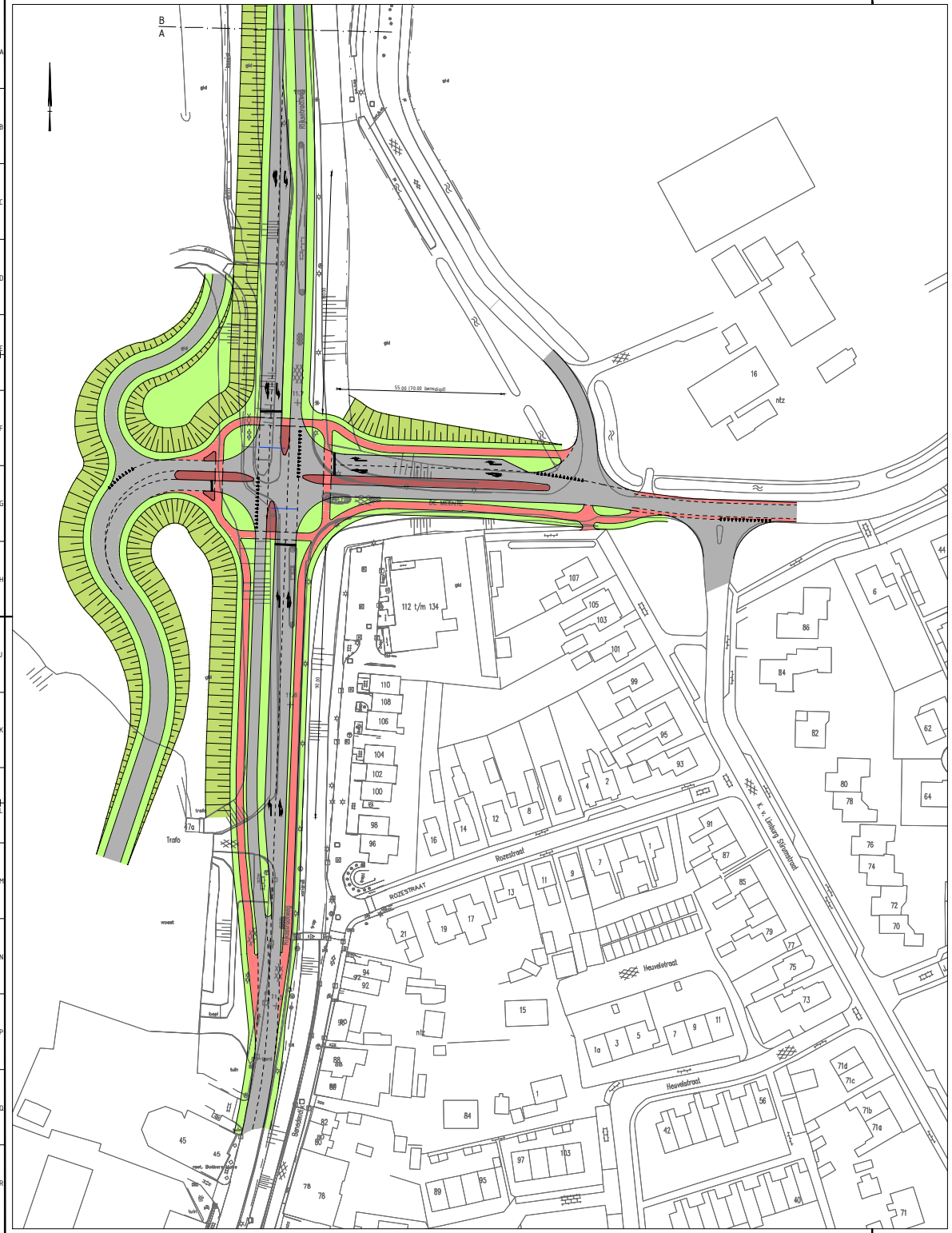
**Legenda**

- Bestaande situatie
- Bestaande perceelsgrens
- Nieuwe bestaande verharding
- Grondoverkrijg
- Heffing
- VSB per haal / maat

Projectnaam	Provincie Overijssel
Locatie	Kruispunt N337 - De Meente
Variant	Variante 1 - Rotonde
Schetsontwerp	1   3
Schalen	1:500
Projectnummer	BE5223-100-100 / S-01

Ontwerp T.B.v. Klankbordgroep 24-06-2016





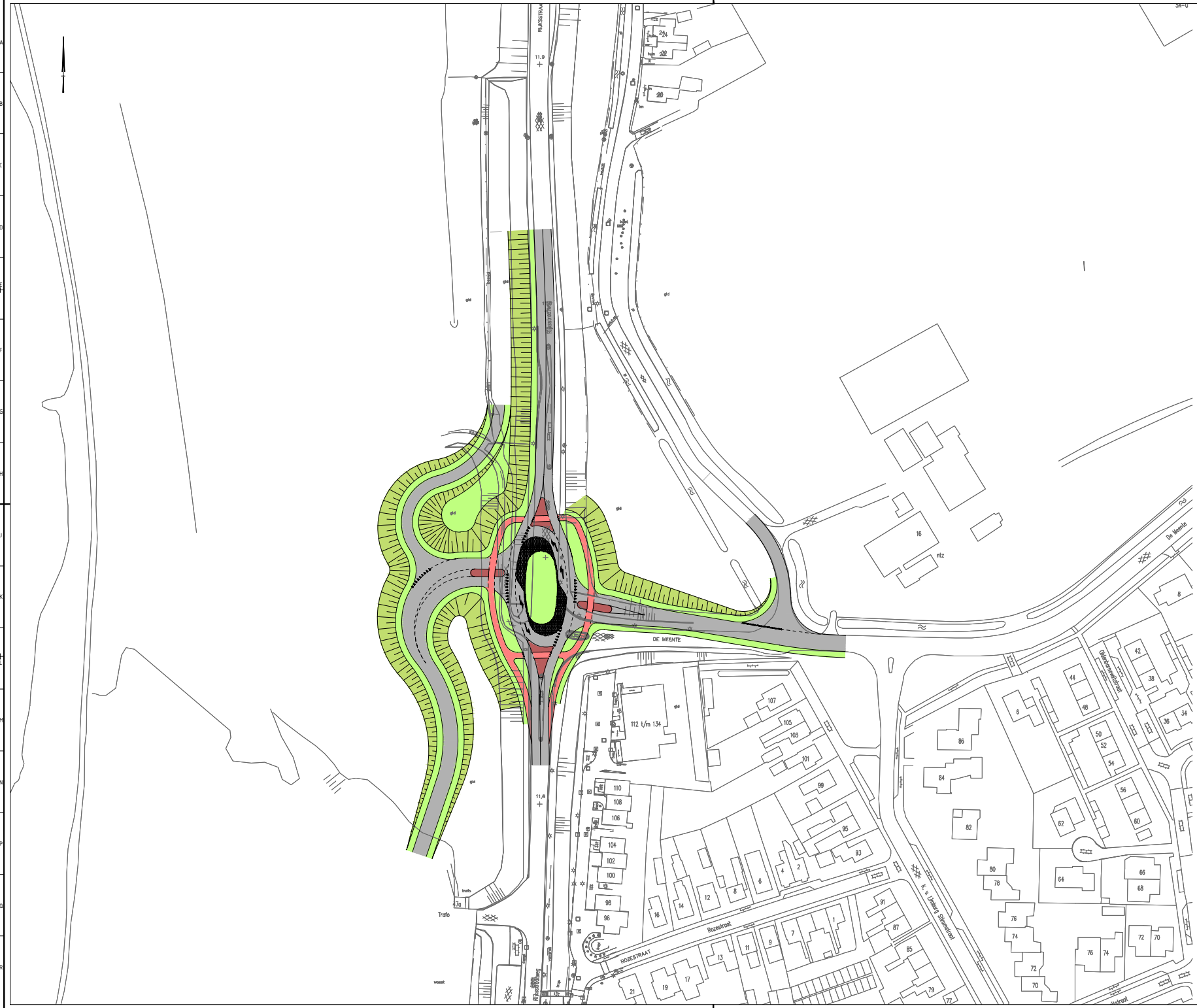
**Legenda**

- Beplande schilte
- Beplande parkeergang
- Beplande verharding
- Grasbeveiliging
- Hevelstraat
- VRI portaal / mast

Projectnaam	Provincie Overijssel
Locatie	Kruispunt N337 - De Meente
Variant	Variant 2 - VRI kruispunt
Projectnummer	BE523-100-100 / S-02
Maatstab	1:500
Ontwerper	Schellekens
Uitgever	2   3

Ontwerp T.O. Klankbordgroep 24-06-2016





- Legenda**
- Bestands situatie
  - Bestands percelengrens
  - Bestaande verharding
  - Grondwaterlijn
  - ..... Begraafplaats
  - VSB per 100 / m<sup>2</sup>

Projectnaam	Projectnummer	Projectlocatie	Projectstatus
Provincie Overijssel			
<p>Project: Kruispunt N337 - De Meente</p> <p>Variante 3 - Large VSB</p> <p>Ontwerper: T.B. Klankbordgroep 24-06-2016</p>			
<p>Maatstaf: 1:500</p> <p>Schaalontwerp: 3   3</p>		<p>Projectnummer: BE5223-100-100 / S-03</p>	

*Bijlage A3 Notitie Duurzame invulling  
rotonde Olst en Ambitieoverzicht*

# NOTITIE

**Datum** 13-07-2016

**Van** Giel Euverman

**Aan** Provincie Overijssel

**Onderwerp** Duurzame invulling rotonde Olst

---

## 1. Analyse duurzaamheid

Duurzaamheid is in dit project een speerpunt naast het realiseren van doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, -afwikkeling en de integratie van de ontsluiting van Abbott. Tegelijk valt hier op dat duurzaamheid het minst concrete doel is. Om die reden is een verdere concretisering van de term duurzaamheid noodzakelijk om vervolgens tot de gewenste invulling ervan te komen en niet in algemeenheden te blijven hangen.

### 1.1. Ambitiesessie

Op 30 juni is door Stegginkinfra een Ambitiesessie gehouden voor het ophalen van ideeën ten aanzien van duurzaamheid. Gezien het feit dat op dat moment enkel de kruispuntoplossing in de vorm van een rotonde nog wenselijk bleek, lag de focus bij de ambitiesessie op het aanleggen van een rotonde.

Met hulp van het duurzaamheidsconcept Aardevol van Stegginkinfra in zijn algemeenheid, en het Ambitieoverzicht in het bijzonder, zijn zoveel mogelijk ideeën opgehaald uit de organisatie. Deze ideeën zijn gecategoriseerd naar de aspecten Mens, Aarde en Geld. Naar aanleiding van deze sessie tekent zich een zwaartepunt af op het aspect Mens, met daaronder als nadrukkelijk thema leefomgeving.

In bijlage 1 is het Ambitieoverzicht opgenomen waarin alle ideeën uit de sessie terug te vinden zijn. In hoofdstuk 2 is een selectie gemaakt van alle in de ambitiesessie opgehaalde ideeën.

### 1.2. Leefbaarheid

Om duurzaamheid te concretiseren hanteren we drie uitgangspunten: het doel van het project, de impact die het project veroorzaakt, en de uitkomsten van de ambitiesessie. Een verandering in de leefomgeving is noodzakelijk om doelstelling ten aanzien van veiligheid, afwikkeling en ontsluiting te realiseren. Iedere wijziging in de huidige leefomgeving is er een die de beleving van het wonen (en werken) aan de IJssel kan beïnvloeden. Voor dit project geldt dan ook dat leefbaarheid het aanknopingspunt vormt voor de invulling van duurzaamheid.

Leefbaarheid valt in dit project in de volgende thema's uiteen:

- 1) Ruimtelijke inpassing;
- 2) licht;
- 3) geluid;
- 4) lucht en water;
- 5) trillingen.

Met deze thema's wordt ook een nadrukkelijke link gelegd met de beleidsdoelen van de Provincie Overijssel.

### 1.3. Leefbare weg

Het werken met een thema om afwegingen te kunnen maken in het kader van duurzaamheid werkt veelal vereenvoudigend. Duurzaam GWW kent een viertal duurzame wegconcepten waarvan er één aansluiting vindt bij dit project, namelijk de 'Leefbare weg'.

De leefbare weg wordt als volgt omschreven:

*De leefbare weg is gericht op de beperking van overlast en vervuiling richting de leefomgeving (omwonenden). De belangrijkste aspecten zijn het beperken van geluidshinder, trillinghinder, het verbeteren van de luchtkwaliteit, de visuele inpassing (licht- en zichthinder) en het beperken van sociale barrièrevorming. De leefbare weg voorziet in de menselijke behoefte om dicht bij op- en afritten van snelwegen te wonen zonder teveel overlast hiervan te ondervinden. En kan knelpunten beslechten daar waar woongebieden en infrastructuur elkaar 'noodgedwongen' ontmoeten. (Arcadis, i.o.v. Rijkswaterstaat en ministerie van infrastructuur & milieu, 2012, pag. 7)*

De winst van de leefbare weg wordt als volgt omschreven:

*De leefbare weg beperkt de vervuiling richting (lokale) milieu en de overlast richting omwonenden. Dit concept scoort goed op beperking van geluidshinder, trillinghinder en verbetering van de (lokale) luchtkwaliteit. Duurzaamheidswinst is er dus vooral voor omwonenden. Voor bestuurders is de Leefbare weg aantrekkelijk omdat het de weerstand vanuit de omgeving (belangenverenigingen, omwonenden) kan verkleinen en draagvlak vergroten. Sterker nog: de Leefbare weg kan wegbreiding of de aanleg van nieuwe wegen mogelijk maken, daar waar dit in verband met de wetgeving op lucht- en geluidskwaliteit anders niet mogelijk was geweest.*

*Afhankelijk van de maatregelen kan de Leefbare weg gepaard gaan met minder onderhoudskosten, echter maatregelen als geluidreducerend asfalt en (geluid)schermen brengen een hogere onderhoudsbehoefte met zich mee.*

*Opgemerkt wordt dat de komst van elektrisch rijden de Leefbare weg in een ander perspectief zal plaatsen. Geluid- en luchthinder naar de omgeving nemen dan af, waardoor geluidschermen en andere maatregelen die nu nog nodig zijn, mogelijk weggelaten kunnen worden. Voor de beleving en visuele hinder kunnen deze nodig blijven. Inspelen op de toekomstige ontwikkelingen is raadzaam, bijvoorbeeld door het plaatsen van flexibele, demontabele en her te gebruiken afschermingen. (Arcadis, i.o.v. Rijkswaterstaat en ministerie van infrastructuur & milieu, 2012, pag. 12, 13)*

De uitdaging ligt in het invulling geven aan de in paragraaf 1.2 benoemde thema's om zo een leefbare weg, dan wel rotonde voor de omgeving te realiseren. Alle te nemen maatregelen in het kader van deze thema's moeten hun bijdrage leveren aan het voorkomen en/of beperken van de negatieve gevolgen van de aanleg van de rotonde op de directe leefomgeving. Maatregelen die niet direct bijdragen aan deze invulling van duurzaamheid vragen om een zeer nauwkeurige afweging. Natuurlijk hoeft dit niet te betekenen dat laaghangend fruit ten aanzien van duurzaamheid niet mag worden geplukt.

## 2. Toelichting duurzaamheidsthema's

In het Ambitieoverzicht is een aanzienlijk aantal ideeën voor duurzame invulling van de rotonde opgenomen. Met het idee van de leefbare weg in het achterhoofd zijn de maatregelen geselecteerd die daaraan bijdragen. De maatregelen zijn vervolgens gecategoriseerd naar de leefbaarheidsthema's 'ruimtelijke inpassing', 'licht', 'geluid', 'lucht', 'trillingen'.

### 2.1. Ruimtelijke inpassing

De ruimtelijke inpassing van de rotonde vormt het grootste middel om de negatieve effecten ervan te beperken. Bij de ruimtelijke inpassing zijn belangen van meerdere partijen te bundelen om tot een zo gedragen mogelijk inpassing te komen die zo mogelijk zelfs bijdraagt aan het realiseren van andere dan de directe projectdoelen.

Voor een goede ruimtelijke inpassing zal een interactief ontwerpproces noodzakelijk zijn. In het ontwerptraject wordt gestreefd naar het realiseren van de volgende doelen:

- Rotonde met zo min mogelijk zichthinder en zoveel mogelijk vrij zicht op de IJssel. Hoe minder objecten geplaatst worden hoe beter het vrije zicht richting te de IJssel.
- Rotonde inpassen in en laten opgaan in de omgeving. Denk hierbij aan de aansluiting de natuurwaarden van de IJssedelta, of juist een originele invulling door lokalen (beplanting, kunst, duurzame energie, etc.).
- Rotonde met zo klein mogelijk ruimtebeslag. Een kleiner ruimte beslag betekend een kleinere grondbalans en vergroot de afstand tussen de rotonde en woningen.
- Behoud en/of versterking van bestaande waarden uit de directe omgeving (nader te inventariseren). Het minimaal hoogwaardig hergebruiken van de bestaande materialen, maar zeker ook het goed borgen van bereikbaarheid van bijvoorbeeld ondernemers en instellingen.
- Gezamenlijk opstellen van ontwerp en nadere invulling van de rotonde met partners uit de omgeving.
- Waar mogelijk combineren van doelstellingen van Olst mooier aan de IJssel.
- Ontwerp vatten in een beeldkwaliteitsplan ten behoeve van gewenste eindbeeldkwaliteit en communicatie naar aannemers en omgeving.

## 2.2. Licht

Voor het verbeteren van de veiligheid voor onder andere fietsers is verlichting van de nieuwe situatie noodzakelijk. Tegelijk kan deze verlichting een inbreuk zijn op de leefbaarheid van het wonen aan de IJssel. Denk hierbij aan lichtvervuiling door te veel lichtbronnen, hinderlijke lichtinval en lichthinder voor omwonenden en de mogelijke effecten op de natuurwaarden.

Het realiseren van de volgende doelen staat centraal:

- Zo min mogelijk lichtvervuiling creëren door het zorgvuldig toepassen van verlichting. Ook het afschermen van lichtbronnen of het voorkomen van lichtinval in woningen door draaiend verkeer vallen hieronder.
- Verminderen lichtbronnen door reflecterende asfaltdeklaag en bestratingselementen als banden.
- Minimaal het toepassen van dimbare verlichting.
- Toepassen van indirecte/innovatieve verlichting. Hiermee wordt het directe zicht op lichtbronnen voorkomen en kunnen negatieve effecten van verlichting voor de omgeving voorkomen worden.

## 2.3. Geluid

Verkeer brengt altijd geluid met zich mee. Door de aanleg van de rotonde zal er ten opzicht van de huidige situatie een kleine toename van het geluid zijn door optrekkend en afremmend verkeer. Door het relatief kleine projectoppervlak en de gevoeligheid voor wringend verkeer maakt geluidsreducerend asfalt niet tot een interessante optie.

Om de geluidstoename te compenseren en de overlast ervan te beperken hebben de volgende doelen de aandacht:

- Het toepassen van geluiddiffractoren om geluid onder een andere hoek te sturen waardoor achter de diffractoren een geluidsluw gebied ontstaat.
- Door een goede inpassing van de rotonde en eventueel het toepassen van zorgvuldig geplaatste inrichtingselementen het verlagen van de snelheid van het verkeer.

## 2.4. Lucht en water

Hoewel er geen directe aanleiding is om de luchtkwaliteit te verbeteren is aandacht voor deze thema's altijd goed voor de kwaliteit van de leefomgeving. Het aanwezige verkeer zorgt en blijft zorgen voor een uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide. Daar waar dit project kan bijdragen aan het afvangen van deze stoffen is dat een duurzaamheidswinst.

De volgende maatregelen zullen invulling krijgen in het project:

- Zelf reinigende bermten om verontreinigingen van de weg met afstromend regenwater af te vangen voordat infiltratie van het water plaatsvindt.
- Hemelwaterinfiltratie, in relatie tot het vorige punt.
- Beplanting aanbrengen voor de afvang van fijnstof en stikstofdioxide.
- Eisen stellen aan, en beperken van transport tijdens de realisatie om overlast door bijvoorbeeld uitlaatgassen voor de omgeving te beperken.

## 2.5. Trillingen

Net als voor lucht en water, is er geen aanleiding om trillingen door verkeer aan te pakken. Alleen geldt wel dat door de aanpassing van de situatie en de mogelijkheid tot het toepassen van verschillende materialen er trillingen zouden kunnen ontstaan. Daarnaast kunnen tijdens de realisatie trillingen ontstaan die als hinderlijk kunnen worden ervaren.

De volgende doelen zijn geformuleerd voor dit project:

- Realiseren van een homogene constructie, ook in relatie tot bestaande wegonderdelen waardoor overgangen worden beperkt. Daar waar overgangen noodzakelijk zijn is speciale aandacht voor trillingen.
- Middels het contract of de aanbesteding aannemers invulling laten geven aan de beperking van (trillings-)overlast tijdens de realisatie.

## 3. Vervolg uitwerking duurzaamheidsthema's

Nu de invulling van duurzaamheid concreet is gemaakt, staat de verdere uitwerking nog geheel open. Is zijn diverse mogelijkheden om aan de gestelde doelen te werken en benoemde maatregelen gerealiseerd te krijgen. Tijdens de voorbereiding, de aanbesteding en realisatie wordt op verschillende manieren gewerkt aan de realisatie van de gestelde doelen.

Het ontwerpproces van de rotonde zal een interactief karakter hebben om tot een goed mogelijke ruimtelijk inpassing te komen. In het ontwerp komen alle maatregelen terug waaraan zelfstandig invulling gegeven kan worden. Hiermee is de basis voor een duurzame inrichting gecreëerd. Vanuit het ontwerp en de visualisatie ervan in bijvoorbeeld in een beeldkwaliteitsplan, kan gecommuniceerd worden naar buiten.

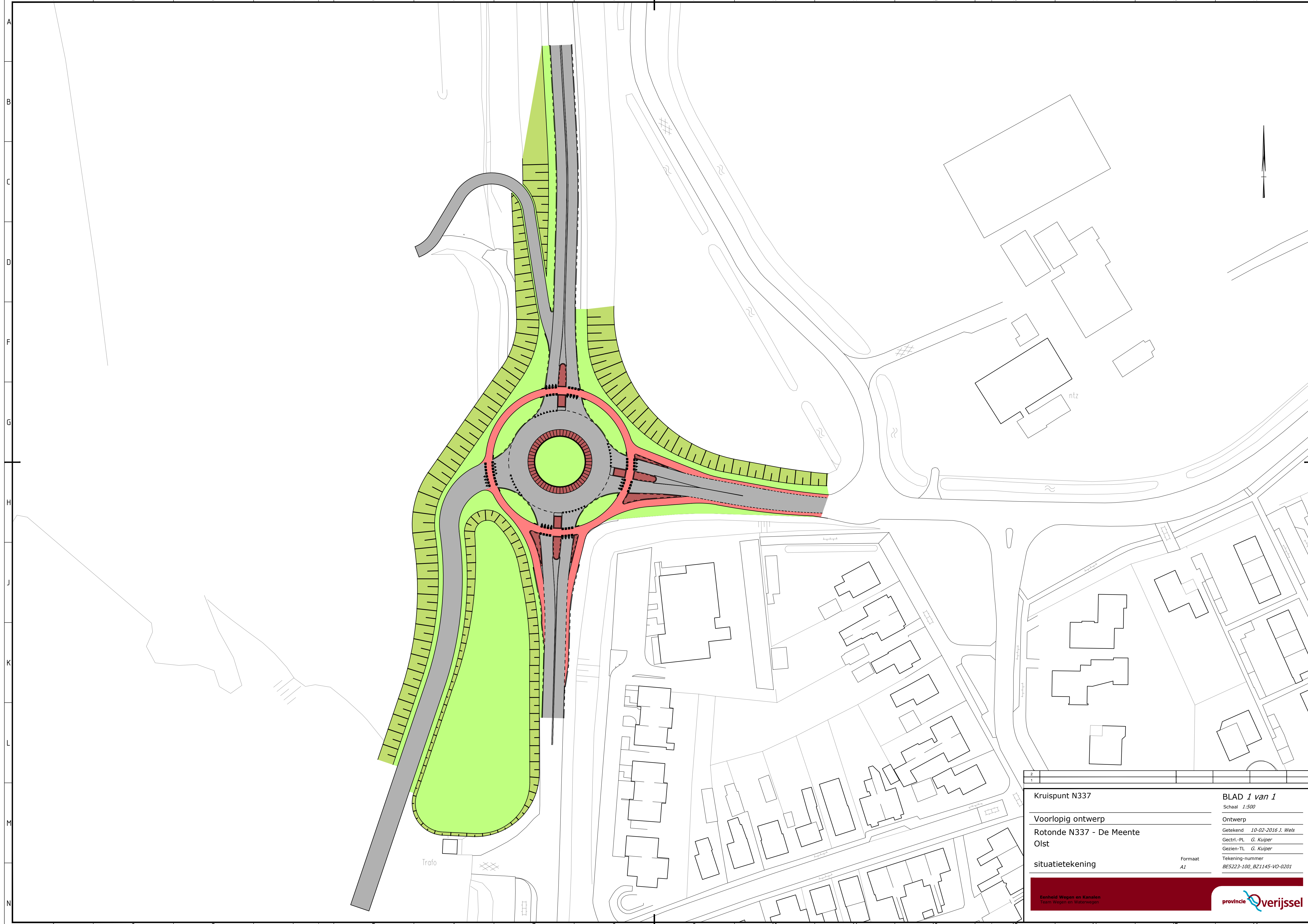
Vanuit het ontwerp wordt gewerkt aan het contract waarin in ieder geval de minimale eisen zijn opgenomen. Het ontwerp wordt vertaald naar technische eisen waarmee de gewenste (beeld)kwaliteit en duurzaamheidsdoelen vastgelegd zijn. De contractvorm zal in een later stadium worden bepaald, er zijn verschillende contractvormen die passen. Bepalend hierbij is de mate van detaillering vanuit de Provincie en de mate van vrijheid voor de aannemer. Met een standaard RAW-bestek, een hybridecontract of zelfs UAV-gc kan de aanbesteding vorm krijgen.

Via de aanbesteding zal gestuurd worden op extra innovatiekracht en aanvullende duurzaamheidsdoelstellingen. Doelen die niet vastgelegd konden worden in het ontwerp of contract kunnen als EMVI-criteria een plek krijgen in de aanbesteding. Op deze manier kunnen doelstellingen alsnog invulling krijgen en het duurzaamheidsresultaat van het project verhoogd worden. Doordat er fictieve korting te behalen valt op de EMVI-criteria is het voor aannemers interessant om meerwaarde te bieden ten opzichte van de minimale contracteisen.



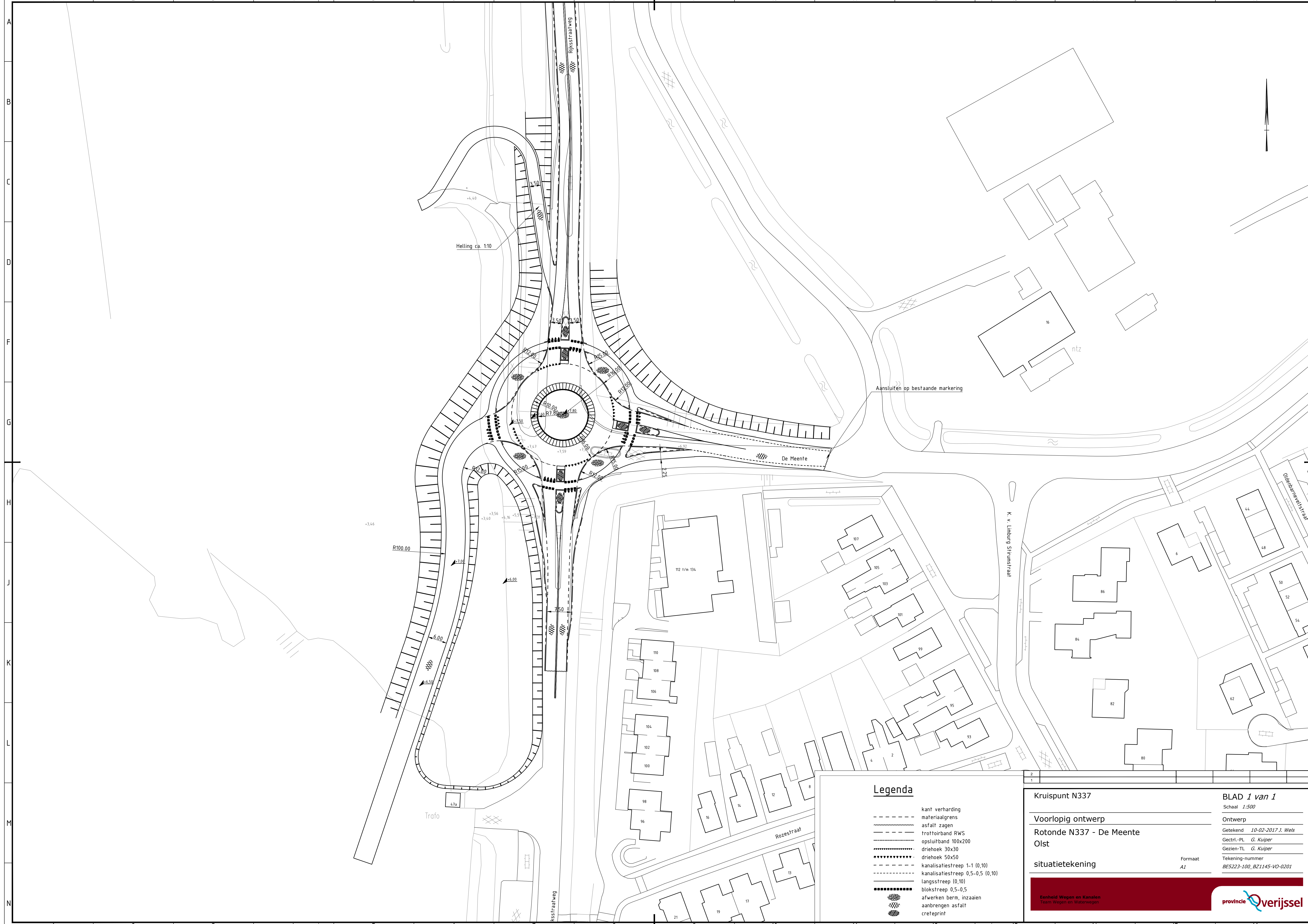


## *Bijlage A4 Voorlopig ontwerp*



2		1	
Kruispunt N337		BLAD 1 van 1	
Voorlopig ontwerp		Schaal 1:500	
Ronde N337 - De Meente		Ontwerp	
Olst		Getekend 10-02-2016 J. Wels	
		Gectrl.-PL G. Kuiper	
		Gezien-TL G. Kuiper	
situatietekening		Tekening-nummer	
		BES223-100_BZ1145-VO-0201	
		Formaat	
		A1	





**Legenda**

- kant verharding
- materiaalgrens
- asfalt zagen
- trottoirband RWS
- opsluitband 100x200
- driehoek 30x30
- driehoek 50x50
- kanalisatiestreek 1-1 (0,10)
- kanalisatiestreek 0,5-0,5 (0,10)
- langsstreek (0,10)
- blokstreek 0,5-0,5
- afwerken berm, inzaaien
- aanbrengen asfalt
- creteprint

<b>Kruispunt N337</b>		<b>BLAD 1 van 1</b>	
Schaal 1:500		Ontwerp	
<b>Voorlopig ontwerp</b>		Getekend 10-02-2017 J. Wels	
<b>Ronde N337 - De Meente</b>		Gectrl.-PL G. Kuiper	
<b>Olst</b>		Gezien-TL G. Kuiper	
situatietekening		Tekening-nummer	
Formaat A1		BES223-100_BZ1145-VO-0201	

*Bijlage A5 Geluid: notitie Quickscan  
reconstrcutie N337 Olst*

## Notitie / Memo

**HaskoningDHV Nederland B.V.**  
**Transport & Planning**

Aan: Gerard Kuiper  
Van: Florian van der Steen en Ramon Nieborg  
Datum: 13 februari 2017  
Kopie: -  
Ons kenmerk: T&PBE5223N001D0.1  
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Quickscan reconstructie N337 Olst**

---

### **Juridische haalbaarheid**

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn grenswaarden opgenomen waaraan dient te worden getoetst in specifieke situaties.

Voor het wijzigen van het kruispunt van de Rijksstraatweg (N337) en De Meente door een rotonde dient op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wgh onderzoek te worden verricht naar de te wijzigen weg of sprake is van reconstructie.

Van Rijksstraatweg (N337) en De Meente moet de geluidbelasting vóór de wijziging en de toekomstige geluidbelasting na wijziging van deze wegen worden onderzocht. Er is sprake van reconstructie als de toekomstige geluidbelasting met 1,50 dB of meer toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. In beginsel is de ten hoogste toelaatbare overschrijding van de grenswaarde als gevolg van "reconstructie van de weg" 5 dB (minder dan onafgerond 5,50 dB). Als ondergrens geldt een geluidbelasting van 48 dB. Voor het bepalen of sprake is van reconstructie is de toekomstige geluidbelasting vergeleken met de huidige geluidbelasting. Indien er eerder hogere waarden zijn vastgesteld, dan dienen deze in de toetsing ook te worden beschouwd. Ten behoeve van deze verkenning is ervan uitgegaan dat er geen eerder vastgestelde hogere waarden zijn op de omliggende woningen.

Daarnaast wordt een nieuwe aansluiting naar Abbott gemaakt op de rotonde. De indicatieve geluidbelastingen van deze weg is getoetst op grond van afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Voor deze weg wordt getoetst of wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is 63 dB.

Voordat wordt getoetst aan de grenswaarden in de Wgh dient volgens art. 110g Wgh de berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer te worden gecorrigeerd. In art. 3.4.1 Rmg2012 is de aftrek van art. 110g Wgh omschreven. Deze aftrek is 5 dB voor wegen waarop de maximumsnelheid minder dan 70 km/uur bedraagt.

### **Uitgangspunten**

Voor het geluidonderzoek zijn de volgende gegevens gehanteerd:

- De gebruikte wegontwerpen zijn gehaald uit de bestanden: "XREF\_GBKN Olst.dwg" en "SO-01\_Variant 1\_Rotonde\_v4.dwg". Hierbij is rekening gehouden met de hoogteligging van de wegen ten opzichte van de woningen.
- De wegdekverharding in de huidige en toekomstige situatie bestaat uit dicht asfaltbeton (DAB)
- De maximumsnelheid op de Rijksstraatweg (N337), De Meente en de toekomstige weg naar Abbott is 50 km/uur.

- De verkeersgegevens zijn afkomstig uit het bestand: "Verkeerscijfers t.b.v. Geluid - v2.xlsx" en zijn bepaald aan de hand van het in 2016 geactualiseerde verkeersmodel voor de gemeente Olst-Wijhe (Goudappel Coffeng, 2016).
- De adressen en functies van de gebouwen zijn ontleend aan de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG).
- De geluidberekeningen worden uitgevoerd met het rekenprogramma GeoMilieu (versie 4.20). Dit rekenprogramma voldoet aan Standaardrekenmethode 2 (SRM2) van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012).

#### Optrektoeslag

De optrektoeslag is een correctieterm ten gevolge van het afremmen en optrekken van het verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt of een situatie die de gemiddelde snelheid van het verkeer sterk beperkt. De optrektoeslag mag alleen worden toegepast als ten gevolge van deze snelheidsbeperkende maatregel de gemiddelde snelheid van de motorvoertuigen ten minste wordt gehalveerd. De optrektoeslag is alleen van toepassing op middelzware en zware motorvoertuigen. In het Rmg2012 wordt de optrektoeslag onderscheiden in een kruispunt- en een obstakeltoeslag.

In de toekomstige situatie wordt het kruispunt voorzien van een rotonde waarbij een optrektoeslag wordt toegepast. De snelheid, waarmee op de rotondes in het rekenmodel is gerekend, is 30 km/uur.

#### **Resultaten**

Om het verschil in geluidbelasting tussen huidig en toekomst te bepalen zijn twee situaties voor de Rijksstraatweg (N337) en De Meente indicatief berekend. De eerste situatie betreft de huidige (2017) situatie (zie bijlage 1). De tweede situatie betreft de toekomstige (2028) situatie waarbij het kruispunt is vervangen door een rotonde (zie bijlage 2).

Uit bijlage 3 (tabel 1 en 2) blijkt dat op de woningen langs het te wijzigen wegvak van de Rijksstraatweg (N337) en De Meente in de toekomstige situatie 2028 geen sprake van een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer. Er is derhalve geen sprake van reconstructie ingevolge de Wgh.

Daarnaast wordt er vanaf de rotonde een toegangsweg richting Abbott aangelegd. Uit bijlage 3 (tabel 3) blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB.

#### **Juridische haalbaarheid**

Uit het indicatieve onderzoek blijkt dat op de omliggende woningen:

- Voor de Rijksstraatweg (N337) en De Meente geen sprake is van reconstructie volgens de Wet geluidhinder vanwege het projecteren van een rotonde.
- Als gevolg van de nieuw aan te leggen weg richting Abbott er geen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB.

Ingevolge de Wet geluidhinder worden er geen aanvullende eisen c.q. maatregelen gesteld aan de wegen.

Bijlage 1: Overzicht kaart huidige (2017) situatie

Bijlage 1a: Verkeersgegevens huidige (2017) situatie

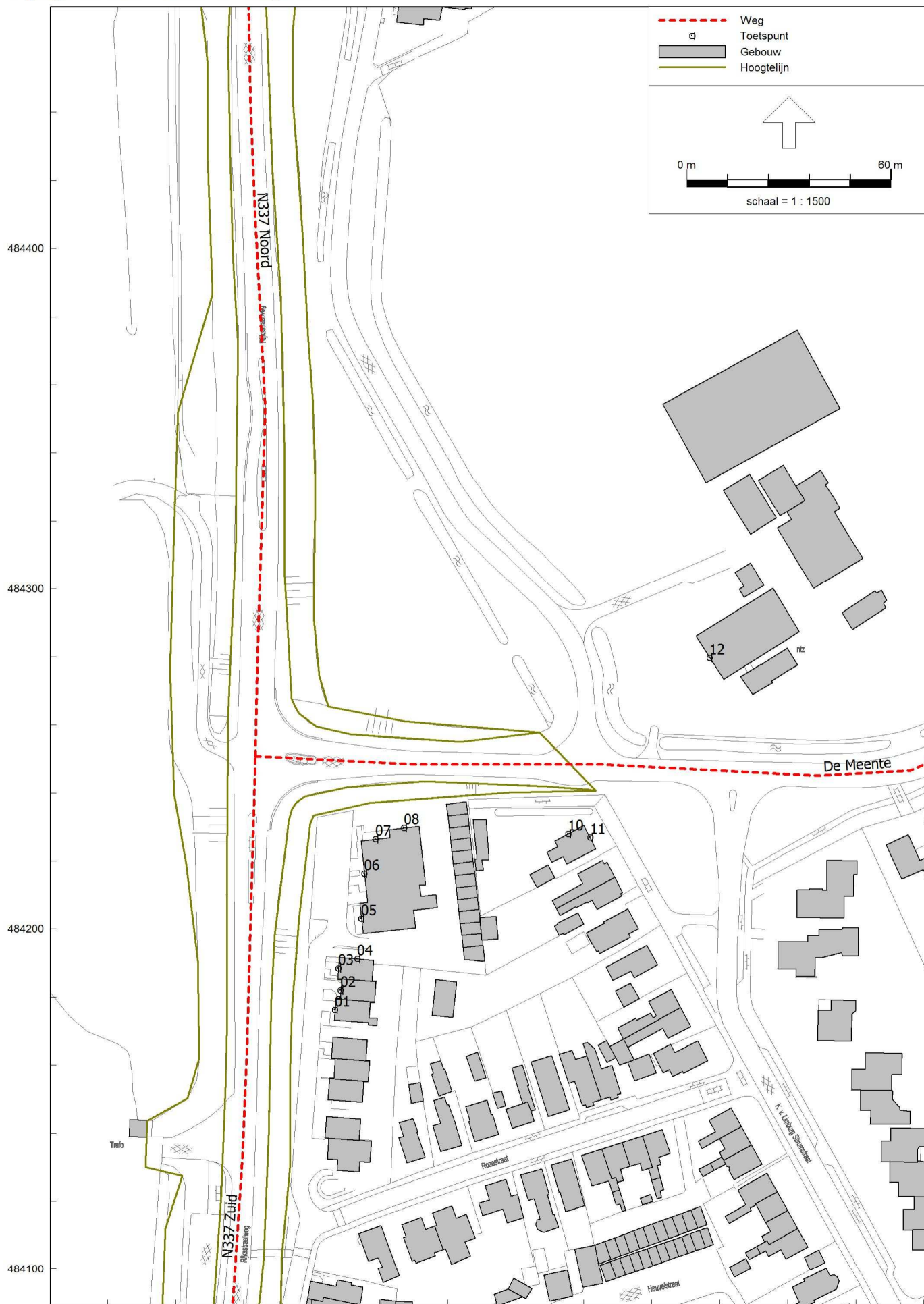
Bijlage 2: Overzicht kaart toekomstige (2028) situatie

Bijlage 2a: Verkeersgegevens toekomstige situatie

Bijlage 3: Tabellen met resultaten van de berekeningen



# Bijlage 1: N337 Olst - Huidig 2017

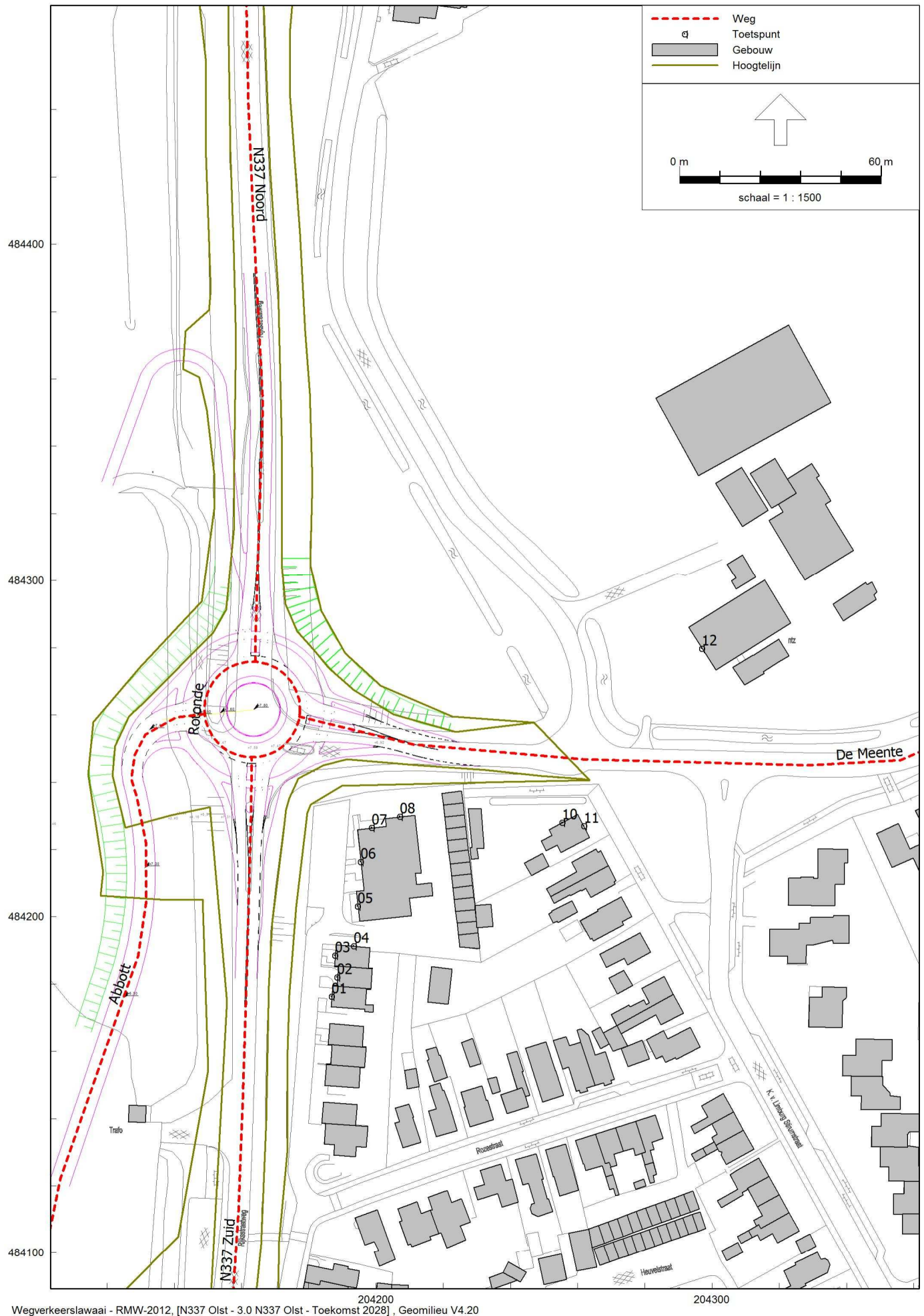


## Bijlage 1a: Verkeersgegevens, huidige situatie 2017

Model: 2.0 N337 Olst - Huidig 2017  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Wegdek	Wegdek	V (LV (D))	Totaal aantal	LV (D)	LV (A)	LV (N)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)
N337 Zuid	W0	Referentiewegdek	50	7993.28	566.25	106.76	19.16	36.27	3.69	1.15	12.30	1.45	0.67
N337 Noord	W0	Referentiewegdek	50	9266.04	656.40	123.78	22.21	42.05	4.28	1.34	14.25	1.69	0.78
De Meente	W0	Referentiewegdek	50	4746.48	336.24	63.39	11.38	21.54	2.19	0.69	7.30	0.86	0.40

# Bijlage 2: N337 Olst - Toekomst 2028



## Bijlage 2a: Verkeersgegevens, toekomstige situatie 2028

Model: 3.0 N337 Olst - Toekomst 2028  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Wegdek	Wegdek	V (LV (D))	Totaal aantal	LV (D)	LV (A)	LV (N)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)
N337 Zuid	W0	Referentiewegdek	50	9521.68	674.52	127.17	22.82	43.21	4.40	1.37	14.65	1.73	0.80
N337 Noord	W0	Referentiewegdek	50	10370.68	734.67	138.51	24.85	47.06	4.79	1.50	15.95	1.89	0.87
Rotonde	W0	Referentiewegdek	30	4973.24	352.30	66.42	11.92	22.57	2.30	0.72	7.65	0.91	0.42
De Meente	W0	Referentiewegdek	50	5453.84	386.35	72.84	13.07	24.75	2.52	0.79	8.39	0.99	0.46
Abbott	W0	Referentiewegdek	50	925.16	46.26	8.42	1.58	8.30	1.51	0.28	16.60	3.02	0.57

**Bijlage 3**
*Tabel 1: Geluidbelasting als gevolg van de N337 voor de huidige (2017) en toekomstige (2028) situatie*

ID	Adres en gevelorientatie	H (meter)	Geluidbelasting $L_{den}$ (dB) incl. Aftrek art. 110g Wgh			Verschil (dB)
			Huidig	Grenswaarde	Toekomstige	Grenswaarde & Toekomstige
01_A	Benedendijk 106, West	1,5	52,62	52,62	53,49	0,87
01_B	Benedendijk 106, West	4,5	54,30	54,30	55,12	0,82
01_C	Benedendijk 106, West	7,5	54,44	54,44	55,25	0,81
02_A	Benedendijk 108, West	1,5	52,15	52,15	52,96	0,81
02_B	Benedendijk 108, West	4,5	53,84	53,84	54,58	0,74
02_C	Benedendijk 108, West	7,5	54,00	54,00	54,71	0,71
03_A	Benedendijk 110, West	1,5	52,48	52,48	53,39	0,91
03_B	Benedendijk 110, West	4,5	54,21	54,21	55,07	0,86
03_C	Benedendijk 110, West	7,5	54,37	54,37	55,2	0,83
04_A	Benedendijk 110, Noord	1,5	49,00	49,00	49,99	0,99
04_B	Benedendijk 110, Noord	4,5	50,65	50,65	51,52	0,87
04_C	Benedendijk 110, Noord	7,5	50,93	50,93	51,75	0,82
05_A	Benedendijk 112 - 134, West 1	1,5	51,38	51,38	52,38	1,00
05_B	Benedendijk 112 - 134, West 1	4,5	53,13	53,13	53,99	0,86
05_C	Benedendijk 112 - 134, West 1	7,5	53,32	53,32	54,18	0,86
05_D	Benedendijk 112 - 134, West 1	10,5	53,31	53,31	54,17	0,86
06_A	Benedendijk 112 - 134, West 2	1,5	51,20	51,20	52,31	1,11
06_B	Benedendijk 112 - 134, West 2	4,5	53,26	53,26	54,22	0,96
06_C	Benedendijk 112 - 134, West 2	7,5	53,50	53,50	54,47	0,97
06_D	Benedendijk 112 - 134, West 2	10,5	53,57	53,57	54,55	0,98
07_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	1,5	47,68	48,00	49,06	1,06
07_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	4,5	50,73	50,73	51,64	0,91
07_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	7,5	51,05	51,05	51,96	0,91
07_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	10,5	51,09	51,09	52,01	0,92
08_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	1,5	45,54	48,00	47,05	-0,95
08_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	4,5	48,61	48,61	49,36	0,75
08_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	7,5	49,17	49,17	49,87	0,70
08_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	10,5	49,23	49,23	49,97	0,74
10_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	1,5	40,84	48,00	41,07	-6,93
10_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	4,5	43,33	48,00	43,57	-4,43
10_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	7,5	44,46	48,00	44,7	-3,30
11_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	1,5	36,01	48,00	36,39	-11,61

11_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	4,5	37,13	48,00	37,49	-10,51
11_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	7,5	37,21	48,00	37,5	-10,50
12_A	Rijksstraatweg 16, West	1,5	40,78	48,00	41,13	-6,87
12_B	Rijksstraatweg 16, West	4,5	42,24	48,00	42,59	-5,41
12_C	Rijksstraatweg 16, West	7,5	43,01	48,00	43,36	-4,64

Tabel 2: Geluidbelasting als gevolg van de **De Meente** voor de huidige (2017) en toekomstige (2028) situatie

ID	Adres en gevelorientatie	H (meter)	Geluidbelasting $L_{den}$ (dB) incl. Aftrek art. 110g Wgh			Vershil (dB)
			Huidig	Grenswaarde	Toekomstige	Grenswaarde & Toekomstige
01_A	Benedendijk 106, West	1,5	36,58	48	34,69	-13,31
01_B	Benedendijk 106, West	4,5	38,88	48	36,52	-11,48
01_C	Benedendijk 106, West	7,5	39,18	48	36,9	-11,1
02_A	Benedendijk 108, West	1,5	34,8	48	28,76	-19,24
02_B	Benedendijk 108, West	4,5	37,47	48	30,69	-17,31
02_C	Benedendijk 108, West	7,5	38,09	48	31,89	-16,11
03_A	Benedendijk 110, West	1,5	38,88	48	36,49	-11,51
03_B	Benedendijk 110, West	4,5	40,94	48	38,49	-9,51
03_C	Benedendijk 110, West	7,5	41,04	48	38,58	-9,42
04_A	Benedendijk 110, Noord	1,5	40,47	48	36,99	-11,01
04_B	Benedendijk 110, Noord	4,5	42,78	48	39,86	-8,14
04_C	Benedendijk 110, Noord	7,5	43,1	48	40,57	-7,43
05_A	Benedendijk 112 - 134, West 1	1,5	41,42	48	37,88	-10,12
05_B	Benedendijk 112 - 134, West 1	4,5	43,49	48	40,17	-7,83
05_C	Benedendijk 112 - 134, West 1	7,5	43,56	48	40,35	-7,65
05_D	Benedendijk 112 - 134, West 1	10,5	42,09	48	38,42	-9,58
06_A	Benedendijk 112 - 134, West 2	1,5	43,84	48	40,88	-7,12
06_B	Benedendijk 112 - 134, West 2	4,5	45,71	48	43,2	-4,8
06_C	Benedendijk 112 - 134, West 2	7,5	45,74	48	43,31	-4,69
06_D	Benedendijk 112 - 134, West 2	10,5	45,72	48	43,35	-4,65
07_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	1,5	49,41	49,41	48,35	-1,06
07_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	4,5	50,81	50,81	49,83	-0,98
07_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	7,5	50,79	50,79	49,82	-0,97
07_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	10,5	50,71	50,71	49,76	-0,95
08_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	1,5	50,77	50,77	50,13	-0,64
08_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	4,5	52,19	52,19	51,66	-0,53
08_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	7,5	52,58	52,58	52,18	-0,4



08_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	10,5	52,5	52,5	52,16	-0,34
10_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	1,5	51,52	51,52	52,31	0,79
10_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	4,5	52,27	52,27	52,99	0,72
10_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	7,5	52,14	52,14	52,85	0,71
11_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	1,5	50,05	50,05	50,98	0,93
11_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	4,5	50,69	50,69	51,55	0,86
11_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	7,5	50,73	50,73	51,56	0,83
12_A	Rijksstraatweg 16, West	1,5	46,25	48	46,69	-1,31
12_B	Rijksstraatweg 16, West	4,5	47,93	48	48,42	0,42
12_C	Rijksstraatweg 16, West	7,5	48,05	48,05	48,53	0,48

Tabel 3: Geluidbelasting als gevolg van de toegangsweg **Abbott** toekomstige (2028) situatie

ID	Adres en gevelorientatie	H (meter)	Geluidbelasting $L_{den}$ (dB) incl, Aftrek art, 110g Wgh	
			Huidig	Grenswaarde
01_A	Benedendijk 106, West	1,5	31	48
01_B	Benedendijk 106, West	4,5	38	48
01_C	Benedendijk 106, West	7,5	40	48
02_A	Benedendijk 108, West	1,5	31	48
02_B	Benedendijk 108, West	4,5	38	48
02_C	Benedendijk 108, West	7,5	40	48
03_A	Benedendijk 110, West	1,5	31	48
03_B	Benedendijk 110, West	4,5	38	48
03_C	Benedendijk 110, West	7,5	41	48
04_A	Benedendijk 110, Noord	1,5	31	48
04_B	Benedendijk 110, Noord	4,5	36	48
04_C	Benedendijk 110, Noord	7,5	38	48
05_A	Benedendijk 112 - 134, West 1	1,5	32	48
05_B	Benedendijk 112 - 134, West 1	4,5	38	48
05_C	Benedendijk 112 - 134, West 1	7,5	41	48
05_D	Benedendijk 112 - 134, West 1	10,5	41	48
06_A	Benedendijk 112 - 134, West 2	1,5	33	48
06_B	Benedendijk 112 - 134, West 2	4,5	39	48
06_C	Benedendijk 112 - 134, West 2	7,5	41	48
06_D	Benedendijk 112 - 134, West 2	10,5	41	48
07_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	1,5	33	48
07_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	4,5	39	48
07_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	7,5	40	48

07_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	10,5	40	48
08_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	1,5	33	48
08_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	4,5	36	48
08_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	7,5	37	48
08_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	10,5	37	48
10_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	1,5	23	48
10_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	4,5	28	48
10_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	7,5	31	48
11_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	1,5	21	48
11_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	4,5	23	48
11_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	7,5	23	48
12_A	Rijksstraatweg 16, West	1,5	26	48
12_B	Rijksstraatweg 16, West	4,5	28	48
12_C	Rijksstraatweg 16, West	7,5	29	48

*Bijlage A6 Notitie Luchtkwaliteit en  
stikstofdepositie Rotonde N337-De  
Meente*

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Planning & Strategy

Aan: Gemeente Olst-Wijhe  
Van: Lara Haxe-Verhoeven  
Datum: 23 september 2016  
Kopie:  
Ons kenmerk: P&SN001D01BE\_5223\_20160923  
Classificatie: Beperkt verspreid

**Onderwerp: Luchtkwaliteit en stikstofdepositie Rotonde N377-De Meente**

In deze memo wordt onderbouwd of het aanpassen van het kruispunt N337 – De Meente effecten heeft op de luchtkwaliteit en op de stikstofdepositie. Hiervoor worden de verkeerskenmerken voor en na de aanpassing vergeleken. Daarnaast wordt gekeken of de afstand tussen het verkeer en de gebouwen, respectievelijk het natuurgebied wijzigt.

### Situatiebeschrijving

In de huidige situatie is de N337 een voorrangsweg. Het verkeer vanaf De Meente verleent voorrang aan het doorgaand verkeer op de N337. In de autonome situatie komt een nieuwe weg te liggen tegenover de huidige aansluiting van De Meente op de N337. Deze weg heet Abbot. De Meente en Abbot verlenen beiden voorrang aan de N337.

In 2018 wordt het kruispunt vervangen door een rotonde. In de situatie met rotonde worden de wegen die aansluiten op de rotonde naar buiten geplaatst, waardoor de weg meer ruimte inneemt. Ook de rotonde zelf is ruimer opgezet dan de voorgenomen kruising. In Afbeelding 1 staat de nieuwe rotonde geprojecteerd over een luchtfoto van de huidige situatie.



**Afbeelding 1.** Projectie van de nieuwe rotonde

Het verkeer vanaf De Meente en Abbot verlenen in de autonome situatie voorrang aan de N337. In de nieuwe situatie zijn alle wegen gelijkwaardig aan elkaar. Op basis van de huidige inzichten zal dit niet leiden tot een wachtrij op de N337 en/of de overige wegen.

Direct ten westen van de N337 ligt het Natura 2000-gebied Rijntakken. Aan de oostelijke zijde liggen woningen. In dit onderzoek wordt beoordeeld of de aanpassing van het kruispunt N337-De Meente effecten heeft op de woningen en/of het natuurgebied.

## Luchtkwaliteit

### Wettelijk kader luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht is opgenomen onder 'Titel 5.2. Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm) (StB. 2007, 434). Deze wet is de Nederlandse implementatie van de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit<sup>1</sup>. In de wet zijn grenswaarden opgenomen die een voorgeschreven kwaliteitsniveau beschrijven.

#### Grenswaarden

In bijlage 2 van de Wm zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor concentraties van stoffen in de buitenlucht. De stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>) grenswaarden worden in de Nederland op een aantal locaties overschreden of bijna overschreden. Daarom zijn voor deze stoffen in dit onderzoek luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. Van de overige stoffen waarvoor in de Wm grenswaarden of richtwaarden zijn opgesteld<sup>2</sup> worden deze waarden de laatste jaren nergens in Nederland overschreden en vertonen de concentraties een dalende trend. De grenswaarden voor de drie meest kritische stoffen zijn in tabel 1 opgenomen.

**Tabel 1.** Grenswaarden uit bijlage 2 van de Wm

Stof	Grenswaarde		Toetsingsperiode
NO <sub>2</sub> (stikstofdioxide)	40	µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde
	200	µg/m <sup>3</sup>	Uurgemiddelden, mag max. 18x per kalenderjaar overschreden worden
PM <sub>10</sub> (fijn stof)	40	µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde
	50	µg/m <sup>3</sup>	24 uurgemiddelden, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden.
PM <sub>2,5</sub> (fijn stof)	25	µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde

#### Wettelijke grondslagen luchtkwaliteit

De wettelijke plicht om aannemelijk te maken dat met een project of besluit wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen in titel 5.2, volgt uit art. 5.16, tweede lid, Wm. Daarin is een limitatieve lijst

<sup>1</sup> Richtlijn 2008/50/EG van het Europees parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa.

<sup>2</sup> Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen.

opgenomen met bevoegdheden of wettelijke voorschriften die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. De grondslagen voor luchtkwaliteit zijn:

1. er is geen sprake van overschrijding van grenswaarden (art. 5.16, eerste lid, sub a);
2. er is sprake van een niet in betekenende mate bijdrage aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 eerste lid, sub c);
3. er is sprake van overschrijding van grenswaarden, maar als gevolg van de uitoefening is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 eerste lid, sub b onder 1);
4. er is sprake van overschrijding van grenswaarden, maar ten gevolge van een door de uitoefening optredend effect of een samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 eerste lid, sub b onder 2);
5. de uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 eerste lid, sub d).

Wanneer een plan of project voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

### Huidige en autonome situatie

In de Monitoringstool<sup>3</sup> van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn gegevens beschikbaar die beschrijven wat de huidige en verwachte luchtkwaliteit is in Nederland. In de Monitoringstool wordt de huidige situatie beschreven met behulp van de meet- en rekengegevens uit het gepasseerd jaar (2014). De prognoses beschrijven de jaren 2015, 2020 en 2030.

Het prognosejaar 2020 beschrijft de verwachte concentraties voor de autonome situatie van het project. In tabel 2 zijn de maximale concentraties langs de N337 ter hoogte van De Meente weergegeven. Deze concentraties zijn ruim onder de grenswaarde. De maximale concentraties bevinden zich allemaal ten zuidwesten van het kruispunt met de Meente.

**Tabel 2.** Maximale concentraties 2020

Receptor_ID	NO <sub>2</sub> -concentratie [µg/m <sup>3</sup> ]	PM <sub>10</sub> -concentratie [µg/m <sup>3</sup> ]	PM <sub>2,5</sub> -concentratie [µg/m <sup>3</sup> ]
214476	12,7	19,3	11,4
Grenswaarde	40	40	25

### Plansituatie

In de plansituatie wordt de weg breder dan in de autonome situatie. Het verkeer wordt hierdoor uit elkaar getrokken waardoor de uitstoot meer verspreid optreedt. Voor de luchtkwaliteit op de wettelijke toetsafstand, 10 meter van de wegrand, betekent dit dat de concentraties afnemen.

Aangezien de concentraties in de autonome situatie voldoen aan de grenswaarden uit art. 5.16, eerste lid, sub a mag worden gesteld dat ook de concentraties met rotonde onder de grenswaarden blijven.

<sup>3</sup> [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)



## Conclusie luchtkwaliteit

De ontwikkelingen in relatie tot de rotonde voldoen aan de Wet Milieubeheer, art. 5.16, eerste lid, sub a.

## Stikstofdepositie

### Wettelijk kader stikstofdepositie

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) moet in beeld worden gebracht of beoogde ontwikkelingen a) mogelijk een significant gevolg hebben voor de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden in het licht van de instandhoudings-doelstellingen of b) de wezenlijke kenmerken van Beschermd Natuurmonumenten aantasten. In dit kader moeten mogelijke effecten van vermisting in de vorm van stikstofdepositie in beschouwing worden genomen. Wegverkeer is een van de bronnen van stikstofdepositie.

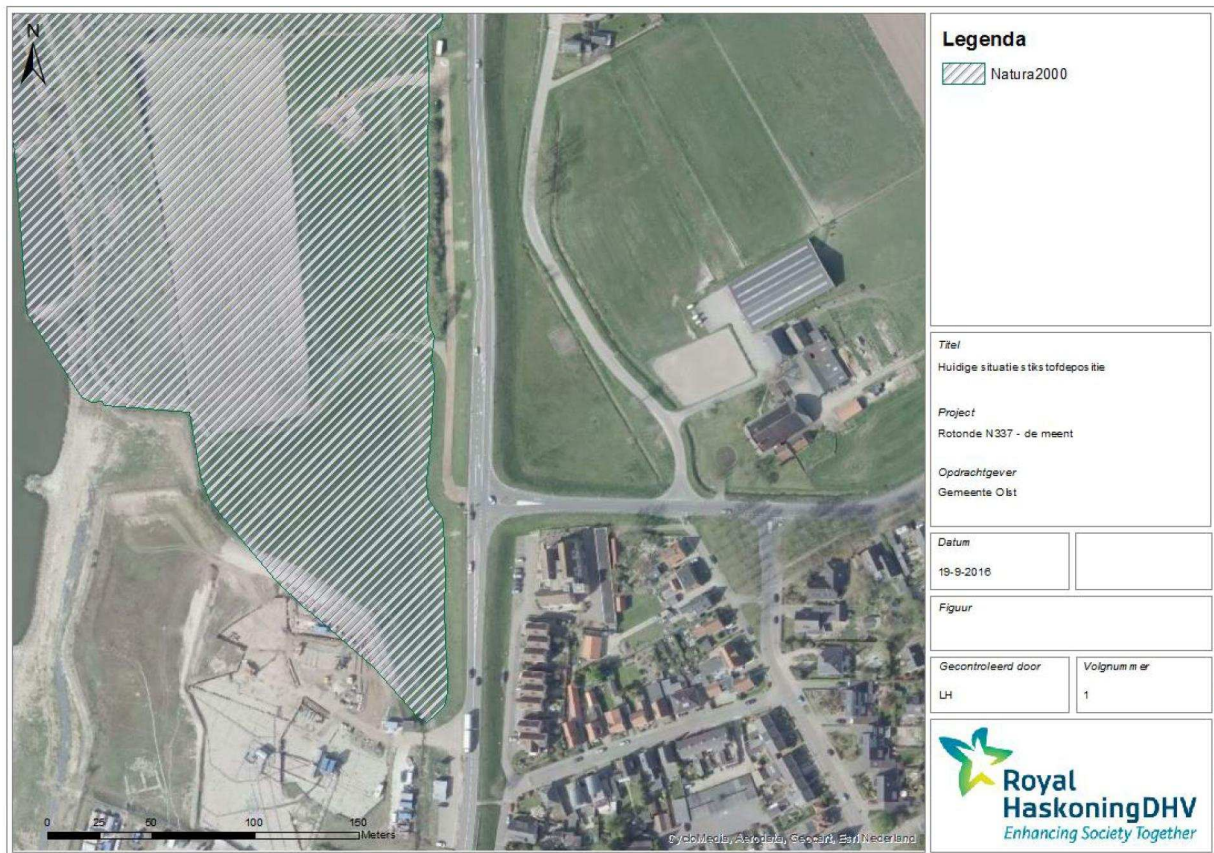
Sinds 1 juli 2015 is de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden. Ten behoeve van de PAS is het rekeninstrumentarium AERIUS Calculator ontwikkeld. Dit model berekent de bijdrage van verschillende bronnen aan de stikstofdepositie op de daarvoor relevante locaties. Deze locaties bevinden zich binnen Natura 2000 gebieden en worden weergegeven en aangeduid als relevante hexagonen<sup>4</sup>.

### Huidige en autonome situatie

In afbeelding 2 staat de huidige situatie weergegeven. De N337 loopt van noord naar zuid dicht langs het Natura2000-gebied De Rijntakken. De aanleg van de Abbot, tegenover De Meent, valt onder de autonome ontwikkeling en wordt niet nader beschouwd in dit onderzoek.

---

<sup>4</sup> Een hexagoon heeft een oppervlakte van 1 ha.



**Afbeelding 2.** Het Natura2000-gebied naast de N337

## Plansituatie

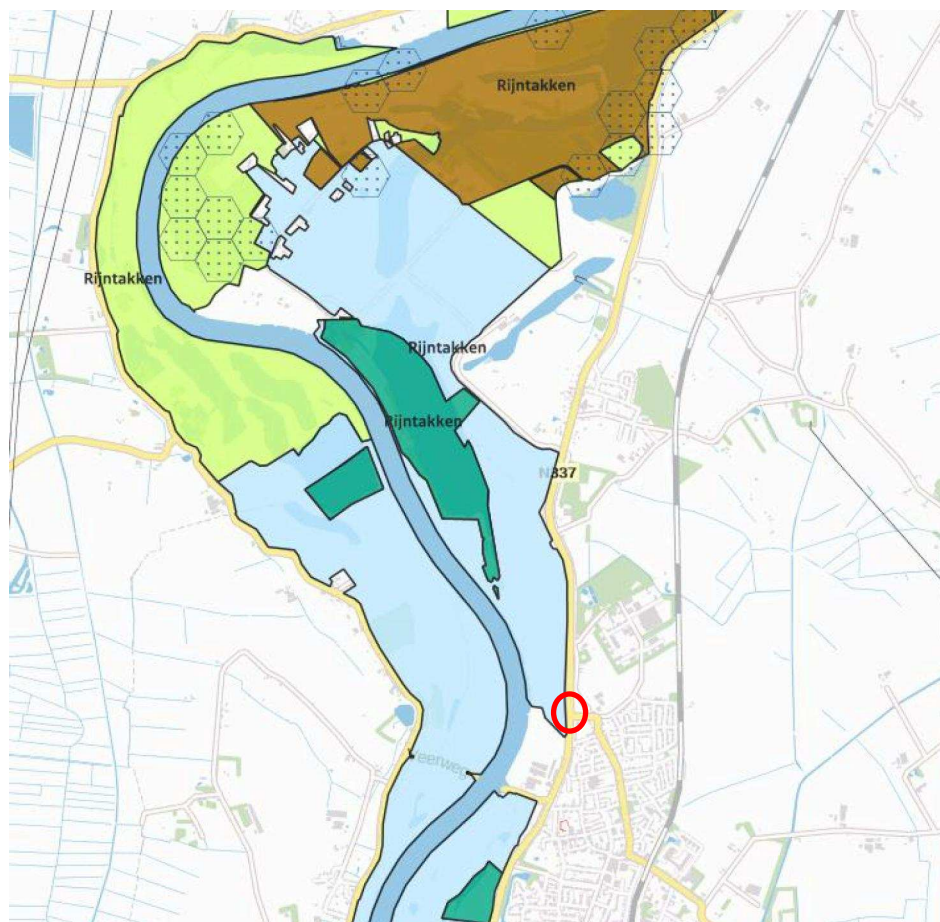
In de plansituatie wordt het kruispunt van De Meent, Abbot en de N337 vervangen door een rotonde. De verkeersintensiteiten nemen hierbij niet toe.

In de plansituatie wordt de weg ter hoogte van de kruising met De Meente en Abbot breder. Hierdoor komt een deel van de weg dicht bij het N2000-gebied te liggen. Vanwege de korte afstand tussen de rotonde en het Natura 2000-gebied is het mogelijk dat er lokaal een toename van de depositie plaatsvindt. Er is daarom onderzocht of de lokale effecten plaatsvinden op gevoelige locaties van het gebied.

In de AERIUS applicatie Monitor 2015<sup>5</sup> staan de gevoelige locaties van de Natura2000 opgenomen als 'relevante hexagonen'. Bij een berekening in het AERIUS vindt de beoordeling van stikstofdepositie plaats op deze relevante hexagonen.

In afbeelding 3 staan de relevante hexagonen in De Rijntakken weergegeven ten opzichte van de rood omcirkelde locatie van de rotonde. De afstand tussen de relevante hexagonen en de rotonde is ruim 2,5 kilometer. Op deze afstand is het effect van de wegverplaatsing verwaarloosbaar klein. De rotonde leidt daarom niet tot een toename van de stikstofdepositie op de relevante hexagonen in het Natura 2000-gebied de Rijntakken.

<sup>5</sup> <https://monitor.aerius.nl/monitor/>



**Afbeelding 3.** Relevante hexagonen in de Rijntakken

### **Conclusie stikstofdepositie**

De realisatie van de rotonde heeft geen effect op de stikstofdepositie ter hoogte van de relevante hexagonen van het Natura2000-gebied de Rijntakken.

*Bijlage A7 Voortoets Natura 2000  
Rijntakken en Natuurnetwerk (voorheen  
EHS)*



## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Water

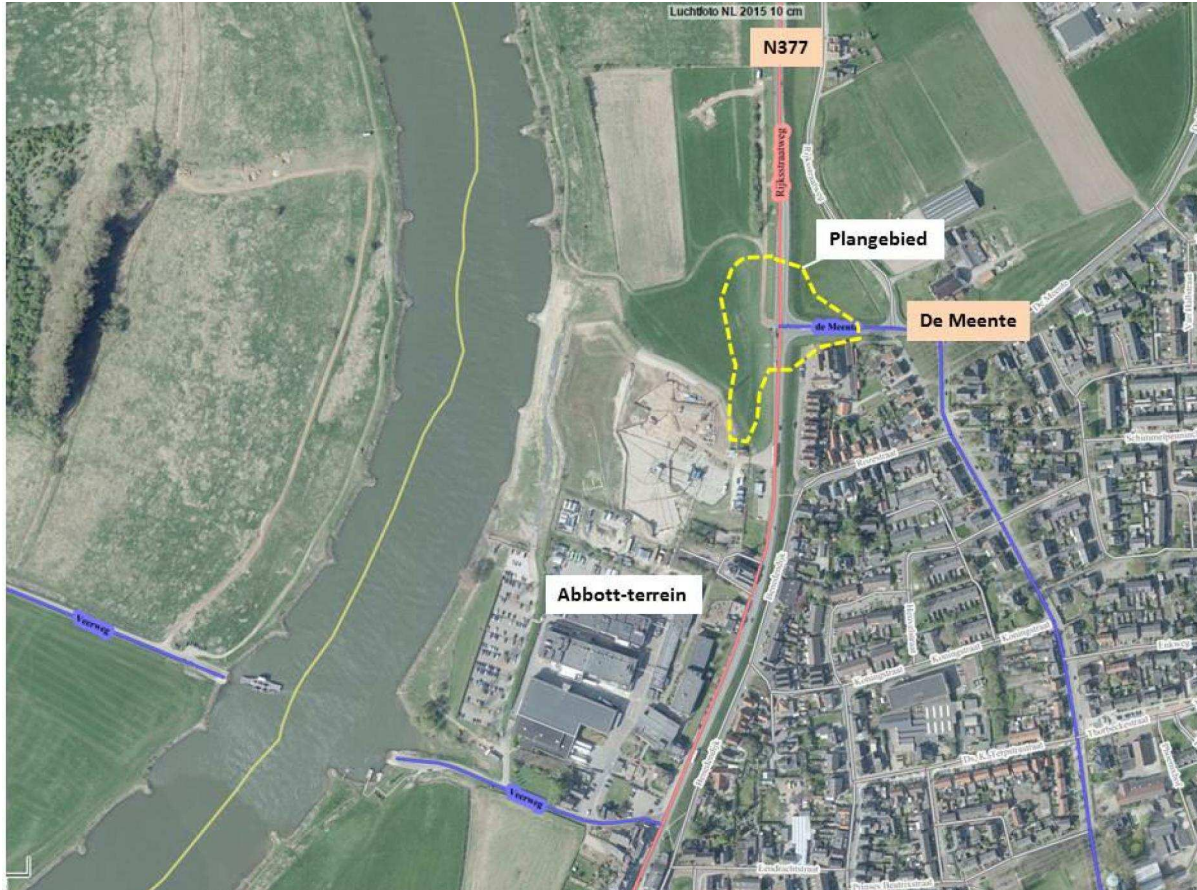
Aan: Sjoerd Hoekstra  
Van: Hanita Zweers  
Datum: 2 september 2016  
Kopie:  
Ons kenmerk: T&PBE5223N002D02  
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: **N337 - De Meente: Voortoets/Quickscan beschermde natuurwaarden Natura 2000 Rijntakken en Flora- en faunawet**

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Op de N337 (Deventer – Zwolle) in Olst ligt het kruispunt N337/Rijksstraatweg met De Meente. Beide wegen hebben een gebiedsontsluitende functie voor de kern Olst op zichzelf en voor de ontsluiting van Olst richting Zwolle en Deventer. In nevenstaande afbeelding is de locatie van het kruispunt weergegeven.



Figuur 1-1: Ligging plangebied kruising N337-De Meente

Hoewel de huidige vormgeving als voorrangskruispunt voldoet aan de wet- en regelgeving, vinden op het kruispunt regelmatig ongevallen plaats als gevolg van het niet of onvoldoende verlenen van voorrang. De potentieel verkeersonveilige situaties worden versterkt omdat langzaam verkeer van dezelfde rijbaan gebruikt maakt als snelverkeer.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren is het voornemen om een rotonde op dit kruispunt te realiseren. De nieuwe inrichting wordt gecombineerd met een nieuwe noordelijke ontsluiting van het Abbott-terrein waarbij de huidige ontsluiting op de Veerweg kan komen te vervallen. Hierdoor wordt de verkeersdruk op ontsluiting op de Veerweg ontlast.

De nieuwe inrichting betreft een ruimtelijke ontwikkeling die aan de natuurwet- en regelgeving getoetst moet worden. Dit betreft de toetsing aan de Natuurbeschermingswet en Flora -en faunawet. De Natuurbeschermingswet regelt de bescherming van Natura 2000 gebieden en bijbehorende instandhoudingsdoelen waarvoor deze zijn aangewezen. Direct westelijk van het plangebied liggen de uiterwaarden van de IJssel dat onderdeel is van Natura 2000 Rijntakken. De Flora- en faunawet regelt de bescherming van inheemse soorten. Deze notitie betreft een bureaustudie naar de mogelijke effecten op wettelijk beschermde natuurwaarden in het kader van de Natuurbeschermingswet en de Flora -en faunawet.

### **1.2 Doel**

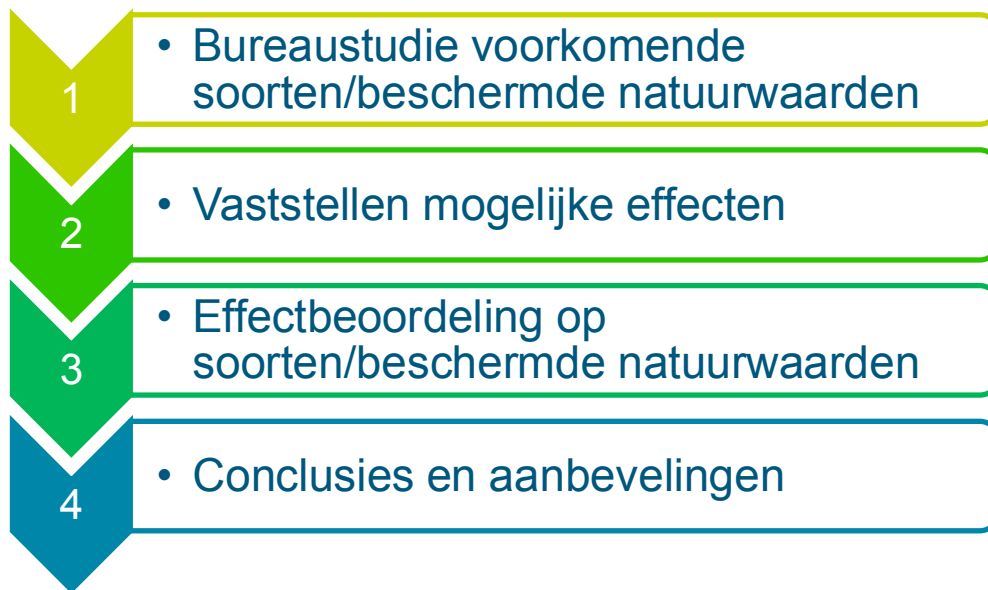
Het doel van deze bureaustudie is het in kaart brengen van de te verwachten effecten op de wettelijk beschermde natuurwaarden in en in de nabijheid van het kruispunt. Deze bureaustudie betreft geen gerichte inventarisatie van soorten - er is geen veldbezoek uitgevoerd.

### **1.3 Werkwijze**

Om een indruk te krijgen van het voorkomen van beschermde natuurwaarden in het plangebied en omgeving is een bureaustudie uitgevoerd. Ten aanzien van Natura 2000 Rijntakken is gekeken naar de begrenzing, de instandhoudingsdoelen en aanwezigheid van beschermde waarden op basis van het aanwijzingsbesluit en Natura 2000 beheerplan. In het kader van de Flora- en faunawet zijn voor de aanwezigheid van soorten de openbaar beschikbare verspreidingsinformatie bronnen geraadpleegd zoals de NDFP, [www.ravon.nl](http://www.ravon.nl), [www.telmee.nl](http://www.telmee.nl), [www.zoogdiervereniging.nl](http://www.zoogdiervereniging.nl) en [www.sovon.nl](http://www.sovon.nl).

Vervolgens is er een beknopte analyse gemaakt van de voorgenomen werkzaamheden van het project en de mogelijke effecten daarvan op de beschermde natuurwaarden die mogelijk voorkomen in het gebied. Er wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen.



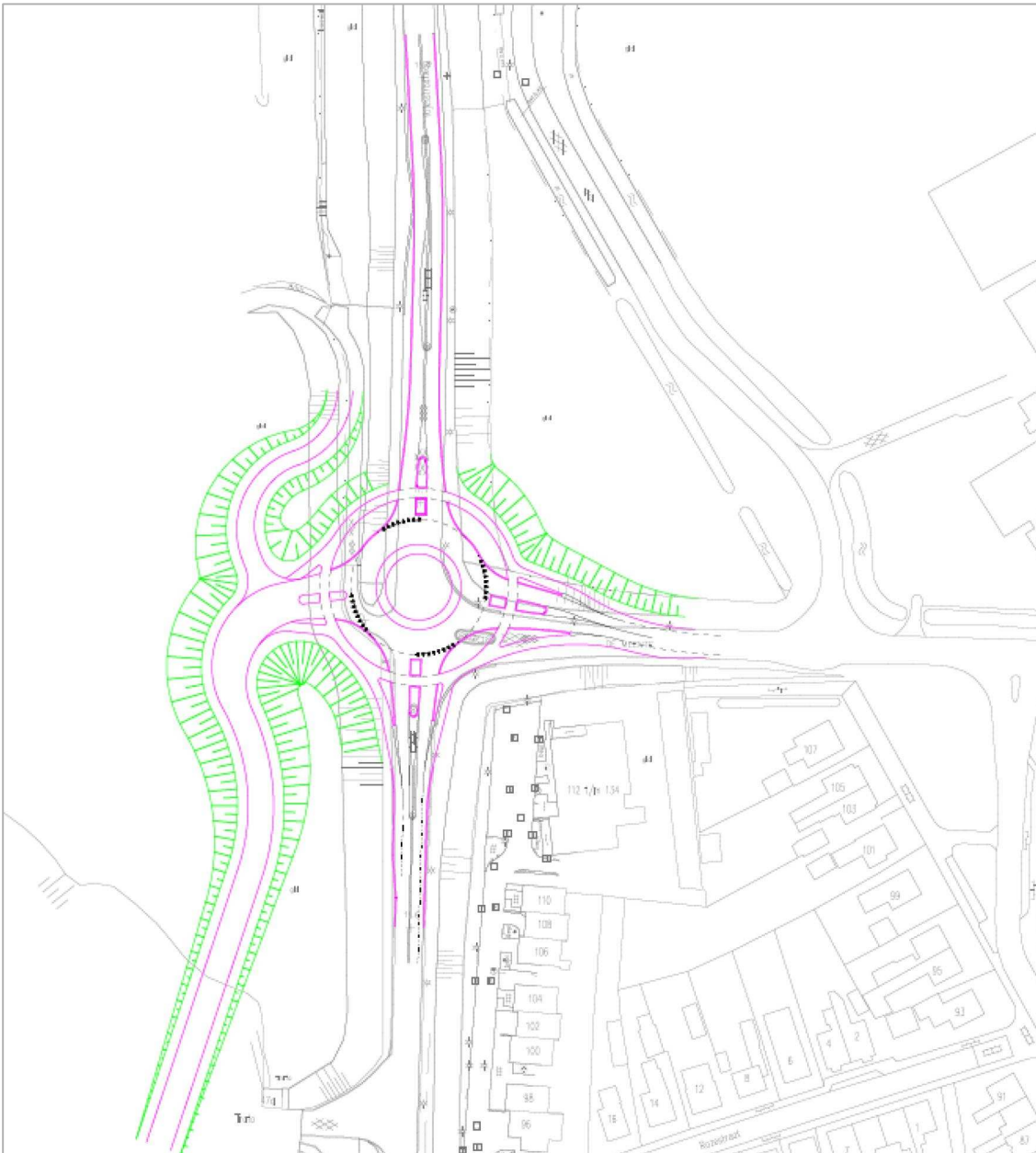


#### 1.4 Leeswijzer

In de volgende paragraaf wordt de voorgenomen ingreep (inclusief plangebied beschrijving) toegelicht. Vervolgens wordt een beschrijving van de voorkomende of te verwachten beschermde soorten gegeven. Daarna wordt een inschatting en beoordeling van de effecten gemaakt. Er wordt afgesloten met eindconclusies van deze toetsing en consequenties van de ingreep in het kader van de Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet.

## 2. Plangebied en voorgenomen ingreep

In figuur 2-1 is het plangebied met het voorlopig ontwerp weergegeven. Het huidige kruispunt wordt vervangen door een rotonde met een gewijzigde aansluiting in noordwestelijk richting naar de IJssel. In zuidwestelijke richting komt een geheel nieuwe ontsluiting naar het Abbott-terrein.



Figuur 2-1: Voorlopig ontwerp aansluiting N337 - De Meente als rotonde

Gekeken naar de mogelijke effecten op natuurwaarden zijn de volgende storingsfactoren relevant: *tijdelijke en blijvende vernietiging* van leefgebied en *tijdelijke verstoring* gedurende de werkzaamheden. De verkeersafwikkeling van en naar het Abbott-terrein wijzigt door de ingreep. De herinrichting levert geen extra verkeer op.

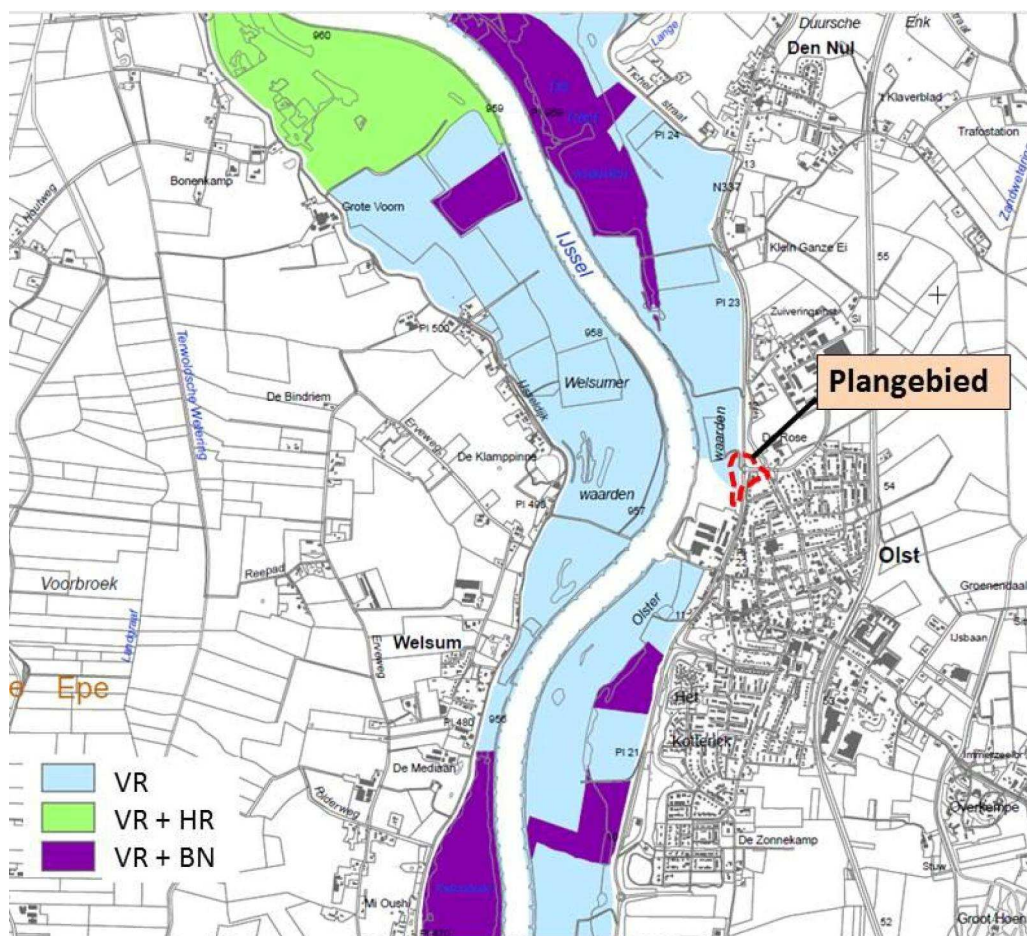
De werkzaamheden in de uiterwaarden worden buiten het hoogwaterseizoen uitgevoerd.

### 3. Natura 2000 Rijntakken

#### 3.1 Beschermde waarden Natura 2000 Rijntakken

##### 3.1.1 Gebiedsbeschrijving en instandhoudingsdoelen

Het Natura 2000-gebied Rijntakken omvat 4 deelgebieden: Uiterwaarden IJssel, Uiterwaarden Neder-RijnGelderse Poort en de Waal. Het Natura 2000 gebied omvat 23.000 ha. Het gebied is grotendeel als vogelrichtlijngebied (VR) aangewezen. Ongeveer 8.350 ha is zowel vogel- als habitatrictlijngebied (VR+HR). Westelijk van het plangebied ligt de Olsterwaarden dat als vogelrichtlijngebied is aangewezen. Op grotere afstand liggen gebieden met doelen vanuit de beschermde natuurmonumenten en habitatrictlijngebied (VR+BN).



Figuur 3-1: Ligging plangebied (indicatief) ten opzichte van Natura 2000 Rijntakken

Het deelgebied Uiterwaarden IJssel omvat het systeem van de rivier de IJssel, de aanliggende oeverwallen en de uiterwaarden. De IJssel is een zijtak van de Rijn en loopt van Arnhem tot aan het IJsselmeer. Het landschap is ontstaan in een periode dat de rivier een veel groter deel van de waterafvoer verzorgde en de monding nog een echte delta was. Er zijn grote verschillen in het buitendijkse gebied, verschillen in hoogteligging, afwisseling tussen smalle en brede delen en tussen dichte kleinschalige en grote open delen. Plaatselijk treedt grondwater uit en monden beken uit in het IJsseldal. Zandige kalkrijke oeverwallen en rivierduinen worden afgewisseld met kleiige, vlakke stroomdalen. Tot aan Olst zijn in het verleden brede meanders (kronkelwaarden) gevormd. In het

middendeel stroomt de rivier tussen relatief smalle, hoog gelegen uiterwaarden. Bij Zalk, in het benedendeel, krijgt de rivier een breder bed dat bij Kampen overgaat in een kleine delta.

Tussen Dieren en Wijhe liggen veel landgoederen met daarbij behorende oude verkavelingspatronen, heggen en bossen. Het landschap van het noordelijkste deel is open en wordt gekenmerkt door grasland. Een aantal vrijwel onvergraven en reliëfrijke uiterwaarden zoals Cortenoever, Rammelwaard, Ravenswaard en Scherenwelle, vormt een kleinschalig oud cultuurlandschap met daarin stroomdalgraslanden, kievitsbloemhooilanden en glanshaverhooilanden. In reliëfrijke delen komt plaatselijk hardhoutoibos voor.

De IJssel is aangewezen als vogelrichtlijngebied vanwege de aanwezigheid van open water, moerassen en in de uiterwaarden gelegen graslanden dat als geheel het leefgebied vormt van een aantal in artikel 4 van de Richtlijn bedoelde vogelsoorten. Het is een watergebied dat het leefgebied vormt van soorten van Bijlage I (art. 4.1) en tevens fungeert het als broed-, rui-, overwinteringsgebied en/of rustplaats in de trekzone van andere trekvogelsoorten (art. 4.2). De begrenzing van het Vogelrichtlijngebied is zo gekozen dat een in landschapsecologisch en vogelkundig opzicht samenhangend geheel is ontstaan dat, in samenhang met het Vogelrichtlijngebied Gelderse Poort en het Vogelrichtlijngebied Ketelmeer en Vossemeer, voorziet in de beschermingsbehoefte met betrekking tot het voortbestaan en/of voortplanten van bedoelde vogelsoorten.

In tabel 3.1 en 3.2 zijn de instandhoudingsdoelen voor de broedvogels en niet broedvogel van het vogelrichtlijngebied weergegeven. Tevens is aangegeven in hoeverre het plangebied geschikt is voor de vogels. In bijlage 2 zijn de volledige instandhoudingsdoelen opgenomen.

Tabel 3-1: Natura 2000 Rijntakken - broedvogels

Broedvogels (VR)		Natura 2000 Rijntakken		Gebruik plangebied en directe omgeving (grasland)
		Opp.	Kwal.	
A004	Dodaars	=	=	nee
A017	Aalscholver	=	=	nee
A021	Roerdomp	>	>	nee
A022	Woudaap	>	>	nee
A119	Porseleinhoen	>	>	nee
A122	Kwartelkoning	>	>	nee
A153	Watersnip	=	=	nee
A197	Zwarte stern	>	>	nee
A229	IJsvogel	=	=	nee
A249	Oeverwaluw	=	=	nee
A272	Blauwborst	=	=	nee
A298	Grote karekiet	>	>	nee

Tabel 3-2: Natura 2000 Rijntakken niet broedvogels

niet broedvogels (VR)		Natura 2000 Rijntakken		Gebruik plangebied en directe omgeving 'droog'	Gebruik plangebied en directe omgeving 'geïnunderd' (winterperiode)
		Opp.	Kwal.		
A005	Fuut	=	=	nee	mogelijk
A017	Aalscholver	=	=	nee	mogelijk
A037	Kleine Zwaan	=	=	mogelijk	mogelijk
A038	Wilde Zwaan	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A039</b>	<b>Toendrarietgans</b>	=	=	mogelijk	mogelijk
A041	Kolgans	=	=	mogelijk	mogelijk
A043	Grauwe Gans	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A045</b>	<b>Brandgans</b>	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A048</b>	<b>Bergeend</b>	=	=	nee	mogelijk
A050	Smient	=	=	mogelijk	
A051	Krakeend	=	=	nee	mogelijk
A052	Wintertaling	=	=	nee	mogelijk
A053	Wilde eend	=	=	mogelijk	mogelijk
A054	Pijlstaart	=	=	nee	mogelijk
A056	Slobeend	=	=	nee	mogelijk
A059	Tafeleend	=	=	nee	mogelijk
A061	Kuifeend	=	=	nee	mogelijk
A068	Nonnetje	=	=	nee	mogelijk
A125	Meerkoet	=	=	nee	mogelijk
A130	Scholekster	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A140</b>	<b>Goudplevier</b>	=	=	nee	nee
A142	Kievit	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A151</b>	<b>Kemphaan</b>	=	=	nee	nee
A156	Grutto	=	=	Mogelijk	Mogelijk
A160	Wulp	=	=	Mogelijk	Mogelijk
A162	Tureluur	=	=	mogelijk	Mogelijk

### 3.2.1. Beschrijving effecten

Effecten zijn onder te verdelen in tijdelijke effecten ( treden alleen op tijdens de uitvoering van de werkzaamheden) en permanente effecten ( treden op als gevolg van gebruik van het gebied na afronding en van permanente veranderingen in de omgeving).

#### Tijdelijke effecten

Tijdens de werkzaamheden kunnen de volgende tijdelijke voor de vogelrichtlijnsoorten relevante, verstoringfactoren optreden. Dit betreft verstoring door geluid, verlichting en optische aanwezigheid van materieel, mensen en werktreinverlichting. Deze factoren kunnen dieren belemmeren in het foerageren en rusten, hetgeen nadelig is voor onder andere de energiebalans en de ongestoorde voortplanting. Daarnaast kan de afschrikkende werking ertoe leiden dat verblijfplaatsen worden verlaten of juist niet worden bereikt. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld eieren onvoldoende bebroed worden of jongen onvoldoende gevoed of beschermd worden en daardoor sterven.



### Permanente effecten

Na afrondingen van de werkzaamheden kan er sprake verlies aan leefgebied van vogelrichtlijnsoorten. In figuur 3-2 is indicatief het ruimtelijk beslag weergegeven binnen Natura 2000-gebied.



*Figuur 3-2: Indicatieve weergave ruimtebeslag ten behoeve van de herinrichting van de kruising.*

De herinrichting betekent een wijziging in afwikkeling van het verkeer aan de noordzijde van het Abbott-terrein. Dit heeft naar verwachting geen gevolgen voor omliggend habitatrictlijngebied dat op 1,7 km noordwestelijk van het plangebied ligt. Het is aan te bevelen om de wijziging in verkeer door te berekenen in AERIUS-calculator. Het leefgebied van de vogelrichtlijnsoorten buiten habitatrictlijngebieden zijn niet stikstofgevoelig. Rivierdalen zijn van nature voedselrijke ecosystemen.

### **3.2.2. Effectbeoordeling vogelrichtlijnsoorten**

#### **Broedvogels**

De Rijntakken is aangewezen voor 12 broedvogels. Deze soorten zijn nauw verbonden aan water, moeras- en/of rietvegetatie. De graslanden in en rondom het plangebied zijn niet geschikt als broedbiotoop, foerageergebied en /of rustgebied voor de broedvogelsoorten. Het verlies aan graslanden door de herinrichting met extra infrastructuur heeft geen negatieve gevolgen voor de broedvogels. De tijdelijke werkzaamheden hebben eveneens geen negatieve gevolgen voor de broedvogels. Geschikt leefgebied ligt meer dan 500 m afstand buiten de invloedssfeer en verstoringafstanden van de broedvogels. Mogelijk dat de oeverzwaluw en ijsvogel, soorten met nesten in steile oevers, dicht bij het plangebied voorkomt. Beide soorten blijkt uit diverse uitvoeringsprojecten niet gevoelig te zijn voor optische en geluidverstoring door werkzaamheden. Belangrijk aandachtspunt is dat tijdens de



werkzaamheden geen grondheuvels met steile randen ontstaan. Dit kan mogelijk deze vogels aantrekken om in zeer korte tijd nesten te graven.

### **Niet broedvogels**

De Rijntakken is aangewezen voor 26 niet broedvogels die van het gebied gebruik maken op de doortrek, als rust en ruigebied en/of als overwinteringslocatie. Een aantal niet broedvogels zijn verbonden aan open water en/of moerasvegetatie en zullen geen gebruik maken van het plangebied.

De grasetende soorten, waaronder ganzen en eenden, weidevogels en overige steltlopers maken mogelijk wel gebruik van de graslanden in het plangebied.

De herinrichting betekent tijdelijk en permanent verlies aan (potentieel) foerageergebied van niet broedvogels. Het verlies is vergeleken met het totaal geschikt areaal aan foerageergebied te verwaarlozen. Het verlies aan de rand van het Natura 2000 gebied naast al bestaand infrastructuur zal geen significant negatieve gevolgen hebben voor de niet broedvogels en bijbehorende instandhoudingsdoelen. Daarnaast wordt ook veelvuldig door deze soorten op graslanden en akkers buiten begrensde Natura 2000-gebied gevoerageerd.

Een nadere verslechtingstoets is nodig om te bepalen in hoe verre het gebied wordt gebruikt door niet-broedvogels en wat het verlies aan foerageergebied is.

## **3.2 Cumulatie als gevolg van overige projecten/plannen**

Bij de bepaling van effecten van een plan/project op de beschermde natuurwaarden van een Natura 2000-gebied moet dit effect ook in combinatie met effecten van andere projecten/plannen die vergund zijn en nog niet of ten dele zijn uitgevoerd meegewogen te worden. Door rekening te houden met cumulatie van effecten wordt beoogd te voorkomen dat een opeenstapeling van op zich kleine effecten uiteindelijk leidt tot significante negatieve effecten. Als er geen sprake is van een negatief effect is cumulatie niet aan de orde. (Zie zaaknummers 200900764/1/H1, ABRvS 9 december 2009, nr. 200805338/1/R2, ABRvS 30 oktober 2013, nrs. 201203812/1/R2 en 201203820/1/R2, r.o. 10.2, en ABRvS 16 april 2014, nr. 201304768/1/R2, r.o. 38.3 en 38.4.).

Uit de effectbeoordeling volgt dat het voornemen leidt tot afname van gering areaal (potentieel) geschikt foerageergebied van een aantal niet broedvogels. Dit betekent dat er ook naar cumulatie gekeken moet worden. Dit betreft projecten/plannen waarvoor een Natuurbeschermingswet vergunning is verleend en voor zover het project/plan nog niet en/of ten dele is uitgevoerd. In het deelgebied Rijntakken vinden diverse werkzaamheden plaats en/of zijn ingepland. Zeer belangrijke is het project Stroomlijn fase 3, tranche 2, deelgebied IJssel. In juni 2016 is hiervoor een Nbwet vergunning verleend (kenmerk DGAN-NB/16089772). Essentieel onderdeel van dit project is het verwijderen van bomen, struiken en/of rietruigte om zodoende voldoende doorstroming bij hoog water te garanderen. Dit betekent een verbetering van het leef- en foerageergebied van niet-broedvogels (graseters en weidevogels).

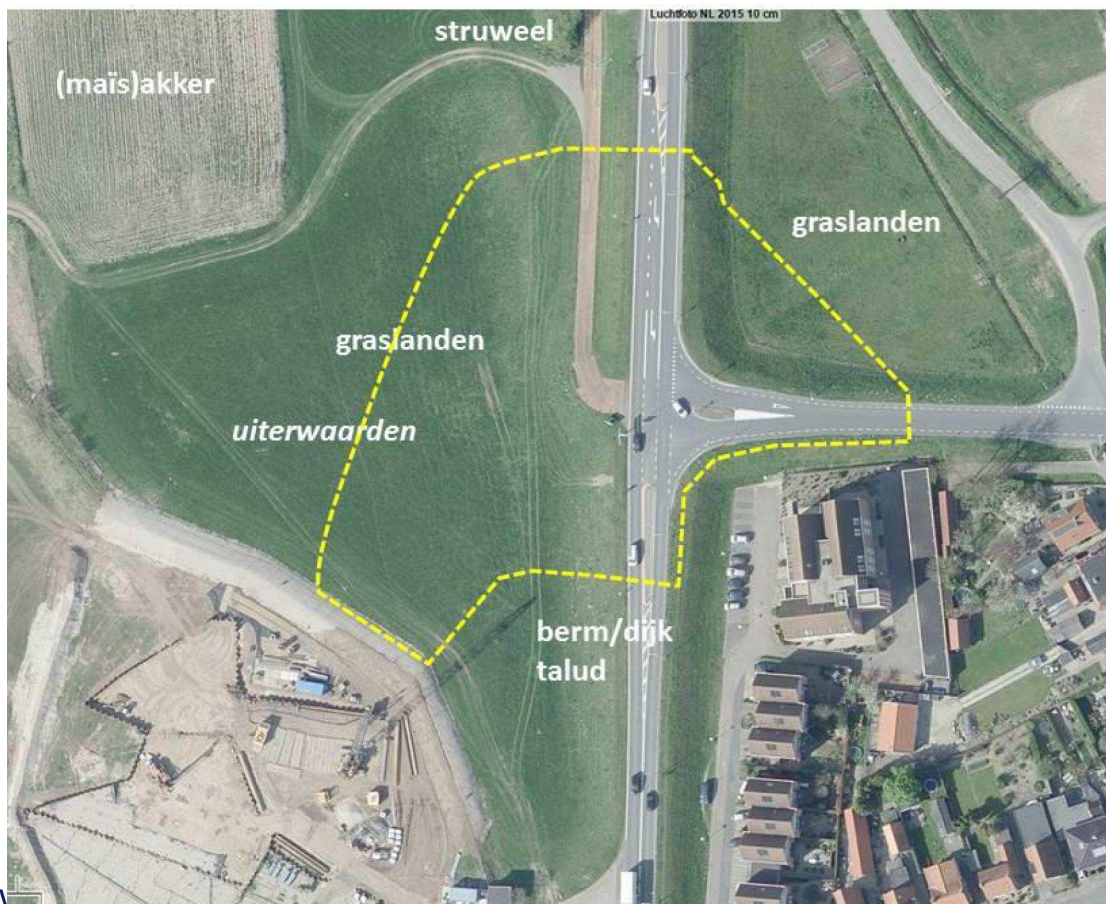
In de verslechtingstoets zal nader gekeken worden naar cumulatie van overige projecten/plannen met invloed op foerageergebied van niet broedvogels.

## 4. Flora- en faunawet

### 4.1 Aanwezigheid beschermde soorten

In figuur 4-1 is het plangebied indicatief weergegeven. Het gebied omvat wegen, wegbermen op een (dijk)talud en graslanden in agrarisch gebruik. Aan de westzijde van de N377 maken deze deel uit van de uiterwaarden waar in natte periodes water kan staan. In figuur 4-1 is hiervan een impressie gegeven.

Op basis van aanwezige biotopen en natuurdataverzamelpunten NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna), [www.telmee.nl](http://www.telmee.nl), [www.ravon.nl](http://www.ravon.nl) en [www.zoogdiervereniging.nl](http://www.zoogdiervereniging.nl) is een inschatting gemaakt in hoeverre beschermde soorten in en/of nabij het plangebied (kunnen) voorkomen. Dit wordt in de volgende paragrafen per soortgroep beschreven.



Figuur 4-1: Impressie plangebied (indicatief) met aanwezige biotopen. (bron: Globespotter - Cyclomedia - luchtfoto 2015)



Figuur 4-2: Impressie plangebied (indicatief) met aanwezige biotopen. (bron: Globespotter - Cyclomedia - streetview)

### Vaatplanten

De kans op aanwezigheid van zwaarder beschermde soorten in de graslanden in agrarisch gebruik is door bemesting klein. In de onbemeste bermen en/of dijkwalud komen mogelijk wel beschermde soorten voor vanwege het maai- en afvoerbeleid.

Uit het bureauonderzoek blijkt (NDFP, 2016) dat er geen gegevens zijn van beschermde planten binnen het plangebied. In de bredere omgeving zijn wel waarnemingen van veldsalie en rapunzelklokje (tabel 2). Veldsalie en rapunzelklokje zijn soorten die relatief vaak in bermen en/of dijkwaluds langs rivieren voorkomen, van nature en/of ingezaaid. Om het voorkomen van beschermde planten binnen het plangebied vast te stellen is een veldbezoek nodig.

### Zoogdieren

#### *Grondgebonden soorten*

In de graslanden en bermen mogen de kleinere algemeen beschermde soorten verwacht worden zoals konijn, haas, mol, vos. (zoogdiervereniging.nl, 2016). Gezien de regelmatige overstroming van het westelijk deel van het plangebied is de dichtheid van mollen en muizen laag.

#### *Vleermuizen*

Er zijn voor vleermuizen in het plangebied geen geschikte landschappelijke elementen aanwezig. Het plangebied heeft geen functie als verblijfplaats, trek- en of foerageroute.

### Amfibieën

In de uiterwaarden van de IJssel mogen over het algemeen soorten algemene soorten als groene kikker, bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander en zwaardere soorten zoals poelkikker en kamsalamander verwacht worden. Strikt beschermde soorten zoals rugstreeppad en knoflookpad komen volgens de verspreidingsgegevens niet voor het dal van de IJssel (telmee.nl; ravon.nl).

Op basis van NDFP-data (2016) is op circa 700m noordelijk van plangebied alleen de groene kikker waargenomen. Dit betreft mogelijk de poelkikker. Hier komt voor amfibieën geschikt voortplantingswater en winterbiotoop voor. Het plangebied en bredere omgeving zijn ongeschikt voor amfibieën. Er is geen voortplantingswater aanwezig alsook geen geschikt winterbiotoop in de vorm van bosschages en/of

ruigte. Het voorkomen van strikt beschermde amfibieën kan uitgesloten worden. Zeer incidenteel komt mogelijk een individu van algemene soorten van tabel 1 voor in het plangebied, zoals mobielere gewone pad en bruine kikker.

### **Reptielen**

De uiterwaarden van de IJssel zijn in principe geschikt als leefgebied voor ringslangen. Conform de verspreidingskaarten van het Ravon komt deze soort in het zuidelijk deel van de IJssel voor maar niet noordelijk van Deventer. Aanwezigheid van de ringslang in het plangebied kan op basis van verspreiding alsook de aanwezige biotopen worden uitgesloten. Ook aanwezigheid van overige reptielen in het plangebied kunnen op basis van biotoop en verspreiding worden uitgesloten.

### **Vissen**

Het plangebied vormt geen functioneel leefgebied voor (beschermde) vissen. Jaarrond watervoerende poelen, waterplassen en/of sloten zijn afwezig. Hooguit staat het westelijk deel van het plangebied als onderdeel van de Rijnuitwaarden onder water en komen hier tijdelijk vissen voor. De werkzaamheden vinden buiten hoogwaterperiode plaats.

### **Ongewervelde dieren (dagvlinder, kevers, libellen, slakken e.d.)**

De bermen zijn mogelijk bloemrijk waar diverse dagvlinders kunnen voorkomen. De wettelijke beschermde soorten betreffen zeer specifieke soorten die afhankelijk zijn van specifieke vegetatietypen. Deze vegetatietypen komen niet voor in het plangebied en/of directe omgeving. Aanwezigheid van beschermde dagvlinders en overige ongewervelde dieren kunnen worden uitgesloten.

### **Broedvogels en vogels met jaarrond beschermde soorten**

Gezien het biotoop grasland nabij een drukke weg en bebouwing is aanwezigheid van broedvogels, zoals weidevogels, en jaarrond beschermde vogels in en rondom het plangebied uitgesloten. De bosschages langs de N377, waar mogelijk broedvogels voorkomen, liggen op ruime afstand van het plangebied. Het plangebied kan onderdeel zijn van een groot foerageergebied van roofvogels waaronder de buizerd (nest jaarrond beschermd, categorie 4). Het plangebied is gezien de ligging nabij stedelijk gebied en ontbreken van hoog opgaande bomen als uitkijkpost geen structureel onderdeel van foerageergebied.



## 4.2 Effectbeoordeling beschermde soorten

### 4.2.1. Beschrijving effecten

Effecten zijn onder te verdelen in tijdelijke effecten ( treden alleen op tijdens de uitvoering van de werkzaamheden) en permanente effecten ( treden op als gevolg van gebruik van het gebied na afronding en van permanente veranderingen in de omgeving).

#### Tijdelijke effecten

Tijdens de werkzaamheden kunnen de volgende tijdelijke, voor planten en dieren relevante, verstoringfactoren optreden:

- optische effecten en geluid door langsrijdend materieel en mensen;
- vergraven van bermen en grasland.

#### Permanente effecten

Na afrondingen van de werkzaamheden kan er sprake zijn van groeiplaatsen van vaatplanten die zijn vernietigd.



Figuur 4-3. Grondtransport door zwaar materieel.

#### Effecten op beschermde soorten

In deze paragraaf worden de negatieve effecten beschreven die mogelijk kunnen optreden op beschermde soorten. Alleen soorten die kunnen voorkomen in het plangebied worden behandeld.

#### Vaatplanten

Groeiplaatsen van mogelijk veldsalie en rapunzelklokje (tabel 2) kunnen tijdelijk vernietigd worden door de graafwerkzaamheden. Na de herinrichting is weer opnieuw en relatief meer berrmtalud beschikbaar waar de planten kunnen groeien. De gunstige staat van instandhouding van deze soorten zal niet in het geding zijn door het wijder verspreide voorkomen van de soorten.

Voor tabel 2-soorten kan bij overtreding van verbodsartikel 8 (vernietiging planten) zonder ontheffing gewerkt worden op basis van een goedgekeurde gedragscode die aansluit op de werkzaamheden. In de gedragscode zijn mitigerende maatregelen opgenomen zoals:

- het opsporen en markeren van de groeilocaties in het plan- en werkgebied, voorafgaand aan de werkzaamheden;

- voor zover mogelijk de standplaatsen ontwijken;
- indien vernietiging niet te voorkomen is de top laag met de planten uitgraven en verplaatsen naar vergelijkbaar standplaats buiten het werkgebied;
- Het uitsteken van beschermde planten en elders terugplanten vindt onder begeleiding van en op aanwijzing van een ter zake deskundige met kennis van de betreffende soorten of soortengroepen.

Een gedragscode die goed aansluit op de werkzaamheden is de Gedragscode Provinciale infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet.

### **Zoogdieren**

In het plangebied komen algemene soorten voor van tabel 1 zoals mollen en muizen die door de graafwerkzaamheden mogelijk onopzettelijk gedood worden. Voor Tabel-1 soorten geldt een algehele vrijstelling van ontheffing. Wel is de zorgplicht van toepassing. Maatregelen die getroffen kunnen worden zijn bijvoorbeeld het werkterrein tijdig kort maaien en kort houden voor de werkzaamheden zodat de dieren tijdig kunnen uitwijken naar geschikt leefgebied in de omgeving.

### **Amfibieën**

In het plangebied komen algemene soorten voor van tabel 1 zoals gewone pad en bruine kikker die door de (graaf)werkzaamheden mogelijk onopzettelijk gedood worden. Voor Tabel-1 soorten geldt een algehele vrijstelling van ontheffing. Wel is de zorgplicht van toepassing. Maatregelen die getroffen kunnen worden zijn dezelfde als bij zoogdieren. Het werkterrein tijdig kort maaien en kort houden voor de werkzaamheden zodat de dieren tijdig kunnen uitwijken naar geschikt leefgebied in de omgeving.



## 5. Conclusies Natura 2000 & Flora- en faunawet

### 5.1 Conclusie Voortoets Natura 2000 Rijntakken

- De herinrichting vindt plaats binnen begrensd Natura 2000 Rijntakken dat als vogelrichtlijngebied is aangewezen.
- De herinrichting heeft geen negatieve gevolgen voor broedvogels. Deze soorten komen niet voor binnen het plangebied en omgeving.
- De herinrichting in de uiterwaarden (grasland) betekent verlies aan (potentieel) foerageergebied van niet broedvogels (grasetende ganzen en eenden, weidevogels). Het ruimtebeslag is relatief ten opzichte van het areaal aan beschikbaar foerageergebied binnen begrensd vogelrichtlijngebied zeer klein. Daarnaast wordt door de soorten buiten begrensd gebied gevoerageerd. Het verlies heeft geen significant negatieve gevolgen voor de niet broedvogels en bijbehorende instandhoudingsdoelen.
- De wijziging in afwikkeling van het verkeer heeft gezien de afstand tot het habitatrictlijngebied ( 1,7 km noordwestelijk) ten aanzien van stikstofdepositie geen negatieve gevolgen. In de AERIUS applicatie Monitor 2015<sup>1</sup> staan de gevoelige locaties van de Natura2000 opgenomen als 'relevante hexagonen'. Bij een berekening in het AERIUS vindt de beoordeling van stikstofdepositie plaats op deze relevante hexagonen. De afstand van relevante hexagonen in De Rijntakken ten opzichte van locatie van de rotonde is ruim 2,5 kilometer. Op deze afstand is het effect van de wegasverplaatsing verwaarloosbaar klein. De rotonde leidt daarom niet tot een toename van de stikstofdepositie op de relevante hexagonen in het Natura 2000-gebied de Rijntakken.
- Een nadere verslechteringstoets is nodig om te bepalen in hoe verre het gebied wordt gebruikt door niet-broedvogels en wat het verlies aan foerageergebied is.
- In de verslechteringstoets zal nader gekeken moeten worden naar cumulatie van overige projecten/plannen met invloed op foerageergebied van niet broedvogels. Project Stroomlijn is een relevant voorbeeld, waarvan de ingreep overigens leidt tot een verbetering van leefgebied van niet broedvogels.

### 5.2 Conclusie quickscan Flora- en faunawet

- In het plangebied komen mogelijk zwaarder beschermde plantensoorten van tabel 2 en algemene zoogdier- en amfibiesoorten van tabel 1.
- Een ontheffing voor tabel 2 soorten is niet nodig wanneer gewerkt wordt op basis van de goedgekeurde gedragscode Provinciale infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet en/of uit gericht veldonderzoek blijkt dat de soorten afwezig zijn.
- Voor tabel 1-soorten geldt een algehele ontheffing.

---

<sup>1</sup> <https://monitor.aerius.nl/monitor/>

## Literatuur - websites

NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna) – raadpleging 1 september 2016

<http://www.zoogdiervereniging.nl/>

[www.telmee.nl/](http://www.telmee.nl/)

[www.ravon.nl/](http://www.ravon.nl/)

[www.vleermuis.net/](http://www.vleermuis.net/)

<https://monitor.aerius.nl/monitor/>

Natura 2000 aanwijzingsbesluiten  
Profielendocumenten

## Bijlage 1. Juridisch kader

### Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet biedt de juridische basis voor de aanwijzing van Natura 2000-gebieden en Beschermden Natuurmonumenten en stelt de kaders voor de beoordeling van activiteiten die (mogelijk) negatieve effecten hebben op de in voornoemde gebieden geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. Ten aanzien van deze gebieden geldt de volgende verbodsbepaling (artikel 19d Natuurbeschermingswet):

*“Het is verboden zonder vergunning, of in strijd met aan die vergunning verbonden voorschriften of beperkingen, van gedeputeerde staten of, ten aanzien van projecten of andere handelingen als bedoeld in het vijfde lid, van Onze Minister, projecten of andere handelingen te realiseren onderscheidenlijk te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling, met uitzondering van de doelstellingen, bedoeld in artikel 10a, derde lid, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstoringseffect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten of andere handelingen zijn in ieder geval projecten of handelingen die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten”.*

Een toetsing aan de kaders van de Natuurbeschermingswet begint met een zogenoemde Voortoets. In dit kader wordt onderzocht of de ontwikkeling mogelijk (significant) negatieve effecten heeft op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen of een schadelijke handeling betreft in relatie tot Beschermden natuurmonumenten. Een Voortoets kan drie mogelijke uitkomsten hebben:

- Er is zeker geen negatief effect. Dit betekent dat er een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet niet nodig is.
- Negatieve effecten kunnen niet worden uitgesloten, maar deze zijn zeker niet significant. Dit betekent dat vergunningverlening aan de orde is. Omdat het effect zeker niet significant is, maar wel meetbaar en merkbaar, dient daarvoor mogelijk een zogenoemde Verslechterings- en Verstoringstoets uitgevoerd te worden, aanvullend op de Voortoets. Overleg met bevoegd gezag is nodig om het vervolgtraject te bepalen.
- Significant negatieve effecten kunnen niet worden uitgesloten. Dit betekent dat vergunningverlening aan de orde is. Omdat er een kans op een significant negatief effect bestaat, is een Passende beoordeling vereist, aanvullend op de Voortoets. Overleg met bevoegd gezag is nodig om de inhoud en diepgang van het vervolgtraject te bepalen.

Ontwikkelingen binnen en buiten Natura 2000-gebieden en Beschermden Natuurmonumenten kunnen onder deze wet vergunningplichtig zijn; de wet kent namelijk de zogenoemde externe werking. Hierdoor moet ook worden bekeken of ontwikkelingen buiten een Natura 2000-gebied negatieve effecten kunnen hebben op de daarbinnen vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen. De Natuurbeschermingswet kent voor wat betreft externe werking géén grenzen en schrijft voor dat alle gebieden die mogelijk beïnvloed worden door een activiteit in de toetsing moeten worden meegenomen.

In de meeste gevallen bestaat het bevoegd gezag voor het verlenen van een vergunning onder de Natuurbeschermingswet (dus zowel Natura 2000 als Beschermden natuurmonumenten) uit de Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied zich bevindt. In sommige gevallen is het Ministerie van Economische Zaken dan wel het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag. Wanneer dit aan de orde is, is vastgelegd in het “*Besluit vergunningen Natuurbeschermingswet 1998*”.

## Flora-en faunawet

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild levende planten en dieren in Nederland door middel van een aantal verbodsbepalingen (zie bijlage). In deze wet zijn de soortbeschermingsbepalingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen. De opgenomen soorten zijn vaak op landelijk of Europees niveau zeldzaam of bedreigd, maar ook meer algemene soorten zijn beschermd in de wet.

Er zijn vier categorieën beschermde soorten: tabel 1, tabel 2, tabel 3 en vogels. De eerste tabel betreft algemene beschermde soorten. Bij ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geldt voor deze soorten een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld behalve de algemene zorgplicht (art 2 Ff-wet). Voor soorten van tabel 2 (zeldzame soorten en alle vissen die niet onder de Visserijwet vallen), geldt bij kleinschalige ruimtelijke ontwikkeling en/of inrichting een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van EZ goedgekeurde gedragscode. Indien niet met een gedragscode kan worden gewerkt, zal ook voor tabel 2 soorten een ontheffing aangevraagd moeten worden. Voor soorten van tabel 3 kan bij ruimtelijke ontwikkeling en inrichting niet gewerkt worden met een gedragscode en is bij overtreding van een verbodsbepaling een ontheffing nodig. Tot tabel 3 behoren alle soorten van de Europese Habitatrichtlijn aangevuld met soorten die in Nederland kwetsbaar en zeldzaam zijn. Voor vogels geldt een aparte beschermingsstatus. Werkzaamheden of gebruik van ruimte waarbij vogels worden gedood of verontrust, of waardoor hun nesten of vaste rust- of verblijfplaatsen worden verstoord, zijn verboden.

Voor tabel 2 soorten is een "lichte toets" noodzakelijk. In de lichte toets moet er voor worden gezorgd dat de gunstige staat van instandhouding (op landelijk niveau) wordt gegarandeerd en de activiteit moet een redelijk doel dienen.

Voor de soorten van tabel 3 geldt een "uitgebreide toets". Er mag hierin geen andere bevredigende oplossing zijn voor de geplande activiteit, de gunstige staat van instandhouding dient te worden gewaarborgd en er moet sprake zijn van een bij de wet genoemd belang. De gunstige staat van instandhouding van soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn dient lokaal beoordeeld te worden. Voor de overige soorten uit tabel 3 is de landelijke populatie van belang.

De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van in het wild levende planten- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Daarnaast erkent de wet dat ook dieren die geen direct nut opleveren voor de mens van onvervangbare waarde zijn (erkenning van de intrinsieke waarde). Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is de bevoegdheid van het ministerie van Economische Zaken (EZ) of, in geval van beheer en schadebestrijding, van Gedeputeerde Staten van de provincies.

In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden. Daarnaast mogen planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld worden. Dit is nader omschreven in de algemene verbodsbepalingen, artikel 8 t/m 12. Naast deze verbodsbepalingen is er ook een algemene zorgplicht van toepassing. Deze zorgplicht schrijft voor dat er voldoende zorg in acht moet worden genomen voor alle in het wild levende planten en dieren. Ook is het niet toegestaan om de directe leefomgeving van soorten te beschadigen, vernielen of verstoren.

De Flora- en faunawet heeft belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen. De interpretatie van de wet is in 2009 en 2013 aangescherpt, mede naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State. Voor een uitgebreide toelichting op de bescherming categorieën, de verbodsbepalingen, het beoordelingskader en een specifieke toelichting op broedvogels, zie bijlage 1.

### Zorgplicht

Voor alle soorten (beschermt en onbeschermd) kent de Ff-wet een zorgplicht. De zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving.

### Verbodsbepalingen

De belangrijkste voor, ruimtelijke ontwikkeling en ingrepen relevante verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet zijn weergegeven in Tabel 1.

Tabel 1. Relevante verbodsbepalingen Flora- een faunawet.

Artikel (zorgplicht)	2	1. Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, evenals voor hun directe leefomgeving. 2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover dat in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.
Artikel 8		Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
Artikel 9		Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
Artikel 10		Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.
Artikel 11		Het is verboden nesten, hollen of andere voortplanting- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
Artikel 12		Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.
Artikel 13		Het is verboden planten of producten van planten, of dieren dan wel eieren, nesten of producten van dieren, behorende tot een beschermde inheemse of beschermde uitheemse plantensoort onderscheidenlijk een beschermde inheemse of beschermde uitheemse diersoort ..., te vervoeren, ten vervoer aan te bieden, af te leveren, te gebruiken voor commercieel gewin ..., binnen of buiten het grondgebied van Nederland te brengen of onder zich te hebben.

## Vogels

De bescherming van vogels neemt binnen de Flora- en faunawet een aparte positie in. In de Flora- en faunawet is de bescherming van de meeste vogelsoorten gericht op de nesten van broedvogels. Dit houdt in dat de nesten van broedvogels gedurende het broedseizoen zijn beschermd. Het is gedurende het broedseizoen verboden om de nesten van broedvogels te verstoren en/of weg te nemen.

De vogelnesten vallen alleen tijdens het broedseizoen onder de bescherming van Artikel 11 van de Flora- en faunawet. Buiten het broedseizoen zijn nesten van de meeste vogelsoorten niet beschermd. Een ontheffing is niet noodzakelijk als de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats vinden en ook niet als er maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat er zich vogels vestigen op de bouwplaats. De Flora- en faunawet kent echter geen standaardperiode voor het broedseizoen (zie kader).

### Broedseizoen

Voor een begrip als 'broedseizoen' is geen standaardperiode te hanteren. Afhankelijk van de soort en weersomstandigheden in een bepaald jaar kunnen soorten veel eerder of juist later broeden dan normaal het geval zou zijn. Dit kan zelfs per regio verschillen. Voor de wet is van belang of een broedgeval verstoord wordt, ongeacht de datum. De vaak geciteerde periode 15 maart t/m 15 juli is dus slechts een indicatie. De periode januari tot begin oktober kan theoretisch door broedvogels nog gebruikt worden als een broedperiode. Voor aanvang van de werkzaamheden dient altijd op broedgevallen gecontroleerd te worden.

Voor een aantal vogelsoorten bestaat een uitzonderingspositie op het bovenstaande. Van deze vogelsoorten is het nest aangemerkt als "vaste rust- of verblijfplaats". Deze nesten zijn gedurende het gehele seizoen beschermd onder artikel 11 en zijn aangewezen in de "aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten (ministerie van LNV, 2009). De jaarrond beschermde nesten zijn ingedeeld in onderstaande categorieën:

Nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (voorbeeld steenuil);

Nesten van koloniebroeders die elk seizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (roek, gierzwaluw en huismus);

Nesten van vogels (geen kolonievogels), die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (kerkuil, ooievaar, slechtvalk);

Vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (boomvalk, buizerd, ransuil);

Nesten van vogels, die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar ervoor hebben gebroed of de directe omgeving ervan, maar dan wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Deze soorten zijn buiten het broedseizoen niet beschermd, maar vragen wel extra onderzoek, omdat ze jaarrond zijn beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dit rechtvaardigen.

Twee belangrijke vragen bij de beoordeling of er voor de soorten uit de bovenstaande categorieën een ontheffing noodzakelijk is zijn de volgende:

- Is er voor de soort voldoende gelegenheid om zelfstandig een natuurlijk alternatief nest te vinden?
- Is er voor de soort voldoende mogelijkheid om met succes een kunstmatig alternatief nest aan te bieden?



## Bijlage 2 Natura 2000 Rijntakken instandhoudingsdoelen

		Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.
Habitattypen			
H3150	Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden	>	>
H3260B	Beken en rivieren met waterplanten (grote fonteinkruiden)	>	=
H3270	Slikkige rivieroeveren	>	>
H6120	*Stroomdalgraslanden	>	>
H6430A	Ruigten en zomen (moerasspirea)	=	=
H6430C	Ruigten en zomen (droge bosranden)	>	>
H6510A	Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	>	>
H6510B	Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)	>	>
H91E0A	*Vochtige alluviale bossen (zachthoutoibossen)	=	>
H91E0B	*Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	>	>
H91F0	Droge hardhoutoibossen	>	>

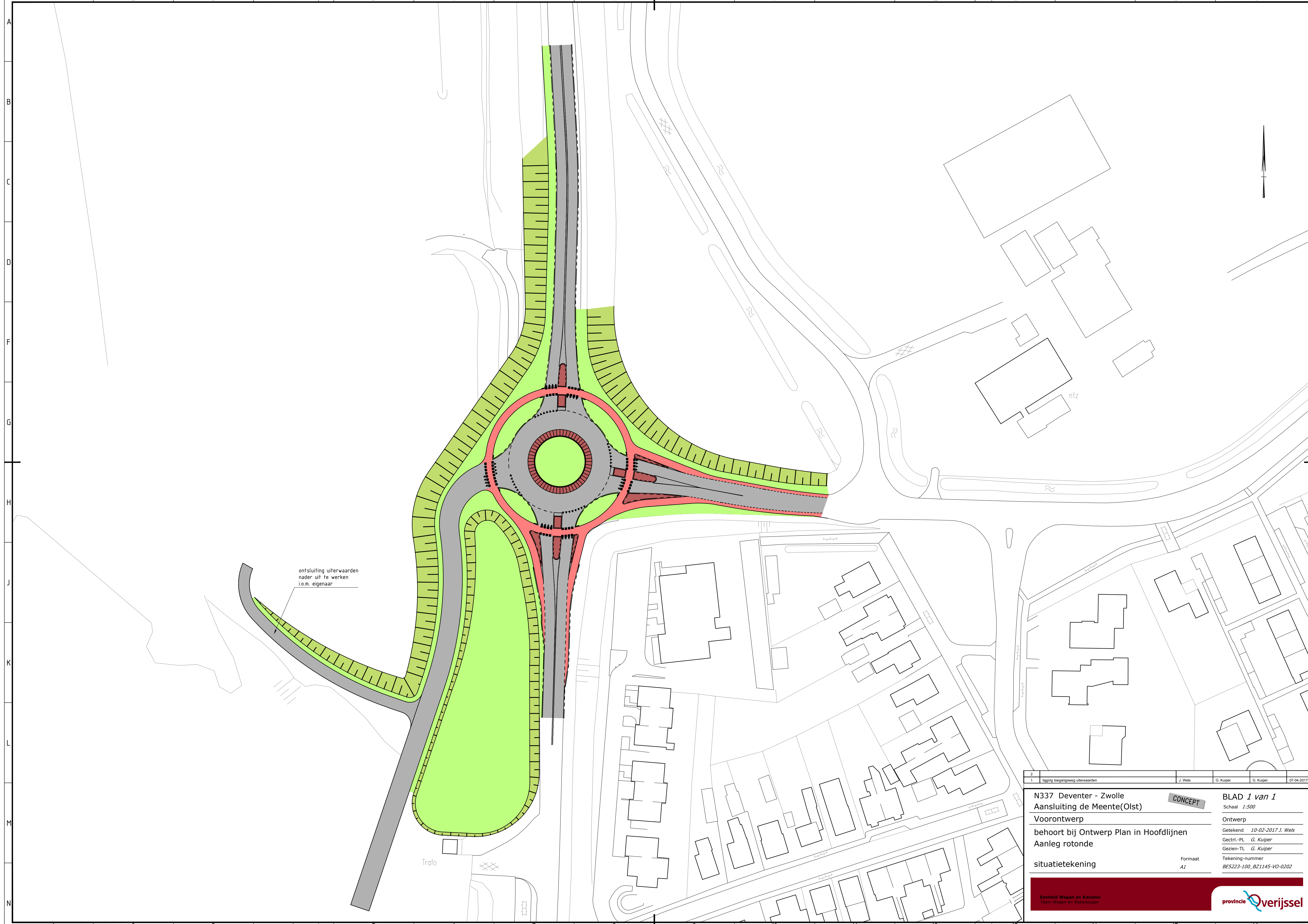
		Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.
Habitatsoorten				
H1095	Zeeprik	>	>	>
H1099	Rivierprik	>	>	>
H1102	Elft	=	=	>
H1106	Zalm	=	=	>
H1134	Bittervoorn	=	=	=
H1145	Grote modderkruiper	>	>	>
H1149	Kleine modderkruiper	=	=	=
H1163	Rivierdonderpad	=	=	=
H1166	Kamsalamander	>	>	>
H1318	Meervleermuis	=	=	=
H1337	Bever	=	>	>

	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Draagkracht aantal paren
Broedvogels			
A004 Dodaars	=	=	45
A017 Aalscholver	=	=	660
A021 Roerdomp	>	>	20
A022 Woudaapje	>	>	20
A119 Porseleinhoen	>	>	40
A122 Kwartelkoning	>	>	160
A153 Watersnip	=	=	17
A197 Zwarte Stern	=	=	240
A229 IJsvogel	=	=	25
A249 Oeverzwaluw	=	=	680
A272 Blauwborst	=	=	95
A298 Grote karekiet	>	>	70

	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Draagkracht aantallen
Niet-broedvogels			
A005 Fuut	=	=	570
A017 Aalscholver	=	=	1300
A037 Kleine Zwaan	=	=	100
A038 Wilde Zwaan	=	=	30
A039b Toendrarietgans	=	=	2800
A041 Kolgans	=	=	183000
A043 Grauwe Gans	=	=	22000
A045 Brandgans	=	=	5200
A048 Bergeend	=	=	120
A050 Smient	=	=	17900
A051 Krakeend	=	=	340
A052 Wintertaling	=	=	1100
A053 Wilde eend	=	=	6100
A054 Pijlstaart	=	=	130
A056 Slobeend	=	=	400
A059 Tafeleend	=	=	990
A061 Kuifeend	=	=	2300
A068 Nonnetje	=	=	40
A125 Meerkoet	=	=	8100
A130 Scholekster	=	=	340
A140 Goudplevier	=	=	140
A142 Kievit	=	=	8100
A151 Kempmaan	=	=	1000
A156 Grutto	=	=	690
A160 Wulp	=	=	850
A162 Tureluur	=	=	65



*Bijlage A8 Voorlopig ontwerp met  
aangepaste ontsluiting uiterwaarden*



ontsluiting uiterwaarden  
nader uit te werken  
i.o.m. eigenaar

Trofo

2				
1	ligging toegangsweg uiterwaarden	J. Wels	G. Kuiper	G. Kuiper
<b>N337 Deventer - Zwolle</b> <b>Aansluiting de Meente(Olst)</b> <b>Voorontwerp</b> behoort bij Ontwerp Plan in Hoofdlijnen <b>Aanleg rotonde</b> situatietekening		<b>CONCEPT</b>		<b>BLAD 1 van 1</b> Schaal 1:500 Ontwerp Getekend 10-02-2017 J. Wels Gectrl.-PL G. Kuiper Gezien-TL G. Kuiper Tekening-nummer BES223-100_BZ1145-VO-0202
		Formaat	A1	







# Regels



## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### Artikel 1 Begrippen

#### 1.1 het plan:

het bestemmingsplan Olst-West 2017 met identificatienummer NL.IMRO.1773.BP2017003003-0201 van de gemeente Olst-Wijhe.

#### 1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

#### 1.3 aan- en uitbouw:

een aan een hoofdgebouw gebouwd gebouw dat in bouwkundig opzicht te onderscheiden is van het hoofdgebouw.

#### 1.4 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

#### 1.5 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

#### 1.6 ambachtelijke be- of verwerking van agrarische producten:

het be- of verwerken van agrarische producten die afkomstig zijn van het eigen bedrijf of het be- of verwerken van agrarische producten die afkomstig zijn uit de eigen regio.

#### 1.7 bebouwing:

een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### 1.8 bed & breakfast:

een aan de woonfunctie ondergeschikte toeristisch-recreatieve voorziening gericht op het bieden van de mogelijkheid tot overnachting en het serveren van ontbijt binnen de woning. Onder een bed & breakfast wordt niet verstaan overnachting, noodzakelijk in verband met het verrichten van tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid of permanente kamerverhuur.

#### 1.9 bedrijf:

een onderneming gericht op het bedrijfsmatig vervaardigen en/of bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen, alsmede verhuur, opslag en distributie van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop dan wel levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen;

#### 1.10 bestaand:

de bij of krachtens de Woningwet dan wel de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) aanwezige bouwwerken en de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden, en het overige gebruik, die bestaan ten tijde van het inwerkingtreden van het bestemmingsplan;

**1.11 bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen:**

afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen, die op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet of de Wabo.

**1.12 bestemmingsgrens:**

de grens van een bestemmingsvlak.

**1.13 bestemmingsvlak:**

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

**1.14 bevoegd gezag:**

bevoegd gezag zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

**1.15 bijgebouw:**

een op zich zelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw dat in functioneel en bouwkundig opzicht ondergeschikt is aan een op hetzelfde bouwperceel gelegen (bedrijfs)woning.

**1.16 bijbehorend bouwwerk:**

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk, met een dak. Een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is tevens functioneel ondergeschikt aan het hoofdgebouw.

**1.17 bouwen:**

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

**1.18 bouwgrens:**

de grens van een bouwvlak.

**1.19 bouwperceel:**

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegestaan.

**1.20 bouwvlak:**

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

**1.21 bouwwerk:**

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

**1.22 camper:**

een motorvoertuig, ingericht voor het vervoeren van personen en kamperen c.q. buitenshuis verblijven met de mogelijkheid tot overnachten;

**1.23 camperstandplaats:**

een gedeelte van een terrein bestemd voor de plaatsing van een camper;

**1.24 dagrecreatieve voorzieningen:**

niet-gemotoriseerde recreatieve activiteiten, zoals wandelen, fietsen, skaten, paardrijden, vissen, zwemmen en natuurobservatie.

**1.25 dak:**

iedere bovenbeëindiging van een gebouw;

#### **1.26 detailhandel:**

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

#### **1.27 gebouw:**

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

#### **1.28 hoofdgebouw:**

een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

#### **1.29 horeca:**

een bedrijf, waar bedrijfsmatig dranken en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt, al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie;

#### **1.30 kleinschalige beroepen en bedrijven-aan-huis**

een dienstverlenend beroep, dat in of bij een woning of bijgebouw door de bewoner wordt uitgeoefend alsmede het in een woning of bijgebouw door de bewoner op bedrijfsmatige wijze uitoefenen van activiteiten, waarvoor geen melding- of vergunningplicht op grond van het Activiteitenbesluit geldt, waarbij de woning in overwegende mate zijn woonfunctie behoudt met een ruimtelijke uitstraling die daarbij past. van deze beroeps- en bedrijfsactiviteiten zijn uitgezonderd horeca en detailhandel.

#### **1.31 landschapswaarde:**

de aan een gebied toegekende waarde met betrekking tot het waarneembare deel van de aardoppervlakte, die wordt bepaald door de herkenbaarheid van gebiedskenmerken en de identiteit van de onderlinge samenhang tussen levende en niet-levende natuur.

#### **1.32 maatschappelijke voorziening:**

educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen, alsmede voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen.

#### **1.33 nutsvoorzieningen:**

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

#### **1.34 onderkomen:**

een voor verblijf geschikt, al dan niet aan zijn bestemming onttrokken, vaar- of voertuig, ark of caravan, voorzover dat of die niet als een bouwwerk is aan te merken, alsook een tent.

#### **1.35 overkapping:**

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak.

#### **1.36 peil:**

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: 10 cm boven de hoogte van het aansluitend afgewerkte terrein ter hoogte van de

hoofdingang, waarbij, plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven.

**1.37 seksinrichting:**

een inrichting, bestaande uit een of meer voor publiek toegankelijke, besloten ruimten, waarin bedrijfsmatig of op een daarmee vergelijkbare wijze, seksuele handelingen worden verricht. onder een hiervoor bedoelde inrichting wordt in elk geval verstaan een erotische-massagesalon en een bordeel.

**1.38 voorgevel:**

de gevel van het hoofdgebouw die door zijn aard, functie, constructie of uitstraling als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

**1.39 woning:**

een complex van ruimten dat dient voor de zelfstandige huisvesting van één afzonderlijk huishouden.



## Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van de regels wordt als volgt gemeten:

### 2.1 de afstand:

de afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst zijn.

### 2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

### 2.3 de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

### 2.4 de goothoogte van een gebouw:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

### 2.5 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

### 2.6 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.



## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### Artikel 3 Bedrijf

#### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen en installaties ten behoeve van een farmaceutisch bedrijf met uitsluitend de bij het farmaceutische bedrijf behorende productieruimten, kantoren, opslag- en expeditieruimten, opslagtanks, bedrijfsbrandweer, laboratoria, werkplaatsen, bedrijfsrestaurant en sanitaire voorzieningen, met uitzondering van geluidzoneringsplichtige inrichtingen;
- b. een parkeerterrein uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein';
- c. openbare nutsvoorzieningen;  
met daarbij behorende:
  - d. tuinen, erven en terreinen;
  - e. groenvoorzieningen en water;
  - f. wegen, straten en paden;
  - g. overige parkeervoorzieningen;
  - h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### 3.2 Bouwregels

##### 3.2.1 Gebouwen

Voor de gebouwen, gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de oppervlakte van gebouwen, inclusief openbare nutsvoorzieningen, mag niet meer dan de op de verbeelding aan het bouwvlak toegekende oppervlakte bedragen;
- c. de bouwhoogte van een gebouw mag niet meer dan de op de verbeelding aan het bouwvlak toegekende hoogte bedragen;
- d. op elk gebouw dat de maximaal toegelaten bouwhoogte heeft mag, uitsluitend ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen als schoorstenen, luchtkokers, luchtbehandelinginstallaties, liftkokers, lichtkappen en daarmee gelijk te stellen bouwdelen, maximaal 7,5% van de oppervlakte van bebouwing worden verhoogd met 2 m, en maximaal 7,5 % met 3 meter en maximaal 1,5% met 7 m, gerekend vanaf de werkelijke bouwhoogte van het gebouw;
- e. op gebouwen die lager zijn dan de maximaal toegelaten bouwhoogte zijn ondergeschikte bouwdelen toegestaan tenzij deze ondergeschikte bouwdelen boven de maximaal toegelaten bouwhoogte van het bijbehorende gebouw uitkomen, dan gelden de percentages zoals vermeld in artikel 3.2.1 lid d;
- f. de dakhelling van een gebouw groter dan 100 m<sup>2</sup> mag niet meer dan 75 graden bedragen.

##### 3.2.2 Bouwwerk, geen gebouw zijnde

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 3 m bedragen;
- b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 m bedragen, tenzij de bouwwerken rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het weg- en scheepvaartverkeer alsmede speeltoestellen of kunstwerken zijn bedoeld.
- c. in uitzondering op lid b mag de hoogte van opslagtanks en bijbehorende installatiewerken niet meer bedragen dan de ter plaatse op de plankaart aangegeven maximale bouwhoogte.

### 3.3 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de gronden tevens worden bestemd voor bedrijven in een lichtere milieucategorie, dan wel een vergelijkbare milieucategorie dan het bedrijf dat is genoemd onder 3.1, onder a, en voorzover deze bedrijven vallen onder de categorieën 1, 2 en 3 van de als bijlage toegevoegde Staat van bedrijfsactiviteiten mits:

- a. het niet betreft geluidzoneringsplichtige inrichtingen;
- b. de voorgenomen wijziging niet in strijd is met de Beleidslijn grote rivieren of de opvolger daarvan en daarover vooraf advies is ingewonnen bij Rijkswaterstaat;
- c. geen onevenredige aantasting plaats vindt van:
  1. de landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve waarden van de IJssel en de uiterwaarden;
  2. de milieubelasting;
  3. de verkeersveiligheid;
  4. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden.

## Artikel 4 Gemengd

### 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woonhuizen al dan niet in combinatie met ruimte voor een aan-huis-verbonden beroep;
- b. woonhuizen al dan niet in combinatie met ruimte voor kleinschalige bedrijfsmatige activiteit die geen hinder veroorzaken met betrekking tot de woonomgeving;
- c. horecabedrijven die zijn genoemd in bijlage 2 tot en met horeca categorie 2;
- d. behoud en bescherming van het rijksmonument ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - rijksmonument';
- e. terrassen;
- f. detailhandel;
- g. een bedrijfswoning, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning';
- h. bedrijven die zijn genoemd in bijlage 1 onder de categorieën 1 en 2;
- i. maatschappelijke voorzieningen;
- j. dagrecreatieve voorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

- k. nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen en water, waterhuishoudkundige voorzieningen, parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, wegen en paden.

met de daarbijbehorende:

- l. gebouwen en andere bouwwerken;
- m. tuinen, erven en terreinen.

### 4.2 Bouwregels

#### 4.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. per bestemmingsvlak mag niet meer dan één woning of bedrijfswoning worden gebouwd;
- b. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- c. de gezamenlijke oppervlakte van (hoofd- en bij)gebouwen mag niet meer dan de op de verbeelding in het bouwvlak aangegeven oppervlakte bedragen met dien verstande dat binnen de aanduiding 'bijgebouwen' een bijgebouw is toegestaan van maximaal 80 m<sup>2</sup>;
- d. de goot- en bouwhoogte van een gebouw mag niet meer dan de op de verbeelding aangegeven hoogten met de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte (m)';
- e. de bouwhoogte van een gebouw mag niet meer dan de op de verbeelding aangegeven hoogte met de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)';
- f. de dakhelling mag niet meer dan de op de verbeelding aan het bouwvlak toegekende dakhelling bedragen middels de aanduiding 'maximum dakhelling (graden)'.

#### 4.2.2 Bijbehorende bouwwerken

Voor aan- en uitbouwen en bijgebouwen gelden de volgende regels:

- a. aan- en uitbouwen en bijgebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de oppervlakte van bijgebouwen bij een woning mag niet meer dan 50 m<sup>2</sup> bedragen mits:
  1. de gezamenlijke oppervlakte van (hoofd- en bij)gebouwen niet meer dan de op de plankaart in het bouwvlak aangegeven oppervlakte bedraagt, tenzij op de plankaart

anders is aangegeven. In dat geval geldt de maximum oppervlakte zoals op de plankaart is aangegeven;

- c. de goothoogte van aan- en uitbouwen en bijgebouwen mag niet meer dan 11,50 m + N.A.P. bedragen.

#### **4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde**

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

- a. de hoogte van erf- en tuinafscheidingen mag niet meer dan 3 m bedragen;
- b. de hoogte van speeltoestellen en kunstwerken mag niet meer dan 5 m bedragen;
- c. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen, tenzij de bouwwerken rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het weg- en scheepvaartverkeer zijn bedoeld.

#### **4.3 Nadere eisen**

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de sociale veiligheid;
- d. de milieusituatie;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.



## Artikel 5 Recreatie - Dagrecreatie

### 5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Recreatie - Dagrecreatie' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en/of de natuurlijke en/of archeologische waarden van de gronden;
- b. extensieve dagrecreatie;
- c. een openlucht theater;
- d. voorzieningen ten behoeve van scheepvaart en verkeer te water;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' tevens een parkeerterrein;
- f. ter plaats van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie- camperplaats' tevens een camperstandplaats;
- g. gebouwen ten behoeve van onderhoud en beheer waarbij het behoud van de ruimtelijke, landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van het terrein zal worden nagestreefd;

met de daarbij behorende:

- h. groenvoorzieningen en water;
- i. voet- en rijwielpaden;
- j. ruiterspaden;
- k. ontsluitingswegen;
- l. openbare nutsvoorzieningen;
- m. speelvoorzieningen en kunstwerken;
- n. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 5.2 Bouwregels

#### 5.2.1 Gebouwen

- a. Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van onderhoud en beheer en sanitaire voorzieningen gelden de volgende bepalingen:
  1. de oppervlakte van één gezamenlijk gebouw ten behoeve van onderhoud en beheer en sanitaire voorzieningen mag niet meer dan 20 m<sup>2</sup> bedragen;
  2. de goothoogte van het gebouw ten behoeve van onderhoud en beheer en sanitaire voorzieningen mag niet meer dan 3 m bedragen, gemeten vanaf de hoogte van het terrein ter hoogte van de hoofdtoegang van het gebouw bij voltooiing van de bouw.
- b. Voor het aanleggen van de camperstandplaats gelden de volgende bepalingen:
  1. het aantal standplaatsen mag niet meer dan 8 bedragen;

#### 5.2.2 Overige bouwwerken

Voor het bouwen van andere bouwwerken, geldt de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 2 m bedragen tenzij deze rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het weg- en scheepvaartverkeer alsmede speeltoestellen of kunstwerken bedoeld zijn
- b. de maximale oppervlakte van het open lucht theater bedraagt 620 m<sup>2</sup> en heeft een maximale bouwe hoogte van 3 meter.

### **5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

#### **5.3.1 Vergunningplicht**

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Recreatie - Dagrecreatie zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. egaliseren, ophogen, afgraven, grondwerkzaamheden, zoals diepploegen, dieper dan 40 cm en ontginnen;
- b. graven en dempen van sloten, afdammen, herprofilieren van sloten of ander oppervlaktewater, aanleggen van drainage, uitgezonderd het vervangen van bestaande drainage;
- c. het verwijderen, kappen of rooien van bomen of andere opgaande beplanting;
- d. de aanleg van verhardingen, zoals verharde wandel- of fietspaden en kavelpaden, met een oppervlakte van meer dan 50 m<sup>2</sup>.

#### **5.3.2 Uitzonderingen vergunningplicht**

Het verbod van sublid 5.3.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij de bouwregels in acht zijn genomen;
- b. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan.

#### **5.3.3 Voorwaarde vergunningplicht**

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 5.3.1 zijn slechts toelaatbaar, indien daardoor de waarden, zoals in lid 5.3.1, onder a bedoeld, niet onevenredig worden aangetast.

## Artikel 6 Verkeer

### 6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met ten hoogste 2 x 1 doorgaande rijstrook, alsmede opstelstroken, busstroken, voet- en fietspaden;
- b. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals verkeers- en informatieborden, parkeervoorzieningen, kunstobjecten, taluds, duikers, nutsvoorzieningen, reclame-uitingen en groen.

### 6.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting, bedraagt ten hoogste 15 m;
- c. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting, bedraagt ten hoogste 3 m.

## **Artikel 7 Verkeer - Verblijfsgebied**

### **7.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen en straten;
  - b. voet- en rijwielpaden;
  - c. parkeervoorzieningen;
- met daaraan ondergeschikt:
- d. nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen en water, waterhuishoudkundige voorzieningen, parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, (erf)ontsluitingswegen en paden;
- met de daarbijbehorende:
- e. andere bouwwerken;
  - f. erven en terreinen.

### **7.2 Bouwregels**

#### **7.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde**

- a. een erf- en terreinafscheiding mag een bouwhoogte hebben van maximaal 2 meter;
- b. een speelvoorziening mag een bouwhoogte hebben van maximaal 5 meter;
- c. een overig ander bouwwerk mag een bouwhoogte hebben van maximaal 10 meter.

## Artikel 8 Waarde - Archeologie - 1

### 8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie - 1' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden in een archeologische verwachtingszone met een middelhoge archeologische verwachting.

### 8.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 8.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien:
  1. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
  2. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het bouwen regels te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige;
- c. het bepaalde in dit lid onder b.1 en b.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op een of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
  1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder maaiveld, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
  2. een bouwwerk binnen de bebouwde kom met een oppervlakte van ten hoogste 100 m<sup>2</sup>;
  3. een bouwwerk buiten de bebouwde kom met een oppervlakte van ten hoogste 2.500 m<sup>2</sup>;
  4. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 50 cm en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

### 8.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

#### 8.3.1 Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie - 1' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. egaliseren, ophogen, afgraven, grondwerkzaamheden dieper dan 50 cm (zoals diepploegen) en ontginnen;
- b. graven en dempen van sloten, afdammen, herprofilieren van sloten of ander oppervlaktewater, aanleggen van drainage, uitgezonderd het vervangen van bestaande drainage;

- c. de aanleg van verhardingen > 50 m<sup>2</sup> (zoals verharde wandel- of fietspaden en kavelpaden);
- d. het aanbrengen van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- e. het aanbrengen van diepwortelende beplanting en bomen.

### **8.3.2 Uitzonderingen op het uitvoeringsverbod**

Het verbod van 8.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 8.2 in acht is genomen;
- b. binnen de bebouwde kom plaatsvinden en een oppervlakte beslaan van ten hoogste 100 m<sup>2</sup>;
- c. buiten de bebouwde kom plaatsvinden en een oppervlakte beslaan van ten hoogste 2.500 m<sup>2</sup>;
- d. een diepte hebben van ten hoogste 50 cm onder maaiveld;
- e. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
- f. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.



## Artikel 9 Waarde - Archeologie - 2

### 9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie - 2' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden in een archeologische verwachtingszone met een middelhoge archeologische verwachting.

### 9.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 9.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien:
  1. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
  2. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het bouwen regels te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige;
- c. het bepaalde in dit lid onder b.1 en b.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op een of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
  1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder maaiveld, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
  2. een bouwwerk binnen de bebouwde kom met een oppervlakte van ten hoogste 250 m<sup>2</sup>;
  3. een bouwwerk buiten de bebouwde kom met een oppervlakte van ten hoogste 5.000 m<sup>2</sup>;
  4. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 50 cm en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

### 9.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

#### 9.3.1 Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie - 2' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. egaliseren, ophogen, afgraven, grondwerkzaamheden dieper dan 50 cm (zoals diepploegen) en ontginnen;
- b. graven en dempen van sloten, afdammen, herprofilieren van sloten of ander oppervlaktewater, aanleggen van drainage, uitgezonderd het vervangen van bestaande drainage;

- c. de aanleg van verhardingen > 50 m<sup>2</sup> (zoals verharde wandel- of fietspaden en kavelpaden);
- d. het aanbrengen van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- e. het aanbrengen van diepwortelende beplanting en bomen.

### **9.3.2 Uitzonderingen op het uitvoeringsverbod**

Het verbod van 9.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 9.2 in acht is genomen;
- b. binnen de bebouwde kom plaatsvinden en een oppervlakte beslaan van ten hoogste 250 m<sup>2</sup>;
- c. buiten de bebouwde kom plaatsvinden en een oppervlakte beslaan van ten hoogste 5.000 m<sup>2</sup>;
- d. een diepte hebben van ten hoogste 50 cm onder maaiveld;
- e. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
- f. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

## Artikel 10 Waterstaat - Waterkering

### 10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Waterstaat - Waterkering" aangewezen gronden zijn- behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor:

- a. de aanleg, het onderhoud, het beheer en de verbetering van (hoofd)waterkeringen;
- b. de afvoer van water, sediment en ijs;
- c. de waterhuishouding;
- d. verkeer te water;
- e. bij deze bestemming horende voorzieningen.

### 10.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 10.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 1 m;
- c. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- d. het bepaalde onder a, b en c is niet van toepassing op gronden voorzien van een bouwvlak.

### 10.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van artikel 10.2 onder c. Van de bevoegdheid tot afwijken wordt gebruikgemaakt, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het waterstaatsbelang door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad. Alvorens het gebruikmaken van de bevoegdheid tot afwijken wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder van de waterkering omtrent de vraag of door de voorgenomen bouwactiviteiten het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

### 10.4 Specifieke gebruiksregels

Onder een met de bestemming strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan het gebruik en laten gebruiken van gronden voor:

- a. het doen van grondroeringen, anders dan ten dienste van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering';
- b. het aanbrengen en/of instandhouden van diepwortelende beplanting.

## Artikel 11 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

### 11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor:

- a. de afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs;
- b. de waterhuishouding;
- c. de vergroting van de afvoercapaciteit van de IJssel;
- d. bij deze bestemming horende voorzieningen.

### 11.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 11.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van scheepvaarttekens bedraagt ten hoogste 15 m;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 2,5 m;
- d. het bepaalde onder a, b en c is niet van toepassing indien en voor zover wordt gebouwd ten dienste van en conform de overige voor deze gronden geldende bestemmingsregels.

### 11.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

#### 11.3.1 Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden ter plaatse van de bestemming Waterstaat - Waterstaatkundige functie zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, voor zover geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. egaliseren, ophogen, afgraven, grondwerkzaamheden dieper dan 50 cm (zoals diepploegen) en ontginnen;
- b. graven en dempen van sloten, afdammen, herprofilen van sloten of ander oppervlaktewater, aanleggen van drainage, uitgezonderd het vervangen van bestaande drainage.

#### 11.3.2 Uitzonderingen op het uitvoeringsverbod

Het verbod van lid 11.3.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- b. die worden uitgevoerd krachtens een in het kader van de Wet natuurbescherming vastgesteld beheersplan;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- d. binnen een bouwvlak plaatsvinden.

#### 11.3.3 Voorwaarde voor een omgevingsvergunning

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 11.3.1 zijn slechts toelaatbaar, indien daardoor de waarden niet onevenredig worden aangetast.

## Hoofdstuk 3      Algemene regels

### Artikel 12      Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

### 13.1 Bestemmingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop' gelden ter bescherming en instandhouding van de belangen van de bestaande molen als werktuig en beeldbepalend landschapselement en ter behoud, beheer en bescherming van de cultuurhistorische waarden van de molen de hierna volgende bepalingen.

### 13.2 vrijwaringszone - molenbiotoop

#### 13.2.1 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de daar voorkomende bestemmingen geldt ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop' dat niet hoger mag worden gebouwd dan:

afstand van de molen	maximale bouwhoogte
a. binnen 100 m:	de hoogte die gelijk is aan de hoogte van de onderste punt van de verticaal staande wiek van de molen, gerekend vanaf het maaiveld ter plaatse van de molen, zijnde 10 meter ten opzichte van het maaiveld ter plaatse;
b. vanaf 100 m:	de hoogte genoemd onder a vermeerderd met 1/30 van de afstand tussen het bouwwerk en de molen.

Deze regels gelden niet voor bestaande bouwwerken.

#### 13.2.2 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in sublid 13.2.1 in die zin dat ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop' de goot- en bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal zoveel mogen bedragen als in de daar voorkomende bestemming(en) is aangegeven.

Er mag uitsluitend worden gebouwd indien het belang van de dijk voldoende is gewaarborgd, nadat hieromtrent advies is ingewonnen bij de beheerder van de dijk.

#### 13.2.3 Criteria

De omgevingsvergunning zoals bedoeld in sublid 13.2.2 wordt slechts verleend:

- mits hierdoor de vrije windvang voor de molen en/of het zicht op de molen niet onevenredig worden beperkt, en
- een positief advies is uitgebracht door de beheerder van de molen.

### 13.3 vrijwaringszone - dijk

#### 13.3.1 Doeleindenomschrijving

De voor 'vrijwaringszone - dijk' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de versterking, de bescherming, het beheer en het onderhoud van de middels de bestemming 'Waterkering' aangegeven waterkering.



### **13.3.2 Bouwregels**

Op of in de voor 'vrijwaringszone - dijk' aangewezen gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming of ten dienste van andere daar voorkomende bestemmingen met inachtneming van de in 13.3.1 genoemde belangen.

## **13.4 vrijwaringszone - vaarweg**

### **13.4.1 Doeleindenomschrijving**

Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - vaarweg' zijn de gronden tevens bestemd voor de bescherming van een vlotte en veilige doorvaart van de scheepvaart op de nabijgelegen vaarweg.

### **13.4.2 Advies waterbeheerder**

Een in het plan opgenomen bevoegdheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de bouw- of gebruiksregels of bij omgevingsvergunning bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden toe te staan, of een wijzigingsbevoegdheid toe te passen, wordt verleend mits dit geen aantasting van de vlotte en veilige doorvaart van de scheepvaart op de vaarweg tot gevolg heeft en de waterbeheerder daar over heeft geadviseerd.

## **13.5 Wetgevingszone - Natura 2000**

### **13.5.1 Aanduidingsomschrijving N2000**

De voor 'wetgevingzone - natura 2000' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor deze gronden aangewezen bestemmingen (primaire bestemming) bestemd voor:

- a. de instandhouding van Natura 2000 gebied "Rijntakken" (als bedoeld in het aanwijzingsbesluit Natura 2000-gebied Rijntakken d.d. 23 april 2014);
- b. behoud, herstel en/of ontwikkeling van landschappelijke waarden en/of natuurwaarden.

### **13.5.2 Bouwregels**

In afwijking van het bepaalde in de bouwregels bij de andere in het plan opgenomen bestemmingen geldt dat slechts gebouwd mag worden indien geen sprake is van significant negatieve en/of negatieve effecten als bedoeld in de Wet natuurbescherming op de in het aanwijzingsbesluit genoemde kwalificerende soorten en natuurlijke habitattypen.

### **13.5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

Het is, al dan niet in afwijking van het bepaalde ingevolge de basisbestemming(en), verboden zonder een schriftelijke vergunning van het bevoegde gezag de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren, mits geen sprake is van significant negatieve en/of negatieve effecten als bedoeld in de Wet natuurbescherming op de in het aanwijzingsbesluit genoemde kwalificerende vogelsoorten en kwalificerende habitattypen/-soorten:

- a. het verzetten of vergraven van grond van meer dan 100 m<sup>3</sup> per perceel of op een diepte van meer dan 0,60 m beneden maaiveld;
- b. de aanleg van drainage ongeachte de diepte, tenzij het gaat om vervanging van een al

- bestaande drainage;
- c. het aanleggen, dempen of wijzigen van (oevers, profiel, doorstroom- of bergingscapaciteit van) oppervlaktewateren;
  - d. het verlagen van de grondwaterstand door aanleg van drainage of bemaling.

## **Artikel 14      Algemene bouwregels**

### **14.1      Ondergeschikte bouwdelen**

Bij toepassing van het bepaalde ten aanzien van de oppervlakte en inhoud van een bouwwerk worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits deze bouwdelen niet meer dan 1,00 meter buiten het gevel- of dakvlak uitsteken.

Bij toepassing van het bepaalde ten aanzien van de goot- en bouwhoogte van een bouwwerk worden wolfseinden buiten beschouwing gelaten.

### **14.2      Meetverschil**

Bij toepassing van het bepaalde in het plan ten aanzien van het bouwen binnen bouwvlakken of bestemmingsvlakken, worden afwijkingen ten gevolge van meetverschillen buiten beschouwing gelaten, mits dat meetverschil, mede gelet op de aard en omvang van hierdoor toegelaten of toe te laten (bouw)werken of werkzaamheden, als van zeer beperkte betekenis kan worden aangemerkt.

## Artikel 15 Algemene gebruiksregels

### 15.1 Strijdig gebruik

Een gebruik in strijd met het bestemmingsplan is in ieder geval:

- a. het gebruiken van de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemmingen;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
- c. het gebruik van onbebouwde gronden als stand- of ligplaats van onderkomens, en als opslag-, stort- of bergplaats van machines, voer- en vaartuigen en andere al of niet afgedankte stoffen, voorwerpen en producten, tenzij dit gebruik verband houdt met de realisering of het beheer van de bestemming.

## Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

### 16.1 Afwijkingsbevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, met uitzondering van de in artikel 3.2.1 onder b en 4.2.1 onder c gegeven maximum oppervlakte maten van gebouwen zoals die op de plankaart aan de betreffende bouwvlakken zijn toegekend;
- b. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
- d. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 40,00 m.

### 16.2 Afwegingskader

Een in 16.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de milieusituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- e. de sociale veiligheid;
- f. de externe veiligheid.

## Artikel 17 Overige regels

### 17.1 Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
- b. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- c. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
- d. de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden;
- e. de ruimte tussen bouwwerken.



## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### Artikel 18 Overgangsregels

#### 18.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
  1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in sublid a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het sublid a met maximaal 10%.
- c. Sublid a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

#### 18.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in sublid a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in sublid a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Sublid a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## **Artikel 19 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Olst-West 2017.

## Bijlagen bij de regels



## Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten

SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
<b>01</b>	<b>01</b>	<b>LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW</b>	
014	016	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw	
		1. plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. < 500 m <sup>2</sup>	2
		2. plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. >= 500 m <sup>2</sup>	3.1
0142	0162	KI-stations	2
<b>02</b>	<b>02</b>	<b>BOSBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN BOSBOUW</b>	
020	021, 022, 024	Bosbouwbedrijven	3.1
<b>05</b>	<b>03</b>	<b>VISSERIJ- EN VISTEELTBEDRIJVEN</b>	
0501.1	0311	Zeevisserijbedrijven	3.2
0501.2	0312	Binnenvisserijbedrijven	3.1
0502	032	Vis- en schaaldierkwekerijen:	
		1. oester-, mossel- en schelpenteeltbedrijven	3.2
		2. visteeltbedrijven	3.1
<b>11</b>	<b>06</b>	<b>AARDOLIE- EN AARDGASWINNING</b>	
111	061, 062	Aardolie- en aardgaswinning:	
	061	1. aardoliewinputten	4.1
	062	2. aardgaswinning inclusief gasbehandeling instrumenten: < 100.000.000 N m <sup>3</sup> /d	5.1
	062	3. aardgaswinning inclusief gasbehandeling instrumenten: >= 100.000.000 N m <sup>3</sup> /d	5.2
<b>15</b>	<b>10, 11</b>	<b>VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN</b>	
151	101, 102	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
		1. slachterijen en pluimveeslachterijen	3.2
	101	2. vetsmelterijen	5.2
		3. bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	4.2
		4. vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m <sup>2</sup>	3.2
		5. vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m <sup>2</sup>	3.1
		6. vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m <sup>2</sup>	3.1
	101, 102	5. loonslachterijen	3.1
152	102	Visverwerkingsbedrijven:	
		1. drogen	5.2
		2. conserveren	4.1
		3. roken	4.2
		4. verwerken anderszins: p.o. > 1000 m <sup>2</sup>	4.2
		5. verwerken anderszins: p.o. <= 1000 m <sup>2</sup>	3.2
		6. verwerken anderszins: p.o. <= 300 m <sup>2</sup>	3.1
1531	1031	Aardappelproducten fabrieken	
		1. vervaardiging van aardappelproducten	4.2
		2. vervaardiging van snacks met p.o. < 2000 m <sup>2</sup>	3.1
1532, 1533	1032, 1039	Groente- en fruitconservenfabrieken:	
		1. jam	3.2
		2. groente algemeen	3.2
		3. met koolsoorten	3.2
		4. met drogerijen	4.2
		5. met uienconservering (zoutinleggerij)	4.2
1541	104101	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:	
		1. p.c. < 250.000 t/j	4.1
		2. p.c. >= 250.000 t/j	4.2
1542	104102	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:	
		1. p.c. < 250.000 t/j	4.1
		2. p.c. >= 250.000 t/j	4.2
1543	1042	Margarinefabrieken:	
		1. p.c. < 250.000 t/j	4.1
		2. p.c. >= 250.000 t/j	4.2
1551	1051	Zuivelproductenfabrieken:	
		1. gedroogde producten p.c. >= 1,5 t/u	5.1
		2. geconcentreerde producten, verdampingscapaciteit >=20 t/u	5.1
		3. melkproductenfabrieken v.c. < 55.000 t/j	3.2
		4. melkproductenfabrieken v.c. >= 55.000 t/j	4.2
		5. overige zuivelproductenfabrieken	4.2



SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
1552	1052	1. consumptie-ijsfabrieken p.o. > 200 m <sup>2</sup>	3.2
		2. consumptie-ijsfabrieken p.o. <= 200 m <sup>2</sup>	2
1561	1061	Meelfabrieken:	
		1. p.c. < 500 t/u	4.2
		2. p.c. >= 500 t/u	4.1
		Grutterswarenfabrieken	4.1
1562	1062	Zetmeelfabrieken:	
		1. p.c. < 10 t/u	4.1
		2. p.c. >= 10 t/u	4.2
1571	1091	Veevoederfabrieken:	
		1. destructiebedrijven	5.2
		2. beender-, veren-, vis- en vleesmeelfabriek	5.2
		3. drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap.<10 t/u water	4.2
		4. drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder cap.>=10 t/u water	5.2
		5. mengvoeder, p.c. < 100 t/u	4.1
		6. mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	4.2
1572	1092	Vervaardiging van voer voor huisdieren	4.1
1581	1071	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:	
		1. v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	2
		2. v.c.>= 7500 kg meel/week	3.2
1582	1072	Banket-, biscuit- en koekfabrieken	3.2
1583	1081	Suikerfabrieken:	
		1. v.c. < 2.500 t/j	5.1
		2. v.c. >= 2.500 t/j	5.2
1584	10821	Verwerking cacao- en chocoladefabrieken en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
		1. cacao- en chocoladefabrieken: p.o. >2.000 m <sup>2</sup>	5.1
		2. cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	3.2
		3. cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m <sup>2</sup>	2
		4. Suikerwerkfabrieken met suiker branden	4.2
		5. Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden p.o. > 200 m <sup>2</sup>	3.2
		6. Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden p.o. <= 200 m <sup>2</sup>	2
1585	1073	Deegwarenfabrieken	3.1
1586	1083	Koffiebranderijen en theepakkerijen:	
		1. koffiebranderijen	5.1
		2. theepakkerijen	3.2
1587	108401	Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	4.1
1589	1089	Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	4.1
1589.1		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	4.1
1589.2		Soep- en soeparomafabrieken:	
		1. zonder poederdrogen	4.1
		2. met poederdrogen	4.2
1591	110101	Destilleerderijen en likeurstokerijen	4.2
1592	110102	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:	
		1. p.c. < 5.000 t/j	4.1
		2. p.c. >= 5.000 t/j	4.2
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104	Vervaardiging van wijn, cider, e.d.	2
1596	1105	Bierbrouwerijen	4.2
1597	1106	Mouterijen	4.2
1598	1107	Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	3.2
<b>16</b>	<b>12</b>	<b>VERWERKING VAN TABAK</b>	
160	120	Tabaksverwerkende industrie	4.1
<b>17</b>	<b>13</b>	<b>VERVAARDIGING VAN TEXTIEL</b>	
171	131	Bewerken en spinnen van textielvezels	3.2
172	132	Weven van textiel:	
		1. aantal weefgetouwen < 50	3.2
		2. aantal weefgetouwen >= 50	4.2
173	133	Textielveredelingsbedrijven	3.1
174, 175	139	Vervaardiging van textielwaren	3.1
1751	1393	Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	4.1
176, 177	139, 143	Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	3.1
<b>18</b>	<b>14</b>	<b>VERVAARDIGING VAN KLEDING: BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT</b>	
181	141	Vervaardiging kleding van leer	3.1
182		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (exclusief van leer)	2
183	142, 151	Bereiden en verven van bont, vervaardiging van artikelen van bont	3.1

SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
<b>19</b>	<b>15</b>	<b>VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCLUSIEF KLEDING)</b>	
191	151, 152	Lederfabrieken	4.2
192	151	Lederwarenfabrieken (exclusief kleding en schoeisel)	3.1
193	152	Schoenenfabrieken	3.1
<b>20</b>	<b>16</b>	<b>HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.</b>	
2010.1	16101	Houtzagerijen	3.2
2010.2	16102	Houtconserveringsbedrijven:	
		1. met creosootolie	4.1
		2. met zoutoplossingen	3.1
202	1621	Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	3.2
203, 204, 205	162	1. Timmerwerfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout	3.2
203, 204, 205		2. Timmerwerfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m <sup>2</sup>	3.1
205	162902	Kurkwaren-, riet- en vlechtwerfabrieken	2
<b>21</b>	<b>17</b>	<b>VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN</b>	
2111	1711	Vervaardiging van pulp	4.1
2112	1712	Papier- en kartonfabrieken:	
		1. p.c. < 3 t/u	3.1
		2. p.c. 3 - 15 t/u	4.1
		3. p.c. >= 15 t/u	4.2
212	172	Papier- en kartonwarenfabrieken	3.2
2121.2	17212	Golfkartonfabrieken:	
		1. p.c. < 3 t/u	3.2
		2. p.c. >= 3 t/u	4.1
<b>22</b>	<b>58</b>	<b>UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA</b>	
221	581	Uitgeverijen (kantoren)	1
2221	1811	Drukkerijen van dagbladen	3.2
2222	1812	Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	3.2
2222.6	18129	Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	2
2223	1814	Grafische afwerking	1
		Binderijen	2
2224	1813	Grafische reproductie en zetten	2
2225	1814	Overige grafische activiteiten	2
223	182	Reproductiebedrijven opgenomen media	1
<b>23</b>	<b>19</b>	<b>AARDOLIE- EN STEENKOOLVERWERKINGSINDUSTRIE BEWERKING SPLIJT- EN KWEEKSTOFFEN</b>	
231	191	Cokesfabrieken	5.3
2320.1	19201	Aardolieraffinaderijen	6
2320.2	19202	Smeeroliën- en vettenfabrieken	3.2
		Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	4.2
		Aardolieproductenfabrieken niet eerder genoemd.	4.2
<b>24</b>	<b>20</b>	<b>VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN</b>	
2411	2011	Vervaardiging van industriële gassen:	
		1. luchtscheidingsinstallatie v.c. >= 10 t/d lucht	5.2
		2. overige gassenfabrieken, niet explosief	5.1
		3. overige gassenfabrieken, explosief	5.1
2412	2012	Kleur- en verfstoffenfabrieken	4.1
2413		Anorganische chemische grondstoffenfabrieken:	
		1. niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	4.2
		2. vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	5.3
2414.1	20141	Organische chemische grondstoffenfabrieken:	
		1. niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	4.2
		2. vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	5.3
		Methanolfabrieken:	
		1. p.c. < 100.000 t/j	4.1
		2. p.c. >= 100.000 t/j	4.2
2414.2	20149	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synthetisch):	
		1. p.c. < 50.000 t/j	4.2
		2. p.c. >= 50.000 t/j	5.1
2415	2015	Kunstmeststoffenfabrieken	5.1
2416	2016	Kunstharsenfabrieken e.d.	5.2

SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
242	202	Landbouwchemicaliënfabrieken:	
		1. fabricage	5.3
		2. formulering en afvullen	5.1
243	203	Verf-, lak- en vernisfabrieken	4.2
2441	2110	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:	
		1. p.c. < 1.000 t/j	4.2
		2. p.c. >= 1.000 t/j	5.1
2442	2120	Farmaceutische productenfabrieken:	
		1. formulering en afvullen geneesmiddelen	3.1
		2. verbandmiddelenfabrieken	2
2451	2041	Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	4.2
2452	2042	Parfumerie- en cosmeticafabrieken	4.2
2461	2051	Kruit-, vuurwerk- en springstoffenfabrieken	5.3
2462	2052	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:	
		1. zonder dierlijke grondstoffen	3.2
		2. met dierlijke grondstoffen	5.1
2464	205902	Fotochemische productenfabrieken	3.2
2466	205903	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	3.1
		Overige chemische productenfabrieken n.e.g.	4.1
247	2060	Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	4.2
<b>25</b>	<b>22</b>	<b>VERVAARDIGING VAN PRODUCTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF</b>	
2511	221101	Rubberbandenfabrieken	4.2
2512	221102	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:	
		1. vloeroppervlakte < 100 m <sup>2</sup>	3.1
		2. vloeroppervlakte > 100 m <sup>2</sup>	4.1
2513	2219	Rubber-artikelenfabrieken	3.2
252	222	Kunststofverwerkende bedrijven:	
		1. zonder fenolharsen	4.1
		2. met fenolharsen	4.2
		3. productie van verpakkingsmaterialen en assemblage van kunststof bouwmaterialen	3.1
<b>26</b>	<b>23</b>	<b>VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN</b>	
261	231	Glasfabrieken:	
		1. glas en glasproducten, p.c. < 5.000 t/j	3.2
		2. glas en glasproducten, p.c. >= 5.000 t/j	4.2
		3. glaswol en glasvezels, p.c. < 5.000 t/j	4.2
		4. glaswol en glasvezels, p.c. >= 5.000 t/j	5.1
2615	231	Glasbewerkingsbedrijven	3.1
262, 263	232, 234	Aardewerkfabrieken:	
		1. vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	2
		2. vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	3.2
264	233	Baksteen- en baksteenelementenfabrieken	4.1
		Dakpannenfabrieken	4.1
2651	2351	Cementfabrieken:	
		1. p.c. < 100.000 t/j	5.1
		2. p.c. >= 100.000 t/j	5.3
2652	235201	Kalkfabrieken:	
		1. p.c. < 100.000 t/j	4.1
		2. p.c. >= 100.000 t/j	5.3
2653	235202	Gipsfabrieken:	
		1. p.c. < 100.000 t/j	4.1
		2. p.c. >= 100.000 t/j	5.1
2661.1	23611	Betonwarenfabrieken:	
		1. zonder persen, triltafels en bekistingstrillers	4.1
		2. met persen, triltafels of bekistingstrillers, p.c. < 100 t/d	4.2
		3. met persen, triltafels of bekistingstrillers, p.c. >= 100 t/d	5.2
2661.2	23612	Kalkzandsteenfabrieken:	
		1. p.c. < 100.000 t/j	3.2
		2. p.c. >= 100.000 t/j	4.2
2662	2362	Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	3.2
2663, 2664	2363, 2364	Betonmortelcentrales:	
		1. p.c. < 100 t/u	3.2
		2. p.c. >= 100 t/u	4.2
2665, 2666	2365, 2369	Vervaardiging van producten van beton, (vezel)cement en gips:	
		1. p.c. < 100 t/d	3.2
		2. p.c. >= 100 t/d	4.2

SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
267	237	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
		1. zonder breken, zeven en drogen p.o. > 2.000 m <sup>2</sup>	3.2
		2. zonder breken, zeven en drogen p.o. <= 2.000 m <sup>2</sup>	3.1
		3. met breken, zeven of drogen v.c. < 100.000 t/j	4.2
		4. met breken, zeven of drogen v.c. >= 100.000 t/j	5.2
2681	2391	Slijp- en polijstmiddelenfabrieken	3.1
2682	2399	Bitumineuze materialenfabrieken:	
		1. p.c. < 100 t/u	4.2
		2. p.c. >= 100 t/u	5.1
		Isolatiematerialenfabrieken (exclusief glaswol):	
		1. steenwol p.c. >= 5.000 t/j	4.2
		2. overige isolatiematerialen	4.1
		Minerale productenfabrieken n.e.g.	3.2
		1. Asfaltcentrales p.c. < 100 ton/uur	4.1
		2. Asfaltcentrales p.c.>= 100 ton/uur	4.2
<b>27</b>	<b>24</b>	<b>VERVAARDIGING VAN METALEN</b>	
271	241	Ruwijzer- en staalfabrieken:	
		1. p.c. < 1.000 t/j	5.2
		2. p.c. >= 1.000 t/j	6
272	245	Ijzerenbuizen- en stalenbuizenfabrieken:	
		1. p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	5.1
		2. p.o. >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.3
273	243	Draadtrekkerijen, koudbandwalsen en profielzetterijen:	
		1. p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	4.2
		2. p.o. >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.2
274	244	Non-ferro-metaalfabrieken:	
		1. p.c. < 1.000 t/j	4.2
		2. p.c. >= 1.000 t/j	5.2
		Non-ferro-metaalwalsen, -trekkerijen en dergelijke:	
		1. p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	5.1
		2. p.o. >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.3
2751, 2752	2451, 2452	Ijzer- en staalgietkerijen, -smelterijen:	
		1. p.c. < 4.000 t/j	4.2
		2. p.c. >= 4.000 t/j	5.1
2753, 2754	2453, 2454	Non-ferro-metaalgietkerijen, -smelterijen:	
		1. p.c. < 4.000 t/j	4.2
		2. p.c. >= 4.000 t/j	5.1
<b>28</b>	<b>25, 31</b>	<b>VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES EN TRANSPORTMIDDELEN)</b>	
281	251, 331	Constructiewerkplaatsen:	
		1. gesloten gebouw	3.2
		2. gesloten gebouw, p.o. <200 m <sup>2</sup>	3.1
		3. in open lucht, p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	4.1
		4. in open lucht, p.o. >= 2.000 m <sup>2</sup>	4.2
2821	2529, 3311	Tank- en reservoirbouwbedrijven:	
		1. p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	4.2
		2. p.o. >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.1
2822, 2830	2521, 2530, 3311	Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	4.1
284	255, 331	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	4.1
2851	2561, 3311	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen, en dergelijke Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:	3.2
		1. algemeen	3.2
		2. scoperen (opspuiten van zink).	3.2
		3. thermisch verzinken	3.2
		4. thermisch vertinnen	3.2
		5. mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten).	3.2
		6. anodiseren, eloxeren	3.2
		7. chemische oppervlaktebehandeling	3.2
		8. emailleren	3.2
		9. galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen, en dergelijke).	3.2
		10. stralen	4.2
		11. metaalharderen	3.2
		12. lakspuiten en moffelen	3.2
2852	2562, 3311	Overige metaalbewerkende industrie	3.2
		Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200 m <sup>2</sup>	3.1

SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
287	259, 331	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:	
		1. p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	4.1
		2. p.o. >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.1
		Overige metaalwarenfabrieken niet eerder genoemd	3.2
		Overige metaalwarenfabrieken niet eerder genoemd: in pandig p.o. <200 m <sup>2</sup>	3.1
<b>29</b>	<b>27, 28, 33</b>	<b>VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN</b>	
29	27, 28, 33	Machine- en apparatenfabrieken inclusief reparatie:	
		1. p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	3.2
		2. p.o. >= 2.000 m <sup>2</sup>	4.1
	28, 33	3. met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	4.2
<b>30</b>	<b>26, 28, 33</b>	<b>VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS</b>	
30	26, 28, 33	Kantoomachines- en computerfabrieken inclusief reparatie	3.1
<b>31</b>	<b>26, 27, 33</b>	<b>VERVAARDIGING VAN OVERIGE ELEKTRONISCHE MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDHEDEN</b>	
311	271, 331	Elektromotoren- en generatorenfabrieken inclusief reparatie	4.1
312	271, 273	Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	4.1
313	273	Elektrische draad- en kabelfabrieken	4.1
314	272	Accumulatoren- en batterijenfabrieken	3.2
315	274	Lampenfabrieken	4.2
316	293	Elektrotechnische industrie niet eerder genoemd	2
3162	2790	Koolelektrodenfabrieken	6
<b>32</b>	<b>26, 33</b>	<b>VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN - BENODIGDHEDEN</b>	
321 t/m 323	261, 263, 264, 331	Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur, en dergelijke inclusief reparatie	3.1
3210	2612	Fabrieken voor gedrukte bedrading	3.1
<b>33</b>	<b>26, 32, 33</b>	<b>VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN</b>	
33	26, 32, 33	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten, e.d. incl. reparatie	2
<b>34</b>	<b>29</b>	<b>VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS</b>	
341	291	Autofabrieken en assemblagebedrijven	
		1. p.o. < 10.000 m <sup>2</sup>	4.1
		2. p.o. >= 10.000 m <sup>2</sup>	4.2
3420.1	29201	Carrosseriefabrieken	4.1
3420.2	29202	Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	4.1
343	293	Auto-onderdelenfabrieken	3.2
<b>35</b>	<b>30</b>	<b>VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCLUSIEF AUTO'S EN AANHANGWAGENS)</b>	
351	301, 3315	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:	
		1. houten schepen	3.1
		2. kunststof schepen	3.2
		3. metalen schepen < 25 m	4.1
		4. metalen schepen >= 25 m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	5.1
3511	3831	Scheepssloperijen	5.2
352	302, 317	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:	
		1. algemeen	3.2
		2. met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	4.2
353	303, 3316	Vliegtuigbouw- en -reparatiebedrijven:	
		1. zonder proefdraaien motoren	4.1
		2. met proefdraaien motoren	5.3
354	309	Rijwiel- en motorrijwiefabrieken	3.2
355	3099	Transportmiddelenindustrie niet eerder genoemd	3.2
<b>36</b>	<b>31</b>	<b>VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN VERVAARDIGING VAN OVERIGE GOEDEREN NIET EERDER GENOEMD.</b>	
361	310	1. meubelfabrieken	3.2
	9524	2. meubelstofeerderijen b.o.< 200 m <sup>2</sup>	1

SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
362	321	Fabricage van munten, sieraden, en dergelijke	2
363	322	Muziekinstrumentenfabrieken	2
364	323	Sportartikelenfabrieken	3.1
365	324	Speelgoedartikelenfabrieken	3.1
366	32991	Sociale werkvoorziening	2
366	32999	Vervaardiging van overige goederen niet eerder genoemd	3.1
<b>37</b>	<b>38</b>	<b>VOORBEREIDING TOT RECYCLING</b>	
371	383201	Metaal- en autoschredders	5.1
372	383202	Puinbrekerijen en -malerijen:	
		1. v.c. < 100.000 t/j	4.2
		2. v.c. >= 100.000 t/j	5.2
		Rubberregeneratiebedrijven	4.2
		Afvalscheidingsinstallaties	4.2
<b>40</b>	<b>35</b>	<b>PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN ELEKTRICITEIT, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER</b>	
40	35	Elektriciteitsproductiebedrijven (vermogen >= 50 MWe):	
		1. kolengestookt (inclusief meestook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth	5.2
		2. oliegestookt, thermisch vermogen > 75 MWth	5.1
		3. gasgestookt (inclusief bijstook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth, in	5.1
		4. kerncentrales met koeltorens	6
		5. warmtekrachtinstallaties (gas), thermisch vermogen > 75 MWth	5.1
		Bio-energieinstallaties, elektrisch vermogen < 50 MWe:	
		1. covergisting, verbranding en vergassing van mest, slib, GFT en reststromen voedingsindustrie	3.2
		2. vergisting, verbranding en vergassing van overige biomassa	3.2
		Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
		1. < 10 MVA	2
		2. 10 - 100 MVA	3.1
		3. 100 - 200 MVA	3.2
		4. 200 - 1000 MVA	4.2
		5. >= 1000 MVA	5.2
		Gasdistributiebedrijven:	
		1. gascompressorstations, vermogen < 100 MW	4.2
		2. gascompressorstations, vermogen >= 100 MW	5.1
		3. gas: reduceer-, compressor-, meet- en reglinstallatie categorie A	1
		4. gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	2
		5. gasontvang- en -verdeelstations, categorie D	3.1
		Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
		1. stadsverwarming	3.2
		2. blokverwarming	2
		Windmolens:	
		1. wiekdiameter 20 m	3.2
		2. wiekdiameter 30 m	4.1
		3. wiekdiameter 50 m	4.2
<b>41</b>	<b>36</b>	<b>WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER</b>	
41	36	Waterwinning-/ bereidingsbedrijven:	
		1. met chloorgas	5.3
		2. bereiding met chloorbleekloog en dergelijke en / of straling	3.1
		Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
		1. < 1 MW	2
		2. 1 - 15 MW	3.2
		3. >= 15 MW	4.2
<b>45</b>	<b>41, 42, 43</b>	<b>BOUWNIJVERHEID</b>	
	41, 42, 43	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2000 m <sup>2</sup>	3.2
		Bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2000 m <sup>2</sup>	3.1
		Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m <sup>2</sup>	3.1
		Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. < 1000 m <sup>2</sup>	2
<b>50</b>	<b>45, 47</b>	<b>HANDEL IN EN REPARATIE VAN AUTO'S EN MOTORFIETSEN, BENZINESERVICESTATIONS</b>	
501, 502, 504	451, 452, 453	Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	2

SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
502	451	(Groot)handel in vrachtauto's (inclusief import en reparatie)	3.2
5020.4	45204	Autoplaatwerkerijen	3.2
		Autobeklederijen	1
		Autospuitinrichtingen	3.1
5020.5	45205	Autowasserijen	2
503, 504	453	Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	2
505	473	Benzineservicestations:	
		1. met LPG > 1000 m <sup>3</sup> /jr	4.1
		2. met LPG < 1000 m <sup>3</sup> /jr	3.1
		3. zonder LPG	2
<b>51</b>	<b>46</b>	<b>GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING</b>	
511	461	Handelsbemiddeling (kantoren)	1
5121	4621	Groothandel in akkerbouwproducten en veevoerders	3.1
		Groothandel in akkerbouwproducten en veevoerders met een verwerkingscapaciteit >= 500 ton per uur.	4.2
5122	4622	Groothandel in bloemen en planten	2
5123	4623	Groothandel in levende dieren	3.2
5124	4624	Groothandel in huiden, vellen en leder	3.1
5125, 5131	46217, 4631	Groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	3.1
5132, 5133	4632, 4633	Groothandel in vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren en spijsoliën	3.1
5134	4634	Groothandel in dranken	2
5135	4635	Groothandel in tabaksproducten	2
5136	4636	Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	2
5137	4637	Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	2
5138, 5139	4638, 4639	Groothandel in overige voedings- en genotmiddelen	2
514	464, 46733	Groothandel in overige consumentenartikelen	2
5148.7	46499	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
		1. consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	2
		2. consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	3.1
		3. professioneel vuurwerk, netto expliciet massa per bewaarplaats < 750 kg ( en > 25 kg theatervuurwerk)	5.1
		4. professioneel vuurwerk, netto expliciet massa per bewaarplaats 750 kg tot 6 ton.	5.3
		5. munitie	2
5151.1	46711	Groothandel in vaste brandstoffen:	
		1. klein, lokaal verzorgingsgebied	3.1
		2. kolenterminal, opslagoppervlakte >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.1
5151.2	46712	Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen:	
		1. vloeistoffen o.c. < 100.000 m <sup>3</sup>	4.1
		2. vloeistoffen o.c. >= 100.000 m <sup>3</sup>	5.1
		3. tot vloeistof verdichte gassen	4.2
5151.3	46713	Groothandel in minerale olieproducten (exclusief brandstoffen)	3.2
5152.1	46721	Groothandel in metaalertsen:	
		1. opslagoppervlakte < 2.000 m <sup>2</sup>	4.2
		2. opslagoppervlakte >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.2
5152.2 / 3	46722, 46723	Groothandel in metalen en -halfabrikaten	3.2
5154	4673	Groothandel in hout en bouwmaterialen	
		1. Algemeen: bebouwde oppervlakte > 2000 m <sup>2</sup>	3.1
		2. Algemeen: bebouwde oppervlakte <= 2000 m <sup>2</sup>	2
5153.4	46735	Zand en grind:	
		1. algemeen: bebouwde oppervlakte > 200 m <sup>2</sup>	3.2
		2. algemeen: bebouwde oppervlakte <= 200 m <sup>2</sup>	2
	4674	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur	
		1. algemeen: bebouwde oppervlakte > 2000 m <sup>2</sup>	3.1
		2. algemeen: bebouwde oppervlakte <= 2000 m <sup>2</sup>	2
5155.1	46751	Groothandel in chemische producten	3.2
5156	4676	Groothandel in overige intermediaire goederen	2
5157	4677	Autosloperijen: bebouwde oppervlakte > 1000 m <sup>2</sup>	3.2
		Autosloperijen: bebouwde oppervlakte <= 1000 m <sup>2</sup>	3.1
5157.2 / 3		Overige groothandel in afval en schroot: bebouwde oppervlakte > 1000 m <sup>2</sup>	3.1
		Overige groothandel in afval en schroot : bebouwde oppervlakte <= 1000 m <sup>2</sup>	3.2
5162	466	Groothandel in machines en apparaten:	
		1. machines voor de bouwnijverheid	3.2
		2. overige	3.1
517	466, 469	Overige groothandel (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.)	2
<b>60</b>	<b>49</b>	<b>VERVOER OVER LAND</b>	
6021.1	493	Bus-, tram- en metrostations en -remises	3.2
6022		Taxibedrijven en taxistandplaatsen	2



SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
6023		Touringcarbedrijven	3.2
6024	494	Goederenwegvervoersbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m <sup>2</sup>	3.2
6024		Goederenwegvervoersbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. <= 1000 m <sup>2</sup>	3.1
603	495	Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	2
<b>61, 62</b>	<b>50, 51</b>	<b>VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT</b>	
61, 62	50, 51	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	1
<b>63</b>	<b>52</b>	<b>DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER</b>	
6311.1	52241	Laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van zeeschepen:	
		1. containers	5.1
		2. stukgoederen	4.2
		3. ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.3
		4. granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	5.1
		5. steenkool, opslagopp. >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.2
		6. olie, LPG, e.d.	5.3
		7. tankercleaning	4.2
6311.2	52242	Laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart:	
		1. containers	4.2
		2. stukgoederen	3.2
		3. ertsen, mineralen, en dergelijke, opslagoppervlakte < 2.000 m <sup>2</sup>	4.2
		4. ertsen, mineralen, en dergelijke, opslagoppervlakte >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.2
		5. granen of meelsoorten v.c. < 500 t/u	4.2
		6. granen of meelsoorten v.c. >= 500 t/u	5.1
		7. steenkool, opslagoppervlakte < 2.000 m <sup>2</sup>	4.2
		8. steenkool, opslagoppervlakte >= 2.000 m <sup>2</sup>	5.1
		9. olie, LPG, en dergelijke	5.2
		10. tankercleaning	4.2
6312	52102, 52109	Distributiecentra, pak- en koelhuizen	3.1
	52109	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	2
6321	5221	1. Autoparkeerterreinen, parkeergarages	2
6321		2. Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	3.2
6322, 6323	5222	Overige dienstverlening ten behoeve van het vervoer (kantoren)	1
6323	5223	Luchthavens	6
6323		Helicopterlandplaatsen	5.1
623	791	Reisorganisaties	1
634	5229	Expediteurs, cargadoors (kantoren)	1
<b>64</b>	<b>53</b>	<b>POST EN TELECOMMUNICATIE</b>	
641	531, 532	Post- en koeriersdiensten	2
642	61	Telecommunicatiebedrijven	1
642		Zendinstallaties:	
642		1. LG en MG, zendvermogen < 100 kw (bij groter vermogen: onderzoek!)	3.2
642		2. FM en TV	1
<b>71</b>	<b>77</b>	<b>VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN</b>	
711	7711	Personenautoverhuurbedrijven	2
712	7712, 7739	Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	3.1
713	773	Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	3.1
714	772	Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	2
<b>72</b>	<b>62</b>	<b>COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE</b>	
72	62	Computerservice- en informatietechnologie-bureaus, en dergelijke	1
72	58, 63	Datacentra	2
<b>74</b>	<b>63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82</b>	<b>OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING</b>	
			1
	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	
74			
747	812	Reinigingsbedrijven voor gebouwen	3.1
7481.3	74203	Foto- en filmontwikkelcentrales	2
7484.3	82991	Veilingen voor landbouw- en visserijproducten	4.1
7484.4	82992	Veilingen voor huisraad, kunst, en dergelijke	1

SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	OMSCHRIJVING	CAT
<b>90</b>	<b>37, 38, 39</b>	<b>MILIEUDIENSTVERLENING</b>	
9001	3700	RWZI's en gierverwerkingsinrichting, met afdekking voorbezinktanks: 1. < 100.000 i.e. 2. 100.000 - 300.000 i.e. 3. >= 300.000 i.e.	4.1 4.2 5.1
		Rioolgemalen	2
9002.1	381	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven, en dergelijke Gemeentewerven (afval-inzameldepos) Vuiloverslagstations	3.1 3.1 4.2
9002.2	382	Afvalverwerkingsbedrijven: 1. mestverwerkingskorrelfabrieken 2. kabelbranderijen 3. verwerking radio-actief afval 4. pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen) 5. oplosmiddel terugwinning 6. afvalverbrandingsinrichtingen thermisch vermogen > 75 MW 7. verwerking fotochemisch en galvano-afval	5.1 3.2 6 3.1 3.2 4.2 2
		Vuilstortplaatsen Composteerbedrijven: 1. niet belucht v.c. < 5.000 t/j 2. niet belucht v.c. 5.000 tot 20.000 t/j 3. belucht v.c. < 20.000 t/j 4. belucht v.c. > 20.000 t/j 5. GFT in gesloten gebouw	4.2 5.2 3.2 4.1 4.1
<b>93</b>	<b>96</b>	<b>OVERIGE DIENSTVERLENING</b>	
9301.1	96011	Wasserijen en strijkinrichtingen Tapijtreinigingsbedrijven Chemische wasserijen en ververijen	3.1 3.1 2
9301.2	96013	Wasverzendinrichtingen	2
9301.3	96013	Wasseretten, wassalons	1
9302	9602	Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	1
9304	9613, 9604	Fitnesscentra, badhuizen en saunabaden	2
9305	9609	Dierenasiels en -pensions Persoonlijke dienstverlening niet eerder genoemd, exclusief bordelen, prostituees en sexclubs	3.2 1

## Afkortingen:

cat. categorie  
 o.c. opslagcapaciteit  
 v.c. verwerkingscapaciteit  
 p.c. productiecapaciteit  
 p.o. productieoppervlak  
 e.d. en dergelijke  
 n.e.g. niet elders genoemd  
 t ton  
 kl klasse  
 u uur  
 d dag  
 w week  
 jr jaar  
 = is gelijk aan  
 < kleiner dan  
 > groter dan



## Bijlage 2 Staat van horeca-activiteiten

## **STAAT VAN HORECA-ACTIVITEITEN**

### **Categorie 1 'lichte horeca'**

Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (vooral verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken. Binnen deze categorie worden de volgende subcategorieën onderscheiden:

#### *1a. Aan de detailhandelsfunctie verwante horeca*

- a. automatiek
- b. broodjeszaak
- c. cafetaria
- d. croissanterie
- e. koffiebar
- f. lunchroom
- g. ijssalon
- h. snackbar
- i. tearoom
- j. traiteur

#### *1b. Overige lichte horeca*

- a. bistro
- b. restaurant (zonder bezorg- en/of afhaalservice)
- c. hotel

#### *1c. Bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking*

- a. bedrijven genoemd onder 1a en 1b met een bedrijfsoppervlak van meer dan 250 m<sup>2</sup>;
- b. restaurant met bezorg- en/of afhaalservice (o.a. pizza, chinees, McDrives)

### **Categorie 2 'middelzware horeca'**

Bedrijven die normaal gesproken ook delen van de nacht geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken:

- a. bar
- b. bierhuis
- c. biljartcentrum
- d. café
- e. proeflokaal
- f. shoarma/grillroom
- g. zalenverhuur (zonder regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen)

### **Categorie 3 'zware horeca'**

Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts geopend zijn en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen:

- a. dancing
- b. discotheek
- c. nachtclub
- d. partycentrum (regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen)

