

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek



N 340/N48 Zwolle-Ommen

Provinciaal Inpassingsplan, regels en toelichting

januari 2011

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek

N 340/N48 Zwolle-Ommen

Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan

regels en toelichting

Eenheid Wegen en Kanalen

januari 2011

Colofon

Uitgave

provincie Overijssel

Datum

januari 2011

Auteurs

Dhr. ing. J. Looijen, Witteveen+Bos

Dhr. ing. G.M. van Weerd, provincie Overijssel

Dhr. drs. ing. A. Zandvoort, Witteveen+Bos

Dhr. drs. M.J. Schilt, Witteveen+Bos

Dhr. mr. A.C.H. Lahaije, Witteveen+Bos

Mevr. mr. E. Buwalda, Witteveen+Bos

Project/kenmerk

Provinciaal Inpassingsplan N 340/N48 Zwolle-Ommen

ZL384-76-40/vooe3/024

NL.IMRO.9923.PIPN340-vo01

Inlichtingen bij

Dhr. ing. G.M. van Weerd

Eenheid Wegen en Kanalen/Team Projecten

038 499 7129

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl

N340@overijssel.nl

Deel I: Regels

Inhoudsopgave Deel I: Regels

1	Inleidende regels	5
	Artikel 1 Begrippen	5
	Artikel 2 Wijze van meten	9
2	Bestemmingsregels	10
	Artikel 3 Agrarisch	10
	Artikel 4 Natuur	12
	Artikel 5 Verkeer	14
	Artikel 6 Verkeer - Railverkeer	16
	Artikel 7 Leiding - Hoogspanningsverbinding	17
	Artikel 8 Leiding - Leidingstrook	18
	Artikel 9 Leiding - Water	19
	Artikel 10 Milieuzone - Grondwaterbeschermingsgebied	20
	Artikel 11 Waarde - Archeologie	21
	Artikel 12 Waterstaat - Waterkering	22
	Artikel 13 Waterstaat - Waterstaatkundige functie	23
	Artikel 14 Geluidzone - Industrie	24
3	Algemene regels	25
	Artikel 15 Antidubbeltelregel	25
	Artikel 16 Algemene afwijkingsregels	25
	Artikel 17 Algemene procedureregels	26
4	Overgangs- en slotregels	27
	Artikel 18 Overgangsrecht bouwwerken	27
	Artikel 19 Overgangsrecht gebruik	28
	Artikel 20 Slotregel	29

1 *Inleidende regels*

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het inpassingsplan N 340 - N48 van de provincie Overijssel;

1.2 inpassingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9923.PIPN340-vo01 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen);

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 agrarisch bedrijf:

een veehouderij, akkerbouw- of tuinbouwbedrijf, gericht op het voortbrengen van producten door middel van het houden van dieren en/of het telen van gewassen en waarbij de bedrijfsvoering aanbod gericht is, niet zijnde een glastuinbouwbedrijf, intensieve veehouderij of een (gebruiksgerichte) paardenhouderij (manege);

1.6 agrarisch grondgebruik:

gebruik van grond dat is gericht op het voortbrengen van producten door middel van het telen van gewassen en/ of door middel van het houden van dieren;

1.7 archeologische waarden:

de waarden die verband houden met het zich in de bodem bevinden van voorwerpen of bewoningssporen van vroegere samenlevingen, die wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde van algemeen belang zijn;

1.8 archeologische monumentenzorg:

beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden;

1.9 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.10 bestaande situatie bebouwing:

bebouwing, zoals aanwezig op het tijdstip van de inwerkingtreding van het inpassingsplan, dan wel zoals die mag worden gebouwd krachtens een vóór dat tijdstip aangevraagde vergunning;

1.11 bestaande situatie gebruik:

het gebruik van grond en opstallen, zoals aanwezig op het tijdstip van de inwerkingtreding van het inpassingsplan;

1.12 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.13 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.14 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.15 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.16 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren (of horizontale balklagen) is begrensd en waarvan de lagen een nagenoeg gelijk omvang hebben, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, dakopbouw en/of zolder;

1.17 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.18 bouwperceelgrens:

een grens van een bouwperceel;

1.19 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.20 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.21 cultuurhistorische waarden:

waarden van een gebied en/of de daarin voorkomende bebouwing, elementen en structuren, die uitdrukking geven aan de beschavingsgeschiedenis en/of het gebruik door de mens in de loop van die geschiedenis;

1.22 ecoduct:

een bouwwerk in de vorm van een viaduct waaronder begrepen taluds en rasters, dienend als ecologische verbindingszone, waarmee dieren een verkeersweg en/of spoorweg kunnen kruisen;

1.23 ecologische voorziening:

voorzieningen ten behoeve van het behoud, het herstel en/of ontwikkeling van natuurwaarden, zoals houtsingels, faunapassages, faunaduikers, wildrasters en kleinschalige natuurontwikkeling;

1.24 educatief medegebruik:

medegebruik ten behoeve van educatie uitsluitend gedurende de dagperiode, zoals het gebruik van de fiets- en wandelpaden in het gebied;

1.25 erf:

de grond deel uitmakende van een bouwperceel, behorende bij één woning of een agrarisch bedrijf, uitgezonderd de gronden van het hoofdgebouw.

1.26 erftoegangsweg:

een weg die in de Nederlandse wegategorisering wordt aangemerkt als het meest lokale wegtype, waarbij langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer gemengd is, zonder rijrichtingscheiding en meestal zonder gescheiden fietspaden;

1.27 faunapassage:

passage waar dieren een weg kunnen oversteken, zoals een dassentunnel en ecoduct;

1.28 (brom)fietstunnel:

een tunnel ter geleiding van (brom-)fiets- en voetgangersverkeer dan wel een kunstwerk waarvan een tunnel ter geleiding van (brom-)fiets- en voetgangersverkeer onderdeel uitmaakt;

1.29 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.30 gebruiksmogelijkheden:

de mogelijkheden om gronden en bouwwerken overeenkomstig de daaraan toegekende bestemming te gebruiken;

1.31 geluidsgevoelige objecten:

woningen en of andere geluidsgevoelige gebouwen of terreinen, als bedoeld in de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;

1.32 geluidsgevoelige functies:

in een gebouw of op een terrein aanwezige functies die maken dat een gebouw of terrein als geluidsgevoelig object, als bedoeld in de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder, wordt aangemerkt;

1.33 geluidszoneringsplichtige inrichting:

een inrichting, behorende tot een categorie van inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 lid 3 Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 Besluit omgevingsrecht;

1.34 geluidszone:

het op grond van de Wet geluidhinder in het bestemmingsplan vastgelegd gebied rond een industrieterrein waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan;

1.35 geomorfologische waarden:

de geomorfologische kenmerken die de ontstaansgeschiedenis van het landschap herkenbaar maken;

1.36 kunstwerk:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct of een sluis, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening;

1.37 landschappelijke waarde:

waarden in landschappelijk-esthetische en geomorfologische zin;

1.38 maaiveld:

het oppervlak (of de hoogte daarvan) van het land of de bovenkant van het terrein dat een bouwwerk omgeeft.

1.39 milieusituatie:

de waarde van een gebied in milieuhygiënische zin die wordt bepaald door de mate van scheiding tussen milieugevoelige en milieubelastende functies, daarbij in het bijzonder gelet op het voorkómen dan wel beperken van hinder door geur, stof, geluid, gevaar, licht en/of trilling;

1.40 natuurwaarden:

de abiotische en biotische waarden van een gebied, zoals de aan een gebied toegekende waarden in verband met de ecologische, geologische, bodemkundige, waterhuishoudkundige en landschappelijke situatie van dat gebied;

1.41 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes,abri's, telefooncellen en apparatuur voor telecommunicatie;

1.42 peil:

voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg; voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw;

1.43 perceelontsluitingsweg:

een in- en uitrit die ten dienste staat van een (bouw)perceel met als doel dat perceel te verbinden met de dichtstbij liggende openbare weg;

1.44 railverkeer:

verkeer dat plaatsvindt per spoor;

1.45 recreatief medegebruik:

medegebruik ten behoeve van recreatie uitsluitend gedurende de dagperiode waarbij vooral het landschap of bepaalde delen daarvan sterk beleefd worden, waarbij weinig gebouwde voorzieningen nodig zijn en waarbij tevens in het algemeen het aantal recreanten per oppervlakte eenheid beperkt is, zoals wandelen, fietsen, verpozen en natuur- en landschapsbeleving;

1.46 recreatievoorzieningen:

openbare voorzieningen ten behoeve van de recreatie, zoals speeltuinen, sportveldjes, skatebanen en ontmoetingsplekken voor jongeren;

1.47 sociale veiligheid:

de bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte;

1.48 verkeersveiligheid:

de waarde van een gebied voor de veiligheid van het verkeer die wordt bepaald door de mate van overzichtelijkheid en vrij uitzicht (met name bij kruisingen van wegen en uitritten) en de (mogelijke) effecten van bebouwing en overige inrichtingselementen op de gedragingen van verkeersdeelnemers en de mate van kans op ongevallen;

1.49 waterhuishoudkundige doeleinden:

doeleinden die het waterhuishoudingsbelang dienen, zoals watergangen, waterstaatkundige kunstwerken, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waterafvoer, waterinfiltratie en waterberging, en waterkwaliteit;

1.50 weg:

de voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande wegen, daaronder begrepen de bijbehorende kunstwerken, de tot de wegen behorende bermen en zijkanten, alsmede de aan de weg liggende parkeergelegenheid, met uitzondering van perceelontsluitingswegen;

1.51 woning:

Een complex van ruimten, inclusief aan- en uitbouwen, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van een afzonderlijk huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 bebouwingspercentage:

het deel van het bouwblok uitgedrukt in procenten dat bebouwd mag worden;

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 goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.4 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;

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.6 het bebouwd oppervlak van een bouwperceel:

de oppervlakte van alle op een bouwperceel gelegen bouwwerken tezamen;

2.7 afstand tot de weg:

afstand gemeten vanaf enig punt van een bouwwerk tot de rand van de dichtstbijzijnde berm aan de zijde van de weg;

2.8 afstanden tussen bouwwerken en tot perceelsgrenzen:

afstanden tussen bouwwerken onderling alsmede afstanden van bouwwerken tot perceelsgrenzen, worden daar gemeten waar deze afstanden het kleinst zijn;

2.9 hoogte van een antenne-installatie:

de verticale afstand van het hoogste punt van de antenne-installatie tot aan het gemiddelde peil van het aansluitende en afgewerkte terrein; indien de antennedragers aan de gevel van een gebouw wordt bevestigd, wordt gemeten tussen het punt waarop de antenne, met antennedragers, het dakvlak kruist en het hoogste punt van de antenne-installatie.

2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. agrarisch grondgebruik;
- b. groenvoorzieningen;
- c. perceelontsluitingswegen;
- d. langzaam verkeersverbindingen, zoals fiets en/ of voetpaden;
- e. waterhuishoudkundige doeleinden;
- f. waterlopen en waterpartijen;
- g. nutsvoorzieningen;

Met de daarbij behorende:

- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder kunstwerken.

3.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 3 meter bedragen.

3.3 Nadere eisen

Gedeputeerde Staten kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van de gronden als bedoeld in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening wordt in elk geval gerekend het gebruik van de grond:

- a. als opslag-, stort- en lozingsplaats van al dan niet aan het gebruik onttrokken goederen, voer- en vaartuigen, grond, (afval)stoffen, voorwerpen en materialen, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gericht gebruik van de gronden;
- b. voor het plaatsen van wagens en andere objecten, geen bouwwerken zijnde, geschikt voor de uitoefening van handel en/of bedrijf ter plaatse alsmede ter promotie van enige activiteiten;
- c. voor het plaatsen of geplaatst houden van onderkomens.

3.5 Omgevingsvergunning

3.5.1 Verbodsbepaling

Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk) de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het slopen van bouwwerken ten behoeve van de aanleg van de N 340/N48.

3.5.2 Uitzondering op het verbod

Het onder 3.5.1. opgenomen verbod is niet van toepassing op werkzaamheden, die:

- a. reeds in uitvoering zijn dan wel krachtens een verleende omgevingsvergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

Artikel 4 Natuur

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuur- en/ of landschappelijke waarden;
- b. de aanleg en instandhouding van ecoducten ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van natuur - ecoduct' op de verbeelding;
- c. de aanleg en instandhouding van (brom)fietstunnels ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' op de verbeelding;
- d. het ophogen en/of verlagen van het terrein ten behoeve van de bereikbaarheid van ecoducten;
- e. waterhuishoudkundige doeleinden;
- f. recreatief medegebruik;
- g. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder kunstwerken.

4.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 3 meter bedragen.

4.3 Nadere eisen

Gedeputeerde Staten kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van de gronden als bedoeld in artikel 7.10 Wet ruimtelijke ordening wordt in elk geval gerekend het gebruik van de grond:

- a. als opslag-, stort- en lozingsplaats van al dan niet aan het gebruik onttrokken goederen, voer- en vaartuigen, grond, (afval)stoffen, voorwerpen en materialen, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gericht gebruik van de gronden.

4.5 Omgevingsvergunning

4.5.1 Verbodsbepaling

Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren, en diepploegen van gronden;
- b. het kappen, vellen of rooien van bomen en houtgewas;
- c. het aanplanten van bomen en/of houtgewassen over een oppervlakte van meer dan 100 m²;
- d. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen met een oppervlakte van meer dan 100 m²;
- e. het aanleggen van verharde en halfverharde wegen en paden;
- f. het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van het recreatief medegebruik;
- g. het aanbrengen van drainage;
- h. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport -, energie - en/of communicatieleidingen.

4.5.2 Uitzondering van het verbod

Het onder 4.5.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn dan wel krachtens een verleende omgevingsvergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;

- c. betrekking hebben op aanleg en instandhouding van onderdoorgangen, zoals wild- en faunapassages, ecovoorzieningen en andere ecopassages, zoals dassentunnels.

4.5.3 Afwegingskader

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurwetenschappelijke en/of landschappelijke waarden van de gronden.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, met niet meer dan 2 x 2 doorgaande rijstroken, met uitzondering van het gedeelte van het tracé gelegen tussen Koesteeg en de N48, waar niet meer dan 2 x 1 doorgaande rijstroken zijn toegestaan, alsmede opstelstroken, in- en uitvoegstroken en de daarbij behorende bermen en taluds;
- b. de aanleg en instandhouding van (brom)fietstunnels ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' op de verbeelding;
- c. de aanleg en instandhouding van ecoducten ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van natuur - ecoduct' op de verbeelding;
- d. de aanleg en instandhouding van recreatievoorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'recreatie' op de verbeelding;
- e. met deze wegen verband houdende voorzieningen daaronder begrepen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals kruisingen/aansluitingen, bruggen, viaducten, voertuigkeringen, duikers, groenvoorzieningen, bermsloten, verlichting, verkeersregelinstallaties, verkeersgeleiders, signaleringsportalen en bewegwijzering, met uitzondering van bouwwerken ten behoeve van verkooppunten van motorbrandstoffen;
- f. langzaam verkeersverbindingen, zoals voet-, bromfiets- en rijwielpaden;
- g. het treffen van landschappelijke voorzieningen ter afscherming en inpassing van de hiervoor omschreven wegen en bijkomende werken in het landschap;
- h. de aanleg en instandhouding van onderdoorgangen, zoals wild- en faunapassages en andere ecopassages, zoals dassentunnels;
- i. waterhuishoudkundige doeleinden, zoals water(gangen) ten behoeve van detail- en hoofdontwatering en watergangen met een ecologische functie en voorzieningen ten behoeve van waterberging;
- j. de aanleg en instandhouding van niet eerder genoemde voorzieningen van openbaar nut, zoals transformatorstations, schuilgelegenheden en vervoersbebording;
- k. beeldende kunstwerken;
- l. kabels en leidingen.

5.2 Bouwregels

Binnen de bestemming 'Verkeer' mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwwerken, geen gebouw zijnde, dienen qua aard en afmeting te passen bij en noodzakelijk te zijn voor de verkeerstechnisch verantwoorde uitrusting van wegen;
- b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 25 meter bedragen.

5.3 Nadere eisen

Gedeputeerde Staten kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van de gronden als bedoeld in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening wordt in elk geval gerekend het gebruik van de grond:

- a. als opslag-, stort- en lozingsplaats van al dan niet aan het gebruik onttrokken goederen, voer- en vaartuigen, grond, (afval)stoffen, voorwerpen en materialen, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gericht gebruik van de gronden;
- b. voor het plaatsen van wagens en andere objecten, geen bouwwerken zijnde, geschikt voor de uitoefening van handel en/of bedrijf ter plaatse alsmede ter promotie van enige activiteiten;
- c. voor het plaatsen of geplaatst houden van onderkomens;
- d. voor parkeerdoeleinden, behoudens voor zover de wegbeheerder daarin expliciet heeft voorzien.

5.5 Omgevingsvergunning

5.5.1 Verbodsbepaling

Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk) de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het slopen van bouwwerken ten behoeve van de aanleg van de N 340/N48.

5.5.2 Uitzondering op het verbod

Het onder 5.5.1. opgenomen verbod is niet van toepassing op werkzaamheden, die:

- a. reeds in uitvoering zijn dan wel krachtens een verleende omgevingsvergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegen en de daarbij behorende bermen, taluds en spoorwegovergangen;
- b. wegen, alsmede opstelstroken, in- en uitvoegstroken en de daarbij behorende bermen en taluds;
- c. de met deze spoorwegen verband houdende voorzieningen daaronder begrepen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, viaducten, groenvoorzieningen, verlichting, railverkeersregelinstallaties, railverkeersaanduidingen en geluidwerende voorzieningen;
- d. met deze wegen verband houdende voorzieningen daaronder begrepen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals kruisingen/aansluitingen, bruggen, viaducten, voertuigkeringen, duikers, groenvoorzieningen, bermsloten, verlichting, verkeersregelinstallaties, verkeersgeleiders, signaleringsportalen en bewegwijzering;
- e. langzaamverkeersverbindingen zoals voet-, bromfiets- en fietspaden;
- f. kabels en leidingen;
- g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- h. voorzieningen van openbaar nut;
- i. het treffen van landschappelijke voorzieningen ter afscherming en inpassing van de hiervoor omschreven wegen en bijkomende werken in het landschap;
- j. de aanleg en instandhouding van onderdoorgangen, zoals faunapassages en ecoducten.

6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag ten hoogste 25 meter bedragen.

6.3 Nadere eisen

Gedeputeerde Staten kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 7 Leiding - Hoogspanningsverbinding

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn primair bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van bovengrondse hoofdtransportleidingen van ten hoogste 380 kV en secundair voor de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

7.2 Bouwregels

Binnen deze dubbelbestemming mogen gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals hoogspanningsmasten, ten behoeve van deze dubbelbestemming worden gebouwd, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. voor de hoogspanningsmasten geldt dat de maximale hoogte niet meer dan 70 meter mag bedragen;
- b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 3 meter bedragen.

7.3 Bouwregels vanwege samenvallende bestemmingen

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemmingen, zijn uitsluitend toelaatbaar indien de belangen in verband met de betrokken leiding(en) zich hier niet tegen verzetten.

7.4 Omgevingsvergunning

7.4.1 Verbodsbepaling

Het is verboden op of in de gronden met de dubbelbestemming 'Leiding-Hoogspanningsverbinding' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van hoog opgroeiende beplantingen en bomen hoger dan 3 meter;
- b. het aanbrengen van bovengrondse constructies, installaties of apparatuur hoger dan 3 meter;
- c. het opslaan van materialen of stoffen, die onder bepaalde omstandigheden gevaar van brand of explosie kunnen opleveren;
- d. het aanleggen van andere kabels en leidingen anders dan in 7.1 is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

7.4.2 Uitzondering op het verbod

Het onder 8.4.1 opgenomen verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de dubbelbestemming betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn dan wel krachtens een verleende omgevingsvergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

7.4.3 Afwegingskader

De werken en werkzaamheden, zoals bedoeld onder 7.4.1, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder. Gedeputeerde Staten mogen uitsluitend gemotiveerd afwijken van dit advies.

Artikel 8 Leiding - Leidingstrook

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Leidingstrook' aangewezen gronden zijn primair bestemd voor bescherming en onderhoud van hogedruk aardgasleidingen en ondergrondse hoogspanningsleidingen van ten hoogste 110 kV en secundair voor de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

8.2 Bouwregels

Op de voor 'Leiding - Leidingstrook' aangewezen gronden mogen, in afwijking van hetgeen in de overige regels is bepaald, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 3 m mag bedragen.

8.3 Bouwregels vanwege samenvallende bestemmingen

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemmingen, zijn uitsluitend toelaatbaar indien de belangen in verband met de betrokken leiding(en) zich hier niet tegen verzetten.

8.4 Omgevingsvergunning

8.4.1 Verbodsbepaling

Het is verboden op of in de gronden met de dubbelbestemming 'Leiding - Leidingstrook' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen dieper dan 30 cm;
- c. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- d. het in de grond drijven van voorwerpen dieper dan 30 cm;
- e. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

8.4.2 Uitzondering op het verbod

Het onder 8.4.1 genoemde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud en/of de normale exploitatie betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn dan wel krachtens een verleende omgevingsvergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan.

8.4.3 Afwegingskader

De werken en werkzaamheden, zoals bedoeld onder 8.4.1, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder(s). Gedeputeerde Staten mogen uitsluitend gemotiveerd afwijken van dit advies.

Artikel 9 Leiding - Water

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van hoofdtransportleidingen, met een strook van 5 meter ter weerszijden van de aangeduide leiding.

9.2 Bouwregels

Op de voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden mogen, in afwijking van hetgeen in de overige regels is bepaald, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 3 m mag bedragen.

9.3 Bouwregels vanwege samenvallende bestemmingen

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemmingen, zijn uitsluitend toelaatbaar indien de belangen in verband met de betrokken leiding(en) zich hier niet tegen verzetten.

9.4 Omgevingsvergunning

9.4.1 Verbodsbepaling

Het is verboden op of in de gronden met de dubbelbestemming 'Leiding - Water' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen dieper dan 30 cm;
- c. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- d. het in de grond drijven van voorwerpen dieper dan 30 cm;
- e. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

9.4.2 Uitzondering op het verbod

Het onder 9.4.1 genoemde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud en/of de normale exploitatie betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn dan wel krachtens een verleende omgevingsvergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan.

9.4.3 Afwegingskader

De werken en werkzaamheden, zoals bedoeld onder 9.4.1 zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder(s). Gedeputeerde Staten mogen uitsluitend gemotiveerd afwijken van dit advies.

Artikel 10 Milieuzone - Grondwaterbeschermingsgebied

10.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart als voor 'Milieuzone - Grondwaterbeschermingsgebied' aangeduide gronden zijn naast het bepaalde in de voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemmingen en dubbelbestemmingen) tevens bestemd voor:

- a. de bescherming van de kwaliteit van het grondwater.

10.2 Bouwregels

Op of in de tot Milieuzone - Grondwaterbeschermingsgebied aangeduide gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de grondwaterbescherming, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 3 m mag bedragen.

10.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van de gronden als bedoeld in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening wordt in elk geval gerekend het gebruik van de grond:

ten behoeve van een binnen deze gebiedsaanduiding voorkomende bestemming, waardoor een onevenredige afbreuk aan het belang van de bescherming van de grondwaterkwaliteit wordt gedaan.

10.4 Omgevingsvergunning

10.4.1 Verbodsbepaling

Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het bewerken van en graven, boren of roeren in de bodem dieper dan 0,5 m;
- b. het aanleggen van waterlopen en het vergraven, verruimen en dempen van bestaande waterlopen en kolken;
- c. werken en werkzaamheden die wijziging van de waterhuishouding of waterstand beogen of tot ten gevolge hebben, zoals uitdiepen, draineren en het slaan van putten;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen.

10.4.2 Uitzondering op het verbod

Het in 10.4.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden:

- a. in het kader van normaal beheer en onderhoud;
- b. reeds in uitvoering zijn dan wel krachtens een verleende omgevingsvergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
- c. werken en werkzaamheden, die gelet op de in lid 10.1 opgenomen doeleinden, kunnen worden beschouwd als zijnde van ondergeschikte betekenis.

10.4.3 Afwegingskader

Een omgevingsvergunning als bedoeld onder 10.4 mag alleen worden verleend indien door de uitvoering van de werken en werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waarden en/of functies welke het plan overeenkomstig de in lid 10.1 bepaalde doeleinden beoogt te beschermen. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de beheerder van het grondwaterbeschermingsgebied.

Artikel 11 Waarde - Archeologie

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn primair bestemd voor bescherming van aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden en secundair voor de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

11.2 Bouwregels

Op of in de tot Waarde - Archeologie bestemde gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten dienste van de bestemming, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 3 m mag bedragen.

11.3 Omgevingsvergunning

11.3.1 Verbodsbepaling

In het belang van de archeologische monumentenzorg en ter voorkoming van onevenredige aantasting van aanwezige dan wel naar verwachting aanwezige archeologische waarden, is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van graafwerkzaamheden, het roeren en omwoelen van gronden, dieper dan 0,5 meter onder peil;
- b. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden, dieper dan 0,5 meter onder peil;
- c. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen, dieper dan 0,5 meter onder peil;
- d. het aanbrengen van diepgewortelde beplanting, dieper dan 0,5 meter onder peil;
- e. het bouwen van bouwwerken dieper dan 0,5 meter onder peil;
- f. het ophogen en egaliseren van gronden.

11.3.2 Uitzondering op het verbod

Het in 11.3.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden:

- a. in het kader van normaal beheer en onderhoud;
- b. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een ter zake deskundige;
- c. reeds in uitvoering zijn dan wel krachtens een verleende omgevingsvergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

11.3.3 Afwegingskader

De werken en werkzaamheden, zoals bedoeld onder 11.3.1, zijn slechts toelaatbaar, indien:

- a. door die werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, één of meer archeologische waarden van de betreffende gronden, niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind, en
- b. door de aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport is overgelegd waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van Gedeputeerde Staten in voldoende mate is vastgesteld.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn primair bestemd voor de bescherming, het instandhouden en het onderhoud van de waterkering en secundair voor de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

12.2 Bouwregels

Op of in de tot Waterstaat - Waterkering bestemde gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de waterkering, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 5 m mag bedragen.

12.3 Omgevingsvergunning

12.3.1 Verbodsbepaling

Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het wijzigen van het profiel van de bodem en de dijken;
- b. het aanleggen van leidingen en andere ondergrondse constructies;
- c. het graven van sleuven;
- d. het ophogen en egaliseren van gronden.

12.3.2 Uitzondering op het verbod

Het in 12.3.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden:

- a. in het kader van normaal beheer en onderhoud;
- b. waarvoor een onherroepelijke vergunning is verkregen op basis van de Wet beheer Rijkswaterstaatwerken;
- c. reeds in uitvoering zijn dan wel krachtens een verleende omgevingsvergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

12.3.3 Afwegingskader

Een omgevingsvergunning als bedoeld onder 12.3 mag alleen worden verleend indien door de werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvoor hetzij direct hetzij indirect te verwachten gevolgen de waterstaatkundige en waterkerende functies niet in gevaar wordt of kan worden gebracht. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de beheerders van de waterkering en de rivier.

Artikel 13 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden zijn primair bestemd voor:

- a. behoud en ontwikkeling van de waterhuishoudkundige functie en de scheepvaartfunctie;
- b. wateraan- en -afvoer en waterberging, alsmede voor recreatievaart;

en secundair voor de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

13.2 Bouwregels

Op of in de tot Waterstaat - Waterstaatkundige functie bestemde grond mag niet worden gebouwd, met uitzondering van waterstaatkundige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die noodzakelijk zijn in verband met de waterhuishouding en/of de regeling van het verkeer te water, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 3 m mag bedragen.

13.3 Nadere eisen

Gedeputeerde Staten kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 14 Geluidzone - Industrie

14.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart met als aanduiding Geluidzone - Industrie aangewezen gronden betreffen de Geluidzone Hessenpoort en zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemmingen en dubbelbestemmingen), tevens bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten en functies vanwege het industrieterrein Hessenpoort, omdat op dit industrieterrein geluidszoneringsplichtige inrichtingen zijn toegestaan. Hierbij wordt het volgende in acht genomen:

- a. voorzover de grens van de Geluidzone Hessenpoort niet samenvalt met de plangrens, mag de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein Hessenpoort buiten de grens van de geluidszone de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan.
- b. voorzover de gronden zijn gelegen binnen de op de plankaart aangegeven dubbelbestemming Geluidszone - Industrie is het realiseren van geluidsgevoelige objecten en functies niet toegestaan.

14.2 Omgevingsvergunning

Gedeputeerde Staten kunnen, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- de milieusituatie;
- de woonsituatie.

het plan wijzigen in die zin dat de geluidszone industrielawaai wordt verkleind.

3 *Algemene regels*

Artikel 15 Antidubbeltelregel

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 16 Algemene afwijkingsregels

16.1 Afwijkingsregels

Gedeputeerde Staten kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, een omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- 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. het oprichten van zend-; ontvangst-; en/of sirenemasten voor zover deze van geringe horizontale afmetingen zijn en mits de hoogte, gemeten vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk, niet meer bedraagt dan 15 meter voor privégebruik en niet meer dan 40 meter voor gemeenschappelijk gebruik;
- 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, wordt vergroot tot niet meer dan 15 meter;
- e. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m.

16.2 Afwegingskader

De omgevingsvergunning als bedoeld in 16.1 wordt niet verleend indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 17 Algemene procedureregels

17.1 Omgevingsvergunning

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning nemen Gedeputeerde Staten de procedure als opgenomen in paragraaf 3.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in acht. In gevallen waarop paragraaf 3.3 van de Wabo van toepassing is wordt de uitgebreide procedure als opgenomen in de Wabo gevolgd.

17.2 Wijzigingsbevoegdheid

Bij het wijzigen van dit plan nemen Gedeputeerde Staten de procedure als opgenomen in artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening in acht.

4 *Overgangs- en slotregels*

Artikel 18 Overgangsrecht bouwwerken

18.1 Overgangsrecht bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen (bouwvergunning), en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;

b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen (bouwvergunning) wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

18.2 Afwijken

Gedeputeerde Staten kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

18.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Het eerste lid 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.

Artikel 19 Overgangsrecht gebruik

19.1 Overgangsrecht gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

19.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, 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.

19.3 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, 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.

19.4 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Het eerste lid 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 20 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het inpassingsplan N 340 - N48.

Deel II: Toelichting

Inhoudsopgave Deel II: Toelichting

1	Inleiding	34
1.1	Aanleiding en doel	34
1.1.1	Aanleiding	34
1.1.2	Definitief tracé N 340/N48	34
1.1.3	Doelstellingen	34
1.2	Inpassingsplan	34
1.3	Ligging plangebied	35
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	35
1.5	M.e.r.- en Wro-procedure	36
1.6	Crisis- en Herstelwet	36
1.7	Leeswijzer	36
2	Beleidskader N 340/N48	37
2.1	Nut en noodzaak N 340/N48	37
2.2	Voorgeschiedenis besluitvormingstraject	38
2.2.1	Eerste begin: Nadere verkenning en Startnotitie	39
2.2.2	Planstudie PlanMER en Structuurvisie	40
2.2.3	Planstudie BesluitMER	41
2.2.4	Provinciaal Inpassingsplan	42
2.3	Ruimtelijk beleidskader	42
2.3.1	Nationaal beleid	42
2.3.2	Provinciaal beleid	43
2.3.3	Gemeentelijk beleid	49
2.4	Crisis- en herstelwet	51
2.4.1	Inleiding	51
2.4.2	Gevolgen in het kader van het inpassingsplan N 340/N48	51
2.5	Wabo	52
2.5.1	Inleiding	52
2.5.2	Gevolgen in het kader van het inpassingsplan N 340/N48	52
2.5.3	Bevoegd gezag	53
2.6	Modernisering m.e.r.	53
3	Beschrijving van de nieuwe N 340/N48	54
3.1	Inleiding	54
3.2	Uitgangspunten	54
3.3	Beschrijving wegontwerp van de N 340/N48	55
3.3.1	A28 tot Ankummerdijk	55
3.3.2	Ankummerdijk tot Koesteeg / Dedemsweg	60
3.3.3	Koesteeg / Dedemsweg tot Maneweg	62
3.3.4	Maneweg tot en met Hessenweg-West	64
3.3.5	N 340 tussen Hessenweg-West en knooppunt Varsen	65
3.3.6	N48 tussen knooppunt Varsen en Balkerweg	67
3.3.7	N48 tussen Balkerweg en knooppunt Arriërveld	68
3.3.8	Vluchthavens en hulpdienstuitgangen	69
3.3.9	Openbaar vervoervoorzieningen	69
4	Verantwoording	70
4.1	Verkeer en vervoer	70
4.1.1	Verkeerskundig onderzoek	70
4.1.2	Conclusie	71

4.2	Veiligheid	71
4.2.1	Verkeersveiligheid	71
4.2.2	Externe veiligheid	72
4.2.3	Hoogspanningslijnen	74
4.2.4	Militaire laagvliegroute	74
4.3	Landschap, archeologie en cultuurhistorie	75
4.3.1	Landschappelijke inpassing van de weg	75
4.3.2	Cultuurhistorie	76
4.4	Geluidhinder	77
4.4.1	Wettelijk kader	78
4.4.2	Onderzoek	78
4.4.3	Geluidwerende maatregelen	79
4.4.4	Conclusie	79
4.5	Luchtkwaliteit	79
4.5.1	Beleidskader	80
4.5.2	Onderzoek	80
4.5.3	Conclusie	80
4.6	Bodem	80
4.6.1	Onderzoek	81
4.6.2	Bodemverontreiniging door weggebruikers	81
4.6.3	Conclusie	81
4.7	Waterparagraaf	81
4.7.1	Inleiding	81
4.7.2	Grondwater	82
4.7.3	Oppervlaktewatersysteem	83
4.7.4	Waterkeringen	83
4.7.5	Overstromingsrisico	84
4.7.6	Watertoets	84
4.8	Natuur	85
4.8.1	Beleidskader	85
4.8.2	Onderzoek	86
4.8.3	Conclusie	88
4.9	Algemene conclusie	88
5	Juridische planbeschrijving	90
5.1	Inleiding	90
5.2	Planvorm	90
5.3	Artikelsgewijze toelichting	91
5.3.1	Inleidende regels	91
5.3.2	Bestemmingsregels	91
5.3.3	Algemene regels	93
5.3.4	Overgangs- en slotregels	94
6	Economische uitvoerbaarheid	95
6.1	Financiering	95
6.2	Grondverwerving	95
6.3	Mitigerende maatregelen en compensatie van natuurwaarden	95
7	Inspraak, vooroverleg en zienswijzen	96
7.1	Inleiding	96
7.2	Vooroverleg en inspraak	96
7.3	Wettelijke procedure	96
7.4	Resultaat inspraak en vooroverleg en zienswijzen	97
Eindnoten		98

Bijlagen**99 e.v.**

Bijlage 1	Samenstelling voorkeursalternatief vanuit bouwstenen varianten A en B
Bijlage 2	Relatie voorkeursalternatief met 9 centrale beleidsambities Omgevingsvisie
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek
Bijlage 4	Aanvullend historisch bodemonderzoek
Bijlage 5	Waterhuishoudingsplan
Bijlage 6	Watertoets
Bijlage 7	Compensatieplan
Bijlage 8	Faunavoorzieningen

1 *Inleiding*

1.1 *Aanleiding en doel*

1.1.1 *Aanleiding*

In de Omgevingsvisie Overijssel is de provinciale weg N 340/N48 aangewezen als een belangrijke schakel in de hoofdinfrastructuur van Noord-Overijssel. Een verdere verkeersgroei in combinatie met een vlotte en veilige doorstroming is echter niet meer mogelijk op de huidige N 340/N48. De provincie Overijssel gaat de N 340/N48 tussen Zwolle en knooppunt Arriërveld daarom opwaarderen. Om de opwaardering te realiseren, moet dit juridisch-planologisch worden vastgelegd. Het juridisch-planologisch vastleggen geschiedt met behulp van dit provinciaal inpassingsplan.

1.1.2 *Definitief tracé N 340/N48*

Het definitieve tracé voor de vernieuwde N 340/N48 betreft het voorkeursalternatief, zoals dat is uitgewerkt in de Planstudie BesluitMER N 340/N48. Het voorkeursalternatief loopt vanaf knooppunt A28/N 340 via knooppunt Varsen (N(3)48/N 340) bij Ommen tot knooppunt Arriërveld (N48/N36). In paragraaf 3.3 wordt het tracé van west naar oost beschreven.

1.1.3 *Doelstellingen*

De hoofddoelstelling van het project luidt als volgt: 'Het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N 340/N48, als onderdeel van de totale regionale west-oostverbinding en met voorkoming van sluipverkeer'. In paragraaf 2.1 wordt hierop verder in gegaan.

1.2 *Inpassingsplan*

Met de invoering van de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 heeft de provincie de bevoegdheid gekregen tot het vaststellen van een inpassingsplan. Een inpassingsplan treedt in de plaats van het gemeentelijk bestemmingsplan en wordt door de Provinciale Staten vastgesteld. De provincie mag uitsluitend een inpassingsplan opstellen, indien met het opstellen een provinciaal belang gemoed is. Daarnaast kan het wenselijk zijn om te kiezen voor het opstellen van een inpassingsplan indien het plangebied van een provinciale ruimtelijke ontwikkeling zich uitstrekt over meerdere gemeenten. De provincie Overijssel stelt een inpassingsplan op wanneer het om een provinciaal belang gaat én indien de betreffende gemeenten geen bestemmingsplan kunnen of willen opstellen.

De N 340/N48 behoort tot de provinciale hoofdinfrastructuur en opwaardering van de N 340/N48 betreft daarmee een provinciaal belang. Voorts strekt de ontwikkeling zich uit over het grondgebied van de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen. Het opstellen van een inpassingsplan heeft

organisatorische, efficiency en praktische voordelen. Door de keuze voor één loket, geeft dit bovendien meer duidelijkheid aan zowel burgers als overheden. Op basis van deze redenen is met de betrokken gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen overeengekomen dat de planologische procedure wordt gevoerd op basis van een provinciaal inpassingsplan.

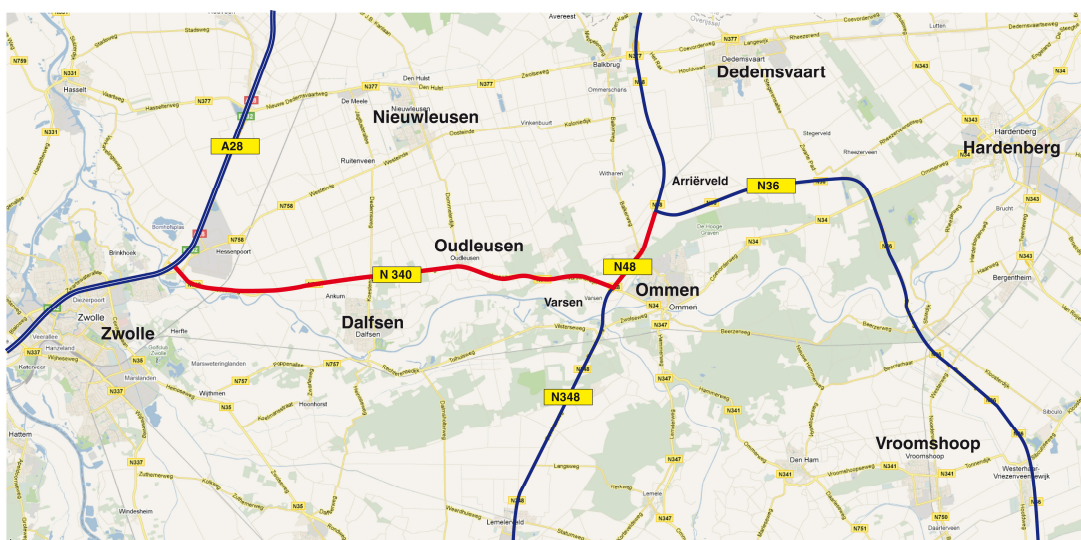
In beginsel dienen de gemeenten over wiens grondgebied een inpassingsplan zich uitsprekt, dit plan vervolgens uit te voeren. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat gemeenten de taak hebben om de omgevingsvergunningen te verlenen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het inpassingsplan. In het geval van het provinciaal inpassingsplan N 340/N48 is ervoor gekozen dat Gedeputeerde Staten uitvoerder van het plan wordt en hiermee in de plaats treedt van burgemeester en wethouders als het gaat om het verlenen van de benodigde uitvoeringsvergunningen. Na vaststelling van het provinciaal inpassingsplan door Provinciale Staten, is het voor de gemeenten gedurende een periode van maximaal 10 jaar niet mogelijk planologische wijzigingen door te voeren ten aanzien van de gronden vallend binnen het provinciaal inpassingsplan.

1.3 *Ligging plangebied*

Het plangebied van de nieuwe N 340/N48 ligt in de regio Noord-Overijssel tussen Zwolle en Ommen (zie afbeelding 1.1). De provinciale weg N 340 tussen Zwolle en Ommen vormt een belangrijke oost-west verbinding en heeft een lengte van circa 16 kilometer. Vanuit Hardenberg en omstreken rijdt verkeer via de N36 over de N48 en N 340 naar de rijksweg A28 bij Zwolle en vice versa. Aan en in de directe omgeving van de N 340 liggen de kernen Ommen, Oudleusen en Dalfsen. De N 340 ligt daarnaast in de Vechtstreek, die wordt gekenmerkt door natuur en cultuurhistorie en een sterke vertegenwoordiging van de landbouwsector.

Ten noorden van Ommen is recent de nieuwe omleiding N36 gerealiseerd, die is opengesteld in juni 2010. Verkeer vanuit de richting Hardenberg zal hierdoor via de N48 in zuidelijke richting naar de N 340 rijden om daar de weg richting Zwolle te vervolgen (en vice versa). Om een goede verbinding met de omleiding Ommen te realiseren, wordt bij de opwaardering van de N 340 ook het deel Varsen - Arriërveld van de N48 betrokken. Het gedeelte van de N48 tussen Varsen en Arriërveld heeft een lengte van circa 3,5 kilometer.

Afbeelding 1.1. Locatie plangebied (huidige ligging N 340/N48)



1.4 *Vigerende bestemmingsplannen*

In het plangebied waarbinnen de N 340/N48 is geprojecteerd, gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Gemeente Zwolle:
 - bestemmingsplan Buitengebied Zwolle, vastgesteld 13 november 1978;
 - bestemmingsplan Hessenpoort 2, vastgesteld 10 april 2006;
 - bestemmingsplan Hessenpoort 2, 1e partiële herziening vastgesteld op 27 oktober 2008;
- Gemeente Dalfsen:
 - bestemmingsplan Buitengebied Dalfsen, vastgesteld 28 september 1998, inclusief herziening artikel 30 WRO, vastgesteld op 23 april 2007;
- Gemeente Ommen:
 - bestemmingsplan Buitengebied Ommen, vastgesteld 18 februari 2010.

1.5 M.e.r.- en Wro-procedure

In het kader van de plan- en besluitvorming rond de N 340/N48 is in twee fasen een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure) doorlopen. In verband met het opstellen van de provinciale Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld is vanaf 2007 de planm.e.r.-fase doorlopen en een Planstudie PlanMER opgesteld. Vervolgens is in 2009 en 2010 de besluitm.e.r.-fase doorlopen en een Planstudie BesluitMER opgesteld ten behoeve van het provinciale inpassingsplan doorlopen. In paragraaf 2.2 wordt uitvoerig ingegaan op deze procedure.

1.6 Crisis- en Herstelwet

Op dit provinciaal inpassingsplan is de Crisis- en Herstelwet van toepassing. In paragraaf 2.4 wordt de Crisis- en Herstelwet in relatie tot het project N 340/N48 nader behandeld.

1.7 Leeswijzer

In deze toelichting wordt beschreven hoe de nieuwe N 340/N48 juridisch-planologisch wordt ingepast. In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader geschetst. Hierin komen onder meer nut en noodzaak, de voorgeschiedenis van het besluitvormingstraject, het ruimtelijk beleidskader en de relevante wet- en regelgeving naar voren. Hoofdstuk 3 beschrijft het gekozen tracé en de inrichting van de nieuwe N 340/N48. In hoofdstuk 4 komen de relevante milieutechnische aspecten aan bod evenals de overige aspecten, zoals archeologie en natuur. In hoofdstuk 5 worden de planregels nader toegelicht. In hoofdstukken 6 en 7 wordt ten slotte de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

2 *Beleidskader N 340/N48*

2.1 **Nut en noodzaak N 340/N48**

In de Omgevingsvisie Overijssel is de provinciale weg N 340/N48 aangewezen als een belangrijke schakel in de hoofdinfrastructuur van Noord-Overijssel. De weg is belangrijk voor de regionale ontwikkeling: het zorgt voor de primaire ontsluiting van Noordoost-Overijssel en vormt de verbinding tussen de economische centra Hardenberg en Zwolle. De N 340/N48 heeft verder een belangrijke ontsluitingsfunctie voor Ommen, Dalfsen en Oudleusen.

Probleemstelling

Een verdere verkeersgroei en een vlotte en veilige doorstroming op de huidige N 340/N48 staan op gespannen voet met elkaar. De huidige inrichting en vormgeving van de N 340/N48 zijn niet duurzaam veilig en kunnen verdere verkeersgroei zonder aanpassingen niet verantwoord opvangen. Zonder maatregelen komt de bereikbaarheid van de kernen en economische centra langs de N 340/N48 onder druk te staan en neemt de verkeersonveiligheid verder toe.

Verdere verkeersgroei zal leiden tot een toename van de barrièrewerking voor mens en dier, een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van geluidshinder. Als gevolg hiervan zal de leefbaarheid langs de N 340/N48 afnemen. De N 340 kan in samenhang met de N48 tot de omleiding Ommen en de aansluiting op de A28, steeds moeilijker haar functie vervullen als belangrijke regionale oost-westverbinding. Hierdoor ontstaat sluipverkeer en neemt de druk op het onderliggende wegennet toe. Dit sluipverkeer leidt op het onderliggende wegennet tot een toename van de verkeersonveiligheid en een afname van de leefbaarheid.

Doelstelling

Aanpassing van de N 340/N48 moet een adequate oplossing bieden voor de geconstateerde problemen. De hoofddoelstelling van het project luidt daarom: 'het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N 340/N48, als onderdeel van de totale regionale oost-westverbinding en met voorkoming van sluipverkeer'.

Daarnaast is aanvullend de volgende doelstelling geformuleerd: 'een aangepaste of nieuwe N 340/N48 moet de regionale gebiedsontwikkeling ondersteunen'.

In paragraaf 2.1.2 van de Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld (zie ook paragraaf 2.2.2 en 2.3.2) is deze doelstelling geoperationaliseerd in de vorm van uitgangspunten voor de te ontwikkelen oplossing. In onderstaand kader, kader 2.1, is de geoperationaliseerde doelstelling weergegeven.

Kader 2.1. Doelstelling nader uitgewerkt

Het begrip 'duurzaam' uit de hoofddoelstelling is geoperationaliseerd in de vorm van de volgende uitgangspunten:

- oplossingen moeten zoveel mogelijk toekomstvast zijn;
- oplossingen moeten rekening houden met milieu en leefbaarheid (waaronder barrièrewerking, geluid, lucht, landschap, natuur en water) van het omringende gebied;
- negatieve gevolgen voor natuur, landschap, water moeten zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel, in tweede instantie, beperkt, verzacht of gecompenseerd;
- negatieve gevolgen voor de landbouw moeten zoveel mogelijk worden beperkt.

Het voorkomen, beperken of verminderen van effecten van de opwaardering van de N 340 wordt beoordeeld in relatie tot mogelijke effecten die bij de opwaardering optreden op het onderliggende wegennet. Dit is als volgt geconcretiseerd:

Vorm, inrichting en functie van de weg

- het ontwikkelen van een duurzaam veilige weg op of in de omgeving van de huidige provinciale weg, waarin de regionale functie, inrichting en gebruik, rekening houdend met het snelheidsregime, voor langere termijn goed met elkaar in evenwicht zijn;
- het realiseren van een goede reistijd, met als streven een gemiddelde trajectnelheid op een provinciale 100 km-weg van minimaal 50 km/uur in spits, en bij een provinciale 80 km-weg van minimaal 40 km/uur in de spits;
- het zoveel mogelijk beperken van (sluip-)verkeer op het onderliggende wegennet dat daar functioneel niet thuis hoort;
- een Intensiteit/Capaciteit (I/C) waarde van maximaal 0,85 in de spitsuren¹.

Verkeersveiligheid

- het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers;
- de intensiteit op een type weg (conform categorieën 'duurzaam veilig') mag het opgegeven maximum in het Handboek Wegontwerp (CROW) niet overschrijden;
- het zo mogelijk verbeteren van de verkeersprestatie van het – veiliger – hoofdwegennet ten opzichte van het onderliggend wegennet (erftoegangswegen).

Leefbaarheid

- het verminderen of zoveel mogelijk voorkomen van visuele hinder, lichthinder en barrièrewerking voor de mens;
- het voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging en geluidhinder;

Landbouw

Het zoveel mogelijk voorkomen van:

- aantasting van agrarische bedrijven;
- onnodige versnippering van landbouwgronden;
- onnodige omrijbewegingen voor landbouwverkeer (barrièrewerking).

Natuur, landschap en water

- het verminderen of zo mogelijk voorkomen van barrièrewerking voor flora en fauna;
- het verminderen of zo mogelijk voorkomen van verstoring (licht en geluid);
- het voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging;
- het voorkomen, verzachten of compenseren van negatieve effecten op natuur, landschap en water.

Regionale gebiedsontwikkeling

- het verantwoord inpassen van de weg in haar omgeving, rekening houdend met het karakter en de ruimtelijke en de recreatief-toeristische kwaliteit van het gebied;
- het ondersteunen van de regionale ontwikkeling door een goede ontsluiting van Noordoost-Overijssel en een goede verbinding tussen de economische centra Zwolle en Hardenberg;
- het realiseren van een goede reistijd en het terugdringen van sluipverkeer (zie ook bij 'Vorm, inrichting en functie van de weg').

2.2 Voorgeschiedenis besluitvormingstraject

In afbeelding 2.1 is in chronologische volgorde de besluitvorming opgenomen. In de navolgende paragrafen wordt de voorgaande besluitvorming toegelicht.

Afbeelding 2.1 Besluitvorming N 340/N48

Processtap	Wanneer gereed
Nadere verkenning	Oktober 2007
Startnotitie	Oktober 2007
Inspraakreacties en advies Commissie m.e.r.	Eind 2007 / begin 2008
Statenvoorstel richtlijnen m.e.r. (voor zowel PlanMER als BesluitMER)	Mei 2008
Statenbesluit Richtlijnen m.e.r. (voor zowel PlanMER als BesluitMER)	Juni 2008
Planstudie PlanMER (onderzoek naar tracéalternatieven)	Januari 2009
Ontwerp-structuurvisie	Januari 2009
Zienswijzen en advies Commissie m.e.r.	februari/maart 2009
Statenvoorstel structuurvisie	Juni 2009
Statenbesluit structuurvisie	Oktober 2009
Planstudie BesluitMER (onderzoek inrichtingsvarianten)	September 2010
Statenvoorstel 'Aanvaarding BesluitMER' (toetsing aan de richtlijnen)	September 2010
Statenbesluit 'Aanvaarding BesluitMER'	November 2010
Voorontwerp-Provinciaal Inpassingsplan	Januari 2010
Inspraakreacties en advies commissie m.e.r	voorjaar 2011
Ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan	Medio 2011
Zienswijzen	Medio 2011
Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan	Eind 2011
Statenbesluit Provinciaal Inpassingsplan	Eind 2011

2.2.1 Eerste begin: Nadere verkenning en Startnotitie

In overeenstemming met het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (1999 en 2005) is in het Overijsselse coalitieakkoord 2007-2011 '&Overijssel!' (april 2007) de doelstelling opgenomen om de N 340/N48 tussen Zwolle en Ommen op te waarderen richting een autoweg met 2x2 rijstroken. Het college van Gedeputeerde Staten heeft vervolgens opdracht gegeven voor een nadere verkenning naar een betere verbinding, doorstroming en verkeersveiligheid van de N 340/N48. De nadere verkenning is in 2007 uitgevoerd en heeft geresulteerd in een aantal kansrijke alternatieven en bijhorende varianten die vervolgens zijn opgenomen in de 'Startnotitie m.e.r. N 340'. Deze Startnotitie m.e.r. N 340 is op 16 oktober 2007 ter inzage gelegd. In de startnotitie is het voornemen van de Provincie opgenomen om de N 340/N48 op te waarderen. Tevens zijn de mogelijke oplossingsrichtingen opgenomen en is aangegeven hoe de provincie voornemens is het m.e.r.-onderzoek aan te pakken. Op basis van de ingediende inspraakreacties en het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage (hierna cie. m.e.r.) hebben Provinciale Staten en de gemeenteraden van Zwolle, Dalfsen en Ommen in juni 2008 de richtlijnen voor de milieueffectrapportage (voor zowel het PlanMER als de BesluitMER) vastgesteld. Daarbij is besloten meer alternatieven te gaan onderzoeken dan aanvankelijk voorgesteld.

2.2.2 Planstudie PlanMER en Structuurvisie

Doel van de Planstudie PlanMER is te komen tot een tracékeuze. Hiertoe zijn in de Planstudie PlanMER (januari 2009) in totaal 14 (tracé)alternatieven onderzocht voor de verbinding N 340/N48. In de Planstudie PlanMER is geen voorkeur voor een tracéalternatief opgenomen. Er is objectief op een rij gezet welke maatregelen beschikbaar zijn en welke voor- en nadelen deze hebben. De Planstudie PlanMER bevat zodoende die informatie op basis waarvan het provinciaal bestuur de keuze kan maken voor het voorkeursalternatief.

Op basis van de Planstudie PlanMER hebben Gedeputeerde Staten vervolgens de Ontwerp-Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld opgesteld. In deze structuurvisie wordt een afweging gemaakt van voor- en nadelen en worden alternatieven getoetst aan de mate waarin de doelstellingen worden bereikt. In de structuurvisie is de afweging toegespitst op drie alternatieven, zie onderstaande afbeelding 2.2.

Afbeelding 2.2. Selectie drie alternatieven*

		Alternatieven (15)		Selectie drie alternatieven	
		Snelheden + aantal rijstroken en banen	Varianten + subvarianten		
RL	SN	Nulalternatief (1) N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2			
		Ombouwalternatieven (10) N 340 100 2x1 of 2x2 N 377 80 1x2 N 48 100 2x2	Lange omleiding	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen	Lange omleiding N. of Z. (2x1 →) 2x2
			Middellange omleiding	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen	
				Huidige N 340 + oml. westzijde + N48	
	IN	Netwerkalternatieven (2) N 340 80 of 100, 1x2 of 2x1 N 377 100 1x2 N 48 100 2x2 geen nieuwe tracés	Netwerk 100: N 340 100 2x1 met ongelijkvloerse aansluitingen		
			Netwerk 80: N 340 80 1x2 met rotondes	Netwerk 80: N 340 80 1x2 met rotondes	
		Nulplusalternatieven (2) N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2 geen nieuwe tracés	0+ N 340 80 met rotondes 0++ N 340 80 met ongelijkvloerse aansluitingen		

*
RL = Alternatieven overeenkomstig Richtlijnen m.e.r.;
SN = Alternatieven overeenkomstig Startnotitie m.e.r.;
IN = Alternatieven n.a.v. inspraak en advies Commissie m.e.r.

In hoofdstuk 5 van de Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld worden deze alternatieven nader vergeleken. De eindafweging om tot een keuze te komen voor het Combinatiealternatief als voorkeursalternatief is opgenomen in hoofdstuk 6 van de Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld.

Op de Ontwerp-Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N 48 Varsen-Arriërveld zijn 370 reacties binnengekomen. In juni 2009 hebben Gedeputeerde Staten vervolgens een Statenvoorstel met een (beperkt) aangepaste structuurvisie en een Reactienota naar buiten gebracht. Gedeputeerde Staten blijven in dat voorstel de voorkeur geven aan het Combinatiealternatief.

Provinciale Staten hebben op 8 en 9 september 2009 hoorzittingen gehouden voor diegenen die een reactie hebben ingediend. Op 7 oktober 2009 is het Statenvoorstel besproken in de Statencommissie Economie, Mobiliteit en Bestuur. Provinciale Staten van Overijssel hebben de Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld op 14 oktober 2009 vastgesteld en het Combinatiealternatief als tracé voor de N 340/N48 Zwolle - Ommen - Arriërveld gekozen.

Bij het Combinatiealternatief gaat het om een autoweg met vier (2x2) en deels met twee (2x1) rijstroken, die vanaf Zwolle tot Ankum een nieuw noordelijk tracé volgt met 2x2 rijstroken. Daar sluit de weg weer aan op het huidige tracé van de N 340 tot aan Varsen (2x1 of 2x2 tot Koesteege² en verder 2x1 tot Varsen) en gaat dan (2x2) via de N48 naar de aansluiting op de omleiding Ommen (N36).

2.2.3 Planstudie BesluitMER

De richtlijnen m.e.r van juni 2008 geven uitgebreid aan welke alternatieven onderzocht moeten worden in het PlanMER voor de tracékeuze. De richtlijnen geven globaler aan welke varianten er onderzocht moeten worden in het BesluitMER. Mogelijke inrichtingsvarianten hangen immers sterk af van een toen nog te maken tracékeuze. Dat is voor Gedeputeerde Staten reden geweest om eind 2009, na het statenbesluit over de tracékeuze op 14 oktober 2009, een inspraakronde te organiseren over 'de te onderzoeken inrichtingsvarianten'.

Op tien ontwerpbijsluitingen in november 2009 zijn bewoners en andere betrokkenen in de gelegenheid gesteld te reageren op drie concept inrichtingsvarianten met uitwisselbare bouwstenen. Ook is de consultatiegroep in een aparte bijeenkomst geraadpleegd. De concept inrichtingsvarianten zijn eerst uitgebreid plenair toegelicht aan de hand van fotomontages. In kleinere groepjes zijn de concept inrichtingsvarianten vervolgens besproken. Vierhonderd mensen hebben de tien ontwerpbijsluitingen bezocht. Ook zijn op verzoek nog enkele afzonderlijke bijeenkomsten gehouden met plaatselijke belangen. Reacties zijn ter plekke genoteerd en ook schriftelijk is nadien gereageerd.

Gedeputeerde Staten hebben, als opsteller van de Planstudie/BesluitMER, alle reacties beoordeeld en waar mogelijk verwerkt in twee hoofdrichtingsvarianten (A en B) met uitwisselbare en/of combineerbare bouwstenen. Daarnaast heeft er een preverkenning plaatsgevonden van de gebiedsaansluiting N 340 / A28 / Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk en het resultaat daarvan is ook opgenomen in de inrichtingsvarianten A en B. De input vanuit de bewoners en betrokkenen en de manier waarop dit geleid heeft tot aanpassingen in de inrichtingsvarianten is door Gedeputeerde Staten in februari 2010 verantwoord aan alle betrokkenen en te lezen in de 'Variantennota N 340, te onderzoeken inrichtingsvarianten planstudie/BesluitMER N 340 - N48', die op 19 januari 2010 door Gedeputeerde Staten is vastgesteld. Bij deze keuzes gaat het om 'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven', waarbij uiteraard ook een afweging tussen kosten en 'opbrengsten' een rol speelt.

Hoofdvariant A is plaatselijk uitgewerkt in twee subvarianten: A1 en A2 (bij Ankum en Maneweg). Bij start van de Planstudie/BesluitMER is bij Ankum een extra verkeerskundige variant A3 toegevoegd (een combinatie van de A1 en A2 varianten).

Doel van de Planstudie BesluitMER is om de effecten in beeld te brengen van de mogelijke inrichting van het Combinatiealternatief. In de Planstudie BesluitMER zijn hiertoe de effecten (zowel verkeerskundig als milieukundig in brede zin) onderzocht. Op basis van de resultaten van de Planstudie BesluitMER hebben Gedeputeerde Staten het voorkeursalternatief opgesteld (september 2010) voor de inrichting van de N 340/N48. In de Planstudie BesluitMER is aangegeven hoe het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) zich verhoudt tot het VKA. Het voorkeursalternatief vormt een combinatie van de bouwstenen van de twee hoofdrichtingsvarianten. In bijlage 1, 'Samenstelling voorkeursalternatief vanuit bouwstenen varianten A en B' is opgenomen hoe het voorkeursalternatief is samengesteld vanuit de bouwstenen varianten A en B met een motivering op hoofdpunten. Op 10 november 2010 hebben de Provinciale Staten de Planstudie BesluitMER aanvaard³

In de strook tussen Vecht en (de uitbreiding van) bedrijventerrein Hessenpoort, is plaats voor meer groene functies. Bestaande elementen zijn landgoed Dijkzicht en beeldenpark Anningahof. Mede gelet op de kwetsbare positie van het beeldenpark Anningahof is voor dit deel van de Vechtkorridor een apart project gestart door de gemeente Zwolle. Een deelproject van het provinciaal programma 'Ruimte voor de Vecht' met integrale planvorming, waar de invulling van de nieuwe zuidelijke uitbreiding van Hessenpoort en de af te waarden Hessenweg (de oude N 340) deel van uitmaken. Ook zijn nieuwe functies die het groene karakter versterken mogelijk. Zo ontstaat een goede overgang tussen het bedrijventerrein en de natuur langs de Vecht. In relatie tot de uitbreiding van

Hessenpoort in deze richting is integrale planvorming noodzakelijk. In dat kader wordt thans gewerkt aan het Ontwikkelingsplan Vechtcorridor.

2.2.4 *Provinciaal Inpassingsplan*

Het voorkeursalternatief uit de Planstudie BesluitMER is uitgewerkt in dit provinciaal inpassingsplan (PIP). Gedeputeerde Staten hebben het voorontwerp provinciaal inpassingsplan (VO-PIP) samen met de Planstudie BesluitMER op 27 januari 2011 voor inspraak vrijgegeven.

2.3 *Ruimtelijk beleidskader*

Deze paragraaf bevat een uiteenzetting van het relevante beleid van de verschillende overheden voor de inhoud van dit provinciaal inpassingsplan.

2.3.1 *Nationaal beleid*

Nota Ruimte

De Nota Ruimte schetst de nationale ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land. Gekozen is om het ruimtelijk relevante rijksbeleid zoveel mogelijk in één nota onder te brengen. De Nota Ruimte helpt de overlap tussen de verschillende beleidsterreinen en het aantal aparte nota's terug te dringen en zorgt voor meer samenhang in het ruimtelijk relevante (sector)beleid.

De Nota Ruimte stelt dat de toenemende verstedelijking en bedrijvigheid leiden tot ruimtelijke knelpunten en een toename van problematische verkeer- en vervoersknelpunten. Deze congestie leidt tot negatieve effecten op de kracht van de economische ontwikkeling. Het Rijk richt zich daarom op het oplossen van knelpunten op de hoofdverbindingssassen.

Voor het verbeteren van de regionale hoofdinfrastructuur legt de Nota Ruimte de verantwoordelijkheid bij de provincies en (samenwerkende) gemeenten. Provincies en gemeenten hebben de taak gekregen om de bereikbaarheid integraal te verbeteren. Bij capaciteitsverruiming van infrastructuur gaat de voorkeur uit naar een bundeling met bestaande infrastructuur. Nieuwe infrastructuur dient met gebiedsgerichte benadering zo goed mogelijk ingepast te worden in de omgeving.

Het project N 340/N48 beantwoordt aan de wens van het Rijk om regionale infrastructuur te verbeteren met aandacht voor gebiedsontwikkelingsaspecten.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. In de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan het in de Nota Mobiliteit geschetste beleid. De Nota Mobiliteit beoogt onder meer:

- een sterkere economie door een verbeterde bereikbaarheid;
- de groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur;
- decentraal te regelen wat kan, en centraal wat moet;
- betrouwbaarheid en snel over de weg;
- de veiligheid permanent verbeteren.

Het project N 340/N48 beantwoordt aan de in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit vastgelegde wens van het Rijk om regionale infrastructuur, en daarbij de verkeersveiligheid, met aandacht voor gebiedsontwikkelingsaspecten op provinciaal niveau te verbeteren.

2.3.2 *Provinciaal beleid*

Voor wat betreft het provinciale beleidskader zijn de Omgevingsvisie Overijssel, de Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld, het Programma Ruimte voor de Vecht en het Wijkbeleid relevant. Navolgend worden de gevolgen van deze beleidsdocumenten ten aanzien van de N 340/N48 behandeld.

Omgevingsvisie Overijssel

Provinciale Staten van Overijssel hebben op 1 juli 2009 de Omgevingsvisie Overijssel vastgesteld. In de Omgevingsvisie zijn het streekplan, verkeer- en vervoerplan, waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan samengevoegd tot één structuurvisie. Daarmee is deze structuurvisie, met een doorkijk naar 2030, hét centrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De Omgevingsvisie is een integrale visie waarbij verschillende beleidsonderwerpen op elkaar zijn afgestemd.

Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit zijn de rode draden van de Omgevingsvisie. Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit zijn leidend voor alle beleidskeuzes die de provincie Overijssel maakt.

Duurzaamheid wordt in de Omgevingsvisie gedefinieerd als: 'duurzame ontwikkeling voorziet in de behoeften van de huidige generatie, zonder voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien'. Duurzaamheid wordt gerealiseerd door een transparante en evenwichtige afweging van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities.

Ruimtelijke kwaliteit wordt in de Omgevingsvisie gedefinieerd als 'datgene wat ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mensen belangrijk is. Of duurzamer gesteld: wat voor mens, plant en dier belangrijk is'. Anders gezegd: ruimtelijke kwaliteit is: de goede functie op de goede plek op de goede manier ingepast in de omgeving. Ruimtelijke kwaliteit wordt gerealiseerd door naast bescherming in te zetten op het verbinden van bestaande gebiedskwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen, waarbij de bestaande kwaliteiten worden beschermd en versterkt en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd. Op basis van de gebiedskenmerken en beleidsambities zijn kwaliteitsambities geformuleerd. De gebiedskenmerken en de kwaliteitsambities zijn uitgewerkt in de Catalogus Gebiedskenmerken die bij de Omgevingsvisie hoort.

Om concreet invulling te geven aan de thema's duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit, zijn in de Omgevingsvisie negen centrale beleidsambities en onderwerpen van provinciaal belang aangegeven. Deze ambities zijn (zie ook paragraaf 2.2.2 van de Omgevingsvisie Overijssel):

1. woonomgeving: aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus, die voorzien in de woonvraag;
2. economie en vestigingsklimaat: een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie, met voldoende en diverse vestigingsmogelijkheden voor kennisintensieve maakindustrie en mkb;
3. natuur: behoud en versterking van de rijkdom aan plant- en diersoorten;
4. steden en landschap: behoud en versterken van de verscheidenheid en identiteit van stedelijke kwaliteit en mooie landschappen in het buitengebied;
5. bereikbaarheid: een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel;
6. watersysteem en klimaat: watersystemen met goede ecologische en chemische kwaliteit, die voor de lange termijn klimaatbestendig en veilig zijn;
7. veiligheid en gezondheid: veilig, gezond en schoon kunnen wonen, werken, recreëren en reizen;
8. energie: een betrouwbare en veilige energievoorziening met beperking van uitstoot broeikasgassen;
9. ondergrond: balans behouden tussen gebruik en bescherming van de ondergrond.

De uitgewerkte doelstelling van het project N 340/N48 (zie paragraaf 2.1.2 van de Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen /N48 Varsen-Arriërveld en paragraaf 2.1 van dit inpassingsplan) sluit aan bij deze beleidsambities.

Bij voorgenomen ontwikkelingen stuurt de provincie op duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Hiertoe is het uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel ontwikkeld (zie afbeelding 2.3). Bij een voorgenomen initiatief wordt (iteratief) volgens de drie niveaus bepaald of er een behoefte is aan de voorgenomen ontwikkeling, waar de ontwikkeling past volgens de Omgevingsvisie en hoe de ontwikkeling het beste uitgevoerd kan worden.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel



Generieke beleidskeuzes (of) en Ontwikkelingsperspectieven (waar)

De 'of'-vraag gaat in op de nut en noodzaak van een voorgenomen ontwikkeling. Generieke beleidskeuzes vloeien voort uit keuzes van EU, rijk of provincie. Het zijn keuzes die bepalend zijn of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn.

Om invulling te geven aan de provinciale beleids- en kwaliteitsambities zijn een zestal ontwikkelingsperspectieven opgesteld (zie paragraaf 2.6 Omgevingsvisie). De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan de 'waar'-vraag. Voor de N 340 geldt het ontwikkelingsperspectief 'Hoofdinfrastructuur: vlot en veilig'. In de Omgevingsvisie is in paragraaf 2.2.6 de koers van dit Ontwikkelingsperspectief 'Hoofdinfrastructuur: vlot en veilig' uitgewerkt. In paragraaf 5.5 van de Omgevingsvisie is de bijbehorende bereikbaarheidskwaliteit gedefinieerd.

Voor de hoofdinfrastructuur geldt volgens de Omgevingsvisie de volgende bereikbaarheidskwaliteit:

- opheffen van knelpunten en creëren van inhaal mogelijkheden en extra capaciteit (waar nodig);
- beperken van het aantal aansluitingen en verbeteren van de doorstroming en de veiligheid van de resterende ongelijkvloerse aansluitingen, leidend tot de volgende bereikbaarheidskwaliteit:
 - (inter)nationale autosnelwegen (120 km/uur);
 - autosnelwegen tussen stedelijke centra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectsnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteit/capaciteitsverhouding⁴ van maximaal 0,8 in de spits;
 - autowegen van stedelijke centra naar streekcentra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectsnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteit/capaciteitsverhouding van maximaal 0,85 in de spits.

Het project N 340/N48 betreft een autoweg van stedelijk centrum (Zwolle) naar streekcentrum Hardenberg en is hiermee in overeenstemming.

De generieke beleidskeuzes, zoals verwoord in de Omgevingsvisie, stellen kaders aan de vraag of een bepaalde ontwikkeling in een bepaald gebied plaats kan vinden. Relevante kaders voor het project N 340/N48 zijn:

- toepassing van de SER-ladder (bij de toepassing van de SER-ladder gaat de voorkeur eerst uit naar herbenutting of uitbreiding van het bestaande (zuinig ruimtegebruik);
- beperken versnippering;
- behouden contrast tussen dynamische en luwe gebieden;
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten bijdragen tot een versterking van de ruimtelijke kwaliteit, conform de Catalogus Gebiedskkenmerken;
- het vrijwaren van grondwaterbeschermingsgebieden;
- het vrijwaren van Landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's);
- het in stand houden van Natura 2000-gebieden en Ecologische hoofdstructuur.

In de door Provinciale Staten op 14 oktober 2009 vastgestelde Structuurvisie (zie ook hierna) hebben deze generieke keuzes een belangrijke rol gespeeld in de eindafweging en de tracékeuze voor het Combinatiealternatief (zie hoofdstuk 6 van de Structuurvisie).

Conform de Omgevingsvisie behoort de hoofdinfrastructuur tot het stedelijke gebied. Voor stedelijk gebied geldt dat een extra kwaliteitsimpuls niet nodig is.

Gebiedskenmerken (hoe)

Op basis van de gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en de lust- en leisure laag; zie paragraaf 2.4 Omgevingsvisie) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. In de bij de Omgevingsvisie behorende Catalogus Gebiedskenmerken zijn enerzijds zeven algemene kwaliteitsambities opgenomen en anderzijds worden in deze catalogus per laag verschillende gebiedstypen onderscheiden en per gebiedstype wordt het volgende beschreven:

- kenmerken;
- ontwikkelingen;
- ambities;
- sturing.

Bij 'sturing' is sprake van norm en/of richting en/of inspiratie. In de 'Landschappelijke visie + ontwerp N 340/N48 Zwolle-Ommen-Arriërveld' die behoort bij de Planstudie BesluitMER N 340/N48 is hieraan uitwerking gegeven.

Het voorkeursalternatief (VKA) is ook getoetst aan de negen beleidsambities van de Omgevingsvisie (zie bijlage 2). Hieruit blijkt dat het project N 340/N48 op evenwichtige wijze bijdraagt aan de realisatie van de negen beleidsambities.

Omgevingsverordening Overijssel

Tegelijk met de Omgevingsvisie Overijssel hebben Provinciale Staten van Overijssel op 1 juli 2009 de Omgevingsverordening Overijssel vastgesteld.

De Omgevingsverordening van de provincie Overijssel is één van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken in ruimtelijke plannen van de provincie zelf en de daarbinnen gelegen gemeenten.

Het uitgangspunt van de Omgevingsverordening is dat niet meer geregeld wordt dan nodig is om uitvoering te geven aan de ambities en voornemens uit de Omgevingsvisie. Gemeente en provincie krijgen zoveel mogelijk ruimte om daaraan een nadere invulling te geven. De provincie voorkomt extra regeldruk door in de Omgevingsverordening niet te regelen wat elders al wordt geregeld - bijvoorbeeld door het Rijk.

De Omgevingsverordening geeft regels voor onder meer:

- gemeentelijke ruimtelijke plannen (geeft instructies aan gemeenteraden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen);
- grondwaterbescherming, bodemsanering en ontgroningen (gericht op burgers, bedrijven en instellingen);
- kwantitatief en kwalitatief waterbeheer (geeft instructies aan waterschappen);
- verkeer (regeling voor provinciale wegen en scheepvaartwegen).

Ten aanzien van de N 340/N48 zijn de volgende beleidsregels uit de Omgevingsverordening Overijssel relevant:

- SER-ladder en Principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik;
- ruimtelijke kwaliteit;
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- grondwaterbeschermingsgebieden;
- gebieden met risico op overstroming.

Hierna wordt op deze beleidsregels nader ingegaan.

SER-ladder en Principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

De provincie hanteert in haar beleid voor woningbouw, bedrijfslocaties en voorzieningen in zowel de groene en als de stedelijke omgeving het principe van de zogenaamde SER-ladder. Dit komt er kort gezegd op neer dat voordat er extra ruimtebeslag in de groene ruimte kan worden toegestaan, eerst bekeken moet worden of er geen bestaande bebouwing / infrastructuur kan worden benut of door

herstructurering geschikt kan worden gemaakt. Daarmee wordt zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik bevorderd.

In principe zullen dus geen nieuwe grootschalige uitbreidingen in de groene ruimte worden gerealiseerd, tenzij binnen het bestaand bebouwd gebied / infrastructuur in de groene omgeving geen ruimte gevonden kan worden. De opwaardering van de N 340/N48 kan niet binnen het bestaande wegprofiel worden gerealiseerd. Gebruik van delen van de groene ruimte voor opwaardering van de provinciale weg is dan ook noodzakelijk. Handelen in de geest van de SER-ladder en zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik kan echter worden bevorderd door zo veel mogelijk gebruik te maken van het bestaande tracé van de N 340/N48.

De provincie Overijssel handelt bij de opstelling van dit provinciaal inpassingsplan volgens de principes van de SER-ladder en van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik door de N 340/N48 grotendeels te handhaven op het bestaande tracé.

Daardoor zijn maar zeer beperkt nieuwe landschappelijke doorsnijdingen nodig. Alleen nabij Zwolle tussen de aansluiting met de A28 en de Ankummerdijk volgt de weg een nieuw tracé. Dit tracégedeelte is voor een belangrijk deel gelegen in de stedelijke invloedssfeer, gelet op de ligging grenzend aan het bedrijventerrein Hessenpoort. Door deze tracéverlegging ontstaat de kans om de ruimtelijke kwaliteit van het Vechtgebied drastisch te verbeteren. De tracéverlegging oostelijk van de spoorlijn betekent dat daar het grondwaterbeschermingsgebied van de waterwinning Vechterweerd nagenoeg wordt gevrijwaard van doorsnijding. Dat is in overeenstemming met een andere beleidsregel (zie hierna bij 'Grondwaterbeschermingsgebieden').

Ruimtelijke kwaliteit

De Omgevingsverordening stelt acht concrete beleidsprincipes ten aanzien van het aspect ruimtelijke kwaliteit verplicht voor alle ruimtelijke plannen. In de volgende tabel staan deze principes opgesomd, waarbij ook is vermeld hoe de provincie Overijssel in het kader van de N 340/N48 invulling geeft aan deze principes.

nummer	principe	invulling voor de N 340/N48
1	ontwikkeling dient bij te dragen aan ruimtelijke kwaliteit	dit is het geval (zie hoofdstuk 4)
2	inzichtelijk moet zijn hoe gebruik is gemaakt van de Catalogus Gebiedskenmerken	inzichtelijk gemaakt in paragraaf 4.3
3	ontwikkeling moet passen binnen ontwikkelingsperspectief uit de Omgevingsvisie	inzichtelijk gemaakt in paragraaf 2.3.2
4	is sprake van afwijking ontwikkelingsperspectief?	nee, ontwikkeling is in lijn met de Omgevingsvisie
5	bestemmingsplannen die betrekking hebben op normerende uitspraken, voorzien hiertoe in een bestemmingsregeling	ja, inpassingsplan heeft betrekking op normerende uitspraken ten aanzien van waterbelang. Regelingen zijn opgenomen voor waterkering en (grond)waterbescherming
6	bestemmingsplan die betrekking hebben op richtinggevende uitspraken, voorzien hiertoe in een bestemmingsregeling	vernieuwen N 340/N48 en tegelijk versterken ruimtelijke kwaliteit zijn richtinggevend. Wordt in voorzien met regelingen voor landschapsversterking en infrastructuurverbetering in het inpassingsplan
7	van 5 mag worden afgeweken indien sprake is van zwaarwegende sociaaleconomische en/of maatschappelijke redenen	niet van toepassing
8	van 5 mag worden afgeweken indien de kwaliteitsambitie uit de Catalogus Gebiedskenmerken gerealiseerd wordt	niet van toepassing

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De Omgevingsverordening stelt daarnaast zes concrete beleidsprincipes ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In de volgende tabel staan deze principes opgesomd, waarbij ook is vermeld hoe de provincie Overijssel in het kader van de N 340/N48 invulling geeft aan deze principes.

nummer	principe	invulling N 340/N48
1	een beheersverordening heeft geen betrekking op een gebied dat tot de EHS behoort	een beheersverordening is in dit project niet van toepassing
2	bestemmingsplannen strekken uitsluitend tot het behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS-natuur en EHS-nieuwe gerealiseerde natuur en hebben geen significant negatieve effecten op de kenmerken van de EHS	het inpassingsplan N 340/N48 leidt niet tot significant negatieve effecten op de kenmerken van de EHS, en strekt tot het behoud van de EHS (zie ook paragraaf 4.8). Gedeputeerde Staten hebben overeenkomstig de Omgevingsverordening (ex artikel 2.7.2 lid 3 sub a I) besloten dat op het moment van vaststelling van dit inpassingsplan de grens van de EHS wijzigt en wel zodanig dat deze samenvalt met de plangrens van dit inpassingsplan.
3	dit betekent onder meer het behoud van areaal, kwaliteit en samenhang van de EHS	hierin wordt voorzien door het compenseren van verlies van 6,40 ha EHS langs het bestaande tracé (zie ook het compensatieplan in bijlage 7) en te investeren in de samenhang van de EHS door de aanleg van faunavoorzieningen.
4	punt 2 leidt niet tot vervallen van geldende bestemmingsplannen	niet van toepassing
5	punt 2 leidt niet tot beperken van bestaande agrarische bedrijven	niet van toepassing
6	Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen met betrekking tot de ontwikkeling en bescherming van de EHS	niet van toepassing

Grondwaterbeschermingsgebieden en intrekgebieden

Inpassingsplannen voorzien in een aanduiding voor grondwaterbeschermingsgebieden en intrekgebieden waarbij alleen functies worden toegestaan die harmoniëren met de functie voor de drinkwatervoorziening.

Aan deze eis is voldaan door:

- bij de tracékeuze voor het Combinatiealternatief de twee grondwaterbeschermingsgebieden/intrekgebieden 'Vechterweerd' en 'Witharen' (nagenoeg) te vrijwaren van doorsnijding;
- voor zover nog sprake is van een beperkte overlap, zijn de grondwaterbeschermingsgebieden opgenomen op de verbeelding en in de regels van dit inpassingsplan, en is aan deze functie een passende regeling gekoppeld (zie ook paragraaf 4.7.2).

Gebieden met risico op overstroming

De Omgevingsverordening stelt dat 'bij plannen die betrekking hebben op gebieden die gelegen zijn binnen de dijkkring 53: Salland (zoals dit inpassingsplan) die voorzien in grootschalige ontwikkelingen, gemotiveerd wordt dat de waterveiligheid ook op lange termijn voldoende is gewaarborgd.' Het plan moet daartoe voorzien zijn van een overstromingsrisicoparagraaf die inzicht biedt in:

- de risico's bij overstroming;
- de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om deze risico's te voorkomen dan wel te beperken.

In dit inpassingsplan is een overstromingsrisicoparagraaf opgenomen (zie paragraaf 4.7.5), waarin op deze aspecten wordt ingegaan.

Conclusie Omgevingsverordening

Bij het ontwerp van de N 340/N48 is rekening gehouden met de eisen die zijn gesteld in de Omgevingsverordening Overijssel. Hieruit resulteert een inpassingsplan dat in lijn is met de Omgevingsverordening.

Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld

De Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld is door Provinciale Staten vastgesteld op 14 oktober 2009. Hiervoor is een Planstudie PlanMER opgesteld (zie ook paragraaf 2.2.2). In de Planstudie PlanMER is een groot aantal (tracé)alternatieven onderzocht voor de verbinding N 340/N48. In het PlanMER is geen voorkeur voor een tracéalternatief opgenomen. Bij het vaststellen van de structuurvisie hebben Provinciale Staten gekozen voor het combinatiealternatief.

Het combinatiealternatief voorziet in de opwaardering van de N 340/N48 Zwolle-Ommen tot een stroomweg met een maximaal toegestane snelheid van 100 km per uur met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Het betreft de realisatie van een autoweg met 2x1 rijstroken en deels met 2x2 rijstroken. Vanaf Zwolle tot Ankum volgt de weg een nieuw noordelijk tracé (2x2 rijstroken) en daarna volgt de weg de huidige route van de N 340 tot Varsen (2x1 rijstroken of 2x2 rijstroken tot Koestee⁵, en verder 2x1 rijstroken tot Varsen) en daarna de N48 (2x2 rijstroken) tot Arriërveld.

Bij Arriërveld sluit de weg aan op de omleiding Ommen (N36), die eind juni 2010 is opengesteld. Zie voor een uitgebreide beschrijving van het uitgewerkte combinatiealternatief hoofdstuk 3 van deze toelichting op het provinciaal inpassingsplan.

In hoofdstuk 4 van de structuurvisie is eerst een voorselectie gemaakt van drie alternatieven:

- Netwerkalternatief 80';
- 'Lange omleiding';
- 'Combinatiealternatief'.

In hoofdstuk 5 van de structuurvisie worden deze nader met elkaar vergeleken. Vervolgens is in hoofdstuk 6 van de Structuurvisie de eindafweging van Provinciale Staten opgenomen waarbij de generieke keuzes in de Omgevingsvisie bij de tracékeuze voor het Combinatiealternatief een belangrijke rol hebben gespeeld.

Programma Ruimte voor de Vecht

'Ruimte voor de Vecht' is een van de speerpunten uit het coalitieakkoord 2007 van de provincie Overijssel. Overijssel verbindt zich hiermee aan een perspectief voor het Vechtdal. Naast het creëren van ruimte voor water, staat de ruimtelijke kwaliteit in het Vechtdal centraal. Bij 'Ruimte voor de Vecht' gaat het om een strategisch integraal gebiedsontwikkelingsprogramma waarin relevante actuele plannen en activiteiten worden meegenomen. De opwaardering van de N 340/N48 is een zelfstandig project. Keuzes voor de N 340/N48 en 'Ruimte voor de Vecht' zijn en worden op elkaar afgestemd, met als uiteindelijk doel elkaar onderling te versterken. In de afweging in de structuurvisie N 340/N48 is het belang hiervan betrokken. De meer noordelijke tracering van het westelijk deel van de N 340 schept daar (in de zogenaamde Vechtcorridor) meer ruimte voor het Vechtdal en biedt kansen voor een herinrichting met meer ruimtelijke kwaliteit. Dit wordt door de gemeente Zwolle opgepakt in het kader van een gebiedsontwikkelingsproject. Daartoe hebben Burgemeester en wethouders van de gemeente Zwolle begin 2010 een 'Voorlopig Perspectief Vechtcorridor Noord' vastgesteld. Doel is een duurzame ontwikkeling van de Vechtcorridor met een goed ingepaste oude en nieuwe N 340 ter vergroting van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Wijkersbeleid

Het wijkersbeleid zoals verwoord in de Nota Wijkersbeleid is gezamenlijk door Gedeputeerde Staten, gemeente Dalfsen en gemeente Ommen opgesteld (Nota Wijkersbeleid). De gemeenteraden van de gemeenten Dalfsen en Ommen hebben dezelfde Nota Wijkersbeleid op respectievelijk 22 en 25 november 2010 vastgesteld.

Bij het wijkersbeleid gaat het over woningen in het buitengebied die direct (ruimtebeslag) of indirect (geluid) voor de op te waarderen N 340/N48 moeten wijken. Na vaststelling van dit provinciaal inpassingsplan voor de N 340/N48 staat juridisch vast welke huizen voor het project N 340/N48 moeten wijken. De provincie gaat over tot aankoop/schadeloosstelling via minnelijke weg en vervolgens - indien noodzakelijk - via onteigening.

Bewoners kunnen ervoor kiezen elders een bestaande woning te kopen of te huren of ze kunnen, binnen de kaders van de Omgevingsvisie, herbouwen in 'de groene omgeving'. Een aanvullende investering in ruimtelijke kwaliteit is hierbij voor wijkers niet aan de orde. De locatie dient wel ingepast te worden aan de hand van de catalogus gebiedskenmerken. Om herbouw mogelijk te maken moet door de betrokken gemeente wel het gemeentelijk bestemmingsplan worden gewijzigd.

In de toelichting van de Omgevingsverordening in paragraaf 2.1 onder het kopje Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving (pagina 25) is het volgende opgenomen:
'Het wijkersbeleid valt buiten het toepassingsbereik van de kwaliteitsimpuls groene omgeving, omdat in het geval van wijkersbeleid er sprake is van vervanging van bestaande woningen in de groene omgeving en niet van toevoegen van extra woningen. Onder het wijkersbeleid vallen de gevallen waarin bestaande burgerwoningen in het buitengebied moeten wijken voor stadsuitleg of infrastructuur. In afwijking van de algemene regel kan dan een vervangende woning worden toegestaan in de groene omgeving.'

Het door de betrokken gemeenteraden in november 2010 vastgestelde wijkersbeleid biedt enerzijds houvast voor een gelijke behandeling van dezelfde soort gevallen, en anderzijds kan maatwerk worden geboden. Het geeft de randvoorwaarden voor een gemeentelijke bestemmingsplanherziening voor een te herbouwen woning. In de nota worden de gebieden genoemd waar herbouw in principe mogelijk is. De provincie zal bij aankoop van woningen van wijkers, die elders in het buitengebied willen herbouwen, in de schadeloosstelling ook rekening houden met de kosten van de planprocedures in het kader van de ruimtelijke ordening die een wijker moet maken bij de gemeente ('bijkomende schade').

2.3.3 Gemeentelijk beleid

Het relevante gemeentelijk beleid betreft de gemeentelijke structuurvisies en de (inter)gemeentelijke Nota Wijkersbeleid. Navolgend worden de relevante beleidskaders behandeld.

Gebiedsagenda Zwolle-Kampen

De gebiedsagenda Zwolle-Kampen ('Ga Zwolle-Kampen!', vastgesteld februari 2010) is tot stand gekomen in samenwerking tussen de gemeenten Zwolle en Kampen, provincie Overijssel en het rijk. Met de gebiedsagenda wordt gestreefd naar een meer gebiedsgerichte en integrale aanpak van het ruimtelijk beleid en opgaven. De gebiedsagenda Zwolle-Kampen bevat de lange termijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van de netwerkstad Zwolle-Kampen. De regio kiest voor een duurzame ontwikkeling, waarin ruimte is voor versterking van stedelijke functies en er tegelijkertijd geïnvesteerd wordt in een hoogwaardig leefmilieu waar natuur, landschap en water een hoofdrol spelen.

Een belangrijke opgave betreft het versterken van de centrumfunctie van de Netwerkstad Zwolle Kampen. De regio ziet zich in dat kader gesteld voor 'het behoud en de versterking van de bereikbaarheid in relatie tot de functie als scharnierpunt van de regio, mede in relatie tot de verstedelijking'. Deze opgave wordt ten aanzien van de N 340 als volgt geconcretiseerd: 'de aansluiting van de N 340 op de A28 moet worden verbeterd en de N 340 moet worden opgewaardeerd met oog op de afwikkeling van het verkeer en de bereikbaarheid van het Sallandse achterland.'

In de gebiedsagenda wordt tevens gekozen om een samenhangende integrale gebiedsontwikkeling op te stellen voor de Vechtcorridor, waarbij onder meer afstemming plaatsvindt met de opwaardering van de N 340 en de ontwikkelingen rondom de N 340.

De voorgenomen opwaardering van de N 340/N48 en de daarmee verband houdende planvorming aangaande de inrichting van de Vechtcorridor zijn in lijn met de Gebiedsagenda Zwolle-Kampen.

Structuurplan 2020, gemeente Zwolle

In het Structuurplan 2020 (vastgesteld 16 juni 2008) wordt in hoofdlijnen de ontwikkeling van de gemeente Zwolle tot aan ongeveer 2020 uiteengezet. De regio Zwolle is een belangrijk economisch kerngebied in Nederland. Dankzij haar gunstige ligging en de goede bereikbaarheid via onder meer de weg is Zwolle de verbindende schakel tussen de Randstad en Noordoost-Nederland.

Om haar positie als belangrijk economisch kerngebied in Nederland te behouden en versterken, is het behouden van de gunstige bereikbaarheid van groot belang. In dat kader wordt in het Structuurplan 2020 het belang van een capaciteitsvergroting van de N 340/N48 benadrukt, waarbij de N 340/N48 wordt omgebouwd tot autoweg.

In de strook tussen Vecht en de (de uitbreiding van) Hessenpoort, is plaats voor meer groene functies. Bestaande elementen zijn landgoed Dijkzicht en beeldenpark Anningahof. Mede gelet op de kwetsbare positie van het beeldenpark Anningahof is voor dit deel van de Vechtcorridor een apart project gestart door de gemeente Zwolle. Een deelproject van het provinciaal programma 'Ruimte voor de Vecht' met integrale planvorming, waar de invulling van de nieuwe zuidelijke uitbreiding van Hessenpoort en de af te waardenen Hessenweg (oude N 340) deel van uitmaken. Ook zijn nieuwe functies die het groene karakter versterken mogelijk. Zo ontstaat een overgang tussen het bedrijventerrein en de natuur langs de Vecht. In relatie tot de uitbreiding van Hessenpoort in deze richting is integrale planvorming noodzakelijk. In dat kader wordt door de gemeente Zwolle, in overleg met de andere betrokken overheden in het provinciaal programma "Ruimte voor de Vecht" thans gewerkt aan het Ontwikkelingsplan Vechtcorridor.

Structuurvisie kernen, gemeente Dalfsen

In de 'Structuurvisie kernen' (op 27 september 2010 door de gemeenteraad vastgesteld) geeft de gemeente Dalfsen aan welke ruimtelijke visie zij heeft op de ruimtelijke invulling voor het wonen, werken en recreëren voor de komende 10 tot 15 jaar voor de kernen binnen haar grondgebied. Voor de kern Dalfsen ligt de nadruk op basisvoorzieningen, dorps wonen, recreatie en toerisme. Voor de kern Oudleusen ligt de nadruk op landelijk wonen, water- en natuurbeleving. Het weidse, verkavelde open agrarisch landschap aan de noordzijde is geschikt voor verdere economische ontwikkeling van landbouw en intensieve veehouderij. Het Vechtdal heeft hoge natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten die ook in de toekomst behouden en versterkt worden. Dit betekent verdergaande natuurontwikkeling met ruimte voor gerichte economische ontwikkeling, zoals verbrede landbouw, recreatief medegebruik en andere kleinschalige economische activiteiten.

In de Structuurvisie is de voorgenomen opwaardering van de N 340/N48 opgenomen.

Plattelandvisie Dalfsen

In de plattelandvisie (vastgesteld door de gemeenteraad op 23 april 2007) zijn de ontwikkelingen in het buitengebied van de gemeente Dalfsen in samenhang in beeld gebracht en zijn de toekomstige ontwikkelingsrichtingen van het landelijk gebied en de kleine kernen aangegeven. De plattelandvisie geeft de ontwikkelingsrichting aan en geeft oplossingsrichtingen aan voor de opgaven die in het gebied spelen. Specifiek zijn per deelgebied ontwikkelingsrichtingen aangegeven.. De plattelandvisie vormt een toetsingskader voor nieuwe initiatieven in het buitengebied.

Het plangebied van de N 340/N48 ligt in het gebied Ankum-Welsum en Dalfserveld. Over deze gebieden stelt de plattelandvisie dat er ruime mogelijkheden voor ontwikkelingen zijn, met uitzondering van de waardevolle overgangszone naar de Vecht (rondom de Ruitenborghweg), waar het behoud van de aanwezige kwaliteiten voorop staat.

De N 340/N48 wordt binnen dit gebied verplaatst naar het noorden, zodat een ruimere afstand ten opzichte van de Vecht ontstaat en de waardevolle overgangszone naar de Vecht behouden blijft en hier mogelijkheden ontstaan voor de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor sluit dit inpassingsplan aan bij de Dalfser Plattelandvisie.

'Bij uitstek Dalfsen!', missie en visie voor de gemeente Dalfsen in 2020

'Bij uitstek Dalfsen!' bevat de strategische hoofdlijnen voor beleid en projecten in de gemeente Dalfsen tot 2020. De centrale missie van de gemeente Dalfsen luidt: Het ontwikkelen van vitale gemeenschappen in een onderscheidende woonplaats van groene signatuur.

'Bij uitstek Dalfsen!' zet onder meer in op vitale kernen en een landschap en natuur van hoge kwaliteit: "in de context van krimp en toenemende concurrentie en mobiliteit, zullen overheid, bewoners, bedrijven en organisaties samen hard moeten werken om het goede te behouden. De cruciale opgave voor de gemeente is om haar onderscheidend vermogen te versterken. Om het goede te koesteren, om de bestaande kwaliteit en vitaliteit in stand te houden, moet Dalfsen een herkenbaar profiel ontwikkelen dat richting geeft aan te nemen politiek-bestuurlijke besluiten en aan de inzet van schaarse middelen."

'Bij uitstek Dalfsen!' acht het behoud van de goede bereikbaarheid daarbij van groot belang: "kwaliteitsbehoud en bereikbaarheid staan voorop. Voor bovenlokale voorzieningen, met name als ze niet passen in het decor van Dalfsen als groene woongemeente, werkt Dalfsen samen met Zwolle en andere regiogemeenten".

De opwaardering van de N 340/N48 zorgt voor een goede bereikbaarheid in de toekomst van de gemeente Dalfsen.

Ommer Motief, perspectieven voor Ommen 2020, gemeente Ommen

In "Het Ommer Motief" (vastgesteld 18 december 2008) staan de gewenste ontwikkelingsperspectieven voor de gemeente Ommen beschreven. Het Ommer Motief bevat een ontwikkelingsvisie voor Ommen tot 2020. Het Ommer Motief benadrukt het belang van een goede ontsluiting van Ommen. De voorgenomen opwaardering van de N 340/N48 is in lijn met het in Ommer Motief beschreven gewenste ontwikkelingsperspectief.

2.4 Crisis- en herstelwet

2.4.1 Inleiding

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet (Chw) in werking getreden. Deze wet is gericht op de versnelling van infrastructurele projecten, grote bouwprojecten en projecten voor duurzaamheid, energie en innovatie. Het doel is de gevolgen van de recessie te bestrijden en een duurzaam herstel van de economische structuur van Nederland te bevorderen.

In grote lijnen komen in de wet de volgende onderwerpen aan de orde:

- Bijzondere bepalingen voor projecten (hoofdstuk 1 Chw). Voor de in de bijlage I en II van de wet opgesomde (categorieën van) ruimtelijke en infrastructurele projecten voorziet de wet in versnelling van procesrecht;
- bijzondere voorzieningen (hoofdstuk 2 Chw). De wetgever voert een aantal bijzondere (nieuwe) instrumenten in als ontwikkelingsgebieden en projectuitvoeringsbesluiten.

De regelgeving uit hoofdstuk 1 en 2 Chw heeft een tijdelijk karakter, in de zin van dat zij rechtskracht hebben tot 1 januari 2014. De wetswijzigingen in hoofdstuk 3 zijn permanent van aard. Hierbij moet wel het voorbehoud worden gemaakt dat de regering het voornemen heeft om ook de maatregelen met een tijdelijk karakter een permanente status te geven. Dit blijkt uit de regeringsverklaring van 26 oktober 2010, waarin de minister-president aangeeft: 'En om meteen maar één voorbeeld te geven: de Crisis- en herstelwet wordt permanent'.

2.4.2 Gevolgen in het kader van het inpassingsplan N 340/N48

In hoofdstuk 1 zijn tijdelijke maatregelen opgenomen, die procedures beogen te verkorten. Om onder hoofdstuk 1 te vallen, dient er sprake te zijn van een project dat is opgenomen in bijlage I of II van de wet. Bijlage I definieert categorieën van ruimtelijke en infrastructurele projecten, terwijl bijlage II juist concrete projecten aanwijst.

Het project N 340/N48 valt onder de werking van de Chw omdat een provinciaal inpassingsplan wordt opgesteld (dit valt onder bijlage I van de Chw). Het effect daarvan is dat versnellingsmogelijkheden in het bestuursprocesrecht van toepassing zijn. Het gaat dan om het volgende:

Beperking beroepsrecht lagere overheden (artikel 1.4 Chw)

Decentrale bestuursorganen en decentrale publiekrechtelijke rechtspersonen hebben enkel nog toegang tot de bestuursrechter indien zij de geadresseerde zijn van een besluit (artikel 1.4 Chw). Het recht om zich bij geschillen over burgerlijk recht tot de civiele rechter te wenden blijft onverlet.

Passeren materiële gebreken (artikel 1.5 Chw)

Inhoudelijke gebreken in de besluitvorming worden, door het orgaan dat op het bezwaar of beroep beslist, in stand gelaten als aannemelijk is dat de belanghebbenden daardoor niet worden geschaad.

Termijnen beroep en hoger beroep (artikel 1.6 Chw)

De administratieve rechter moet de versnelde behandelingsprocedure ex afdeling 8.2.3 Algemene wet bestuursrecht toepassen (binnen zes maanden uitspraak of tussenuitspraak) en strenger toezien op motivering van het beroep en het opvoeren van nieuwe beroepsgronden (artikelen 1.6-1.7 Chw).

Relativiteitsvereiste (artikel 1.9 Chw)

De rechter zal in beroep niet over gaan tot vernietiging van een besluit als partijen zich baseren op een rechtsregel die niet strekt tot bescherming van hun belangen (artikel 1.9 Chw). Zo zal een rechter bijvoorbeeld niet overgaan tot vernietiging, indien partijen in beroep gaan tegen de schending van een geluidsnorm, waarvan zij zelf feitelijk geen hinder ondervinden.

Houdbaarheid oude feiten (artikel 1.10 Chw)

Als een bestuursorgaan na de vernietiging van een besluit een nieuw besluit neemt, dan mag ze bij dat nieuwe besluit in beginsel uitgaan van de feiten zoals die waren bij het nemen van het vernietigde besluit; het hele onderzoek hoeft niet te worden overgedaan (artikel 1.10).

2.5 Wabo

2.5.1 Inleiding

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) van kracht geworden. Het kabinet wil met de Wabo een einde maken aan de voor burgers, bedrijven en overheden gesignaleerde onoverzichtelijke, tijdrovende en daarmee kostbare kluwen aan vergunningsstelsels in Nederland. Daartoe worden verschillende vergunningen (denk bijvoorbeeld aan de bouwvergunning, milieuvergunning of de aanlegvergunning) ondergebracht in één omgevingsvergunning, die bij één bestuursorgaan (de zogenaamde 'één loketgedachte') aan te vragen is.

De centrale gedachte achter de Wabo is één omgevingsvergunning voor één project dat:

- kan bestaan uit meerdere activiteiten;
- plaatsgebonden is;
- en op één of andere manier van invloed is op de fysieke leefomgeving.

Niet langer is daarmee voor elke binnen het project uit te voeren activiteit een afzonderlijke vergunning vereist. Om dit te bewerkstelligen zijn in de Wabo de vergunningsvoorschriften ondergebracht uit diverse bijzondere wetten op het terrein van het omgevingsrecht. Let wel, de Wabo leidt niet tot afschaffing van deze bijzondere wetten, maar knipt als het ware de regels met betrekking tot bijvoorbeeld bouwen, slopen en inrichtingen uit respectievelijk de Woningwet (Ww), Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Wet milieubeheer (Wmb).

Met één omgevingsvergunning krijgt de aanvrager in één keer toestemming om een benodigde activiteit (bijvoorbeeld bouwen) of meerdere activiteiten (bijvoorbeeld kappen, bouwrijp maken, bouwen en afwijken van het bestemmingsplan) uit te voeren. Dit levert als voordeel op dat sprake is van één besluit, dus ook van één totstandkomingsprocedure, één bevoegd gezag en één rechtsbeschermingsprocedure. Hierop bestaan echter enkele uitzondering, zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid om te kiezen voor een gefaseerde vergunningverlening (zie artikel 2.5 Wabo), of het splitsen van de vergunningaanvraag voor verschillende deelactiviteiten/-projecten (artikel 2.7 Wabo).

2.5.2 Gevolgen in het kader van het inpassingsplan N 340/N48

De Wabo vervangt diverse bestaande vergunningen en ontheffingen en heeft gevolgen voor de inhoud van het inpassingsplan. In het inpassingsplan zijn regels opgenomen met betrekking tot een aanlegvergunning en er zijn regels opgenomen die in bepaalde gevallen toestaan om af te wijken van

het inpassingsplan. Een aanlegvergunning dient vanaf nu te worden aangevraagd door het aanvragen van een omgevingsvergunning. In bepaalde situaties is een vergunning nodig voor het ontginnen, verlagen van de bodem of afgraven, ophogen, egaliseren van de gronden, het graven van sloten, het aanbrengen van buisleidingen en kabels en rioleringen et cetera. Ook een binnenplanse ontheffing dient vanaf nu te worden aangevraagd met een omgevingsvergunning. In de regels van het inpassingsplan staat aangegeven in welke situaties een omgevingsvergunning is vereist.

2.5.3 Bevoegd gezag

Voor wat betreft het bevoegd gezag is van belang dat de Wabo in eerste instantie het college van Burgemeester en Wethouders aanwijst als bevoegd gezag bij gemeentelijke zaken. Voor dit provinciaal inpassingsplan is Gedeputeerde Staten aangewezen als bevoegd gezag.

2.6 Modernisering m.e.r.

Op 1 juli 2010 is de Nederlandse m.e.r.-wetgeving gemoderniseerd. Doel van de modernisering is dat meer maatwerk mogelijk is door minder regels met meer samenhang, maar wel met behoud van de milieudoelstelling.

Indien in een lopende Besluitm.e.r.-procedure, vóór het tijdstip van het inwerkingtreden van de nieuwe wetgeving, de richtlijnen als bedoeld in artikel 7.15 Wm (oud) door het bevoegd gezag zijn gegeven, blijft het oude recht van toepassing (Artikel VIA van de Wet modernisering m.e.r.-regelgeving). De procedure moet dan worden afgerond volgens oud recht. Als de richtlijnen na 1 juli 2010 zijn vastgesteld, is de nieuwe wetgeving van toepassing en gelden de nieuwe procedureregels.

Omdat de richtlijnen voor de N 340/N48 vóór 1 juli 2010 door de Provinciale Staten zijn vastgesteld, blijft de oude wetgeving van toepassing. De procedure moet worden afgerond volgens de 'oude' regels. Dus een MER met een Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA), formele aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag en een verplicht toetsingsadvies door de Commissie m.e.r..

3 *Beschrijving van de nieuwe N 340/N48*

3.1 *Inleiding*

Met het Provinciaal Inpassingsplan wordt de nieuwe N 340/N48 juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het wegontwerp van het voorkeursalternatief. De uitgangspunten ten aanzien van het voorkeursalternatief (VKA) worden uiteengezet in paragraaf 3.2 en paragraaf 3.3 bevat de beschrijving van het tracé en de inrichting van het voorkeursalternatief.

3.2 *Uitgangspunten*

De doelstelling, zoals verwoord in paragraaf 2.1 van deze toelichting, is in de Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen N48 Varsen-Arriërveld nader geconcretiseerd (zie kader 2.1 in deze toelichting). Deze concretisering heeft randvoorwaarden gesteld aan de uiteindelijke oplossing. Met de vormgeving van het voorkeursalternatief zoals dat in dit hoofdstuk beschreven wordt, is invulling gegeven aan deze (geconcretiseerde) doelstelling.

Bij het ontwerpproces voor de totstandkoming van het voorkeursalternatief in de Planstudie BesluitMER, zijn tevens de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de door Provinciale Staten op 14 oktober 2009 vastgestelde Structuurvisie N 340/N48;
- het CROW handboek wegontwerp met richtlijnen voor een stroomweg in een eindsituatie;
- 'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven' (conform m.e.r.-regelgeving);
- alle percelen dienen (volgens de Wet) door de wegbeheerder ontsloten te worden; daarom zijn langs de N 340/N48, op een enkele uitzondering na, overal parallelwegen opgenomen;
- een logische en consequente samenhang op het gehele traject met betrekking tot de verschillende aspecten zoals verkeer, veiligheid en landschap.

Bij de uitwerking heeft afstemming plaatsgevonden met diverse instanties en tussen diverse disciplines. Onderstaand is opgesomd tot welke gevolgen dit heeft geleid voor het ontwerp:

- in afstemming met de waterbeheerders, waterschap Groot Salland en Waterschap Velt en Vecht, is een watertoets opgesteld (zie paragraaf 4.7). Enkele gemaakte afspraken hebben ruimtelijke implicaties;
- in afstemming met de veiligheidsregio IJsselland zijn het aantal en de locaties van de calamiteitendoorsteken en de vluchthavens bepaald;
- met de nutsbedrijven heeft afstemming plaatsgevonden over de kruising (en vrijwaring) van hogedruk aardgastransportleidingen (Gasunie) en de verhoging van de 110 kV- en 380 kV-bovengrondse hoogspanningsleidingen (TenneT) ter hoogte van Hessenpoort, tot maximaal 53 meter;
- ten aanzien van het openbaar vervoer heeft afstemming plaatsgevonden met de concessiebeheerder (provincie Overijssel) en de concessiehouder (Syntus) over de locaties voor de bushaltes;
- op basis van de compensatietaakstelling zijn zoeklocaties voor compensatie vastgesteld, mede met behulp van de catalogus gebiedskenmerken (Omgevingvisie). Bij het ontwerp inpassingsplan wordt een aangevuld compensatieplan overlegd, waarin de locaties nader zijn uitgewerkt⁶;
- het vastleggen van de locaties geschiedt in overeenstemming met de eigenaren / beheerders van

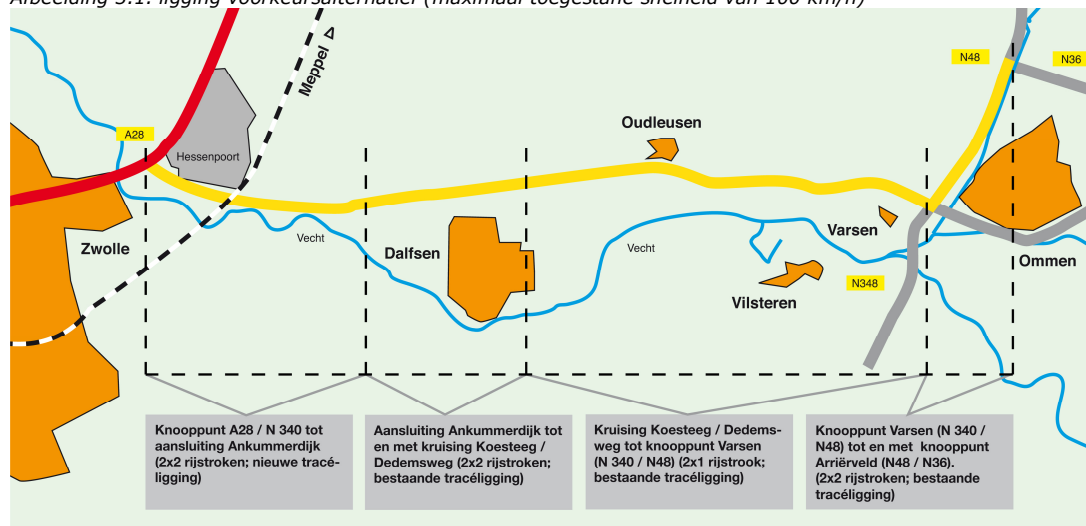
- de betreffende gronden.
- teneinde zorg te dragen voor een goede landschappelijke inpassing van de N 340/N48 is een landschapsvisie + ontwerp opgesteld en bij de Planstudie BesluitMER gevoegd. De landschappelijke visie formuleert landschappelijke overwegingen voor keuzen van varianten en benoemt ontwerpprincipes voor het ontwerp. Deze principes gaan in op de herkenbaarheid van de weg zelf, de inpassing van de weg in de omgeving en de mogelijkheden voor het versterken van landschap. De landschapsvisie spreekt zich ook uit over beeldkwaliteit van de kunstwerken. Hiertoe is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan geeft inzicht en inspiratie in vormgeving van de kunstwerken op de route;
- langs het tracé worden op de daartoe geëigende en geschikte locaties ecopassages gerealiseerd.

3.3 Beschrijving wegontwerp van de N 340/N48

Onderstaand wordt een beschrijving gegeven van het uitgewerkte voorkeursalternatief. Deze is ontwikkeld op basis van inrichtingsvarianten A en B, zoals deze onderzocht zijn in de Planstudie BesluitMER N 340/N48. Bij de totstandkoming van het voorkeursalternatief zijn naast milieukundige effecten zoals uitgewerkt in de BesluitMER onder meer de economische en maatschappelijke haalbaarheid van de varianten in beschouwing genomen (zie paragraaf 2.2.3).

Het voorkeursalternatief betreft het tracé dat loopt vanaf knooppunt A28/N 340 bij Zwolle via knooppunt Varsen (N(3)48/N 340) tot knooppunt Arriërveld (N48/N36). Navolgend wordt het tracé van west naar oost beschreven. Een schematisch overzichtskartaal van het tracé van het voorkeursalternatief is weergegeven in afbeelding 3.1.

Afbeelding 3.1. ligging voorkeursalternatief (maximaal toegestane snelheid van 100 km/h)



3.3.1 A28 tot Ankummerdijk

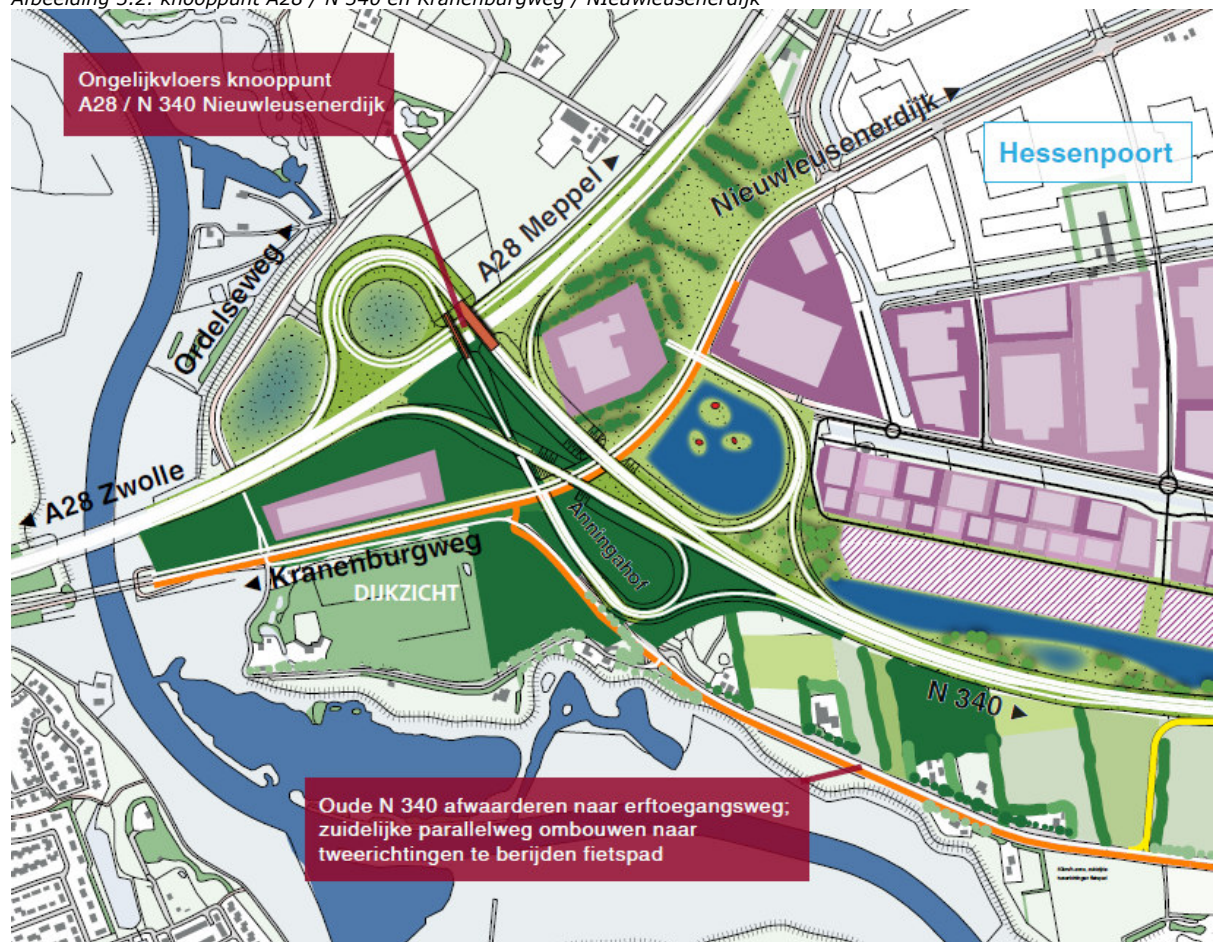
Het deel van de N 340 tussen knooppunt A28/N 340 tot aan de Ankummerdijk betreft een nieuw tracé met 2x2 rijstroken en een maximaal toegestane snelheid van 100 km/h. Onderstaand worden de belangrijkste ontwerpkeuzes toegelicht.

Knooppunt A28 / N 340

Het knooppunt A28 / N 340 is zodanig vormgegeven dat de A28, de N 340 en de Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk allen met elkaar verbonden zijn (zie afbeelding 3.2 en 3.3). De A28 en de Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk liggen op maaiveldniveau, terwijl de N 340 hoger gelegen is. Het bedrijventerrein Hessenpoort met als hoofdontsluitingsweg Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk wordt hiermee optimaal ontsloten. Feitelijk betreft het knooppuntontwerp een combinatie tussen een

zogenaamde trompetaansluiting⁷ tussen de A28 en de N 340 en een half klaverblad⁸ tussen de N 340 en de Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk.

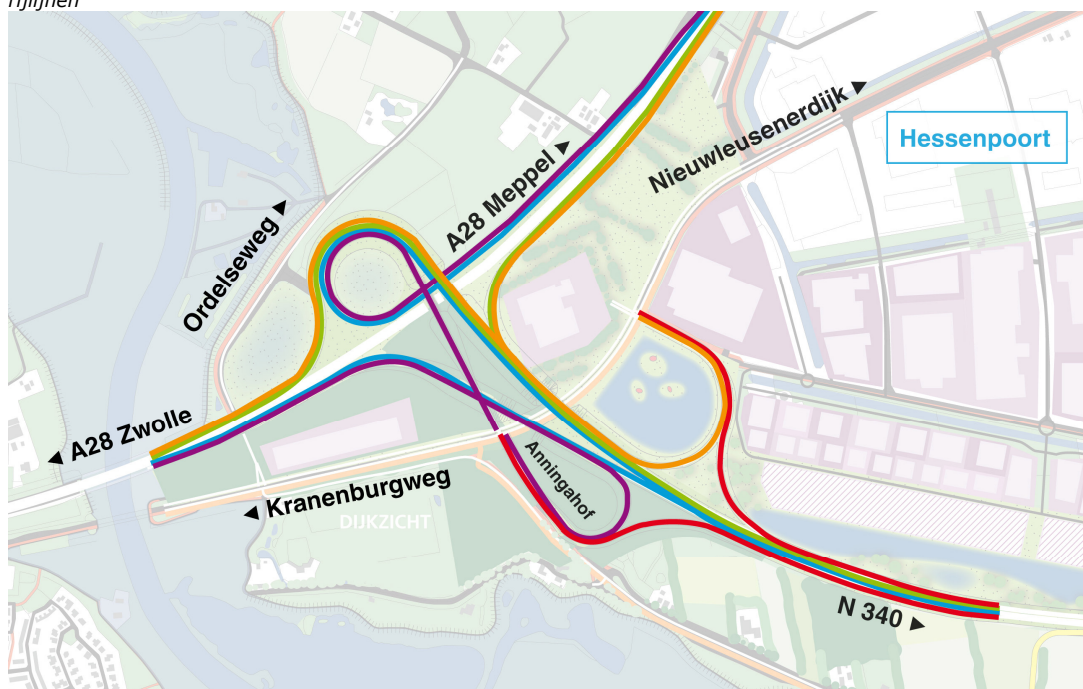
Afbeelding 3.2. knooppunt A28 / N 340 en Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk⁹



De oplossing is zo compact en toekomstvast mogelijk ontworpen. De lus aan de noordzijde van de A28 is in zuidwestelijke richting, in plaats van noordoostelijke richting, geprojecteerd om zo grotendeels de kavel met het woonhuis van het aldaar gelegen agrarisch bedrijf te behouden en tegelijkertijd het grootste deel van de groeiplaats van de Kievitsbloem (waardevol habitat) te ontzien.

De verbindingen tussen de N 340, A28 en de Kranenburgweg/Nieuwleusenerdijk zijn in onderstaande afbeelding, afbeelding 3.3, schematisch weergegeven door middel van rijlijnen.

Abbeelding 3.3. Verbindingen tussen de N 340, A28 en de Kranenburgweg/Nieuwleusenerdijk weergegeven met rijlijnen



Met behulp van een vijftal kleuren is in afbeelding 3.3 zichtbaar gemaakt hoe de verschillende wegen met elkaar verbonden zijn:

- de verbinding van de A28 uit de richting Meppel en de richting Zwolle naar de N 340 is weergegeven met de kleur blauw;
- de verbinding van de A28 uit de richting Meppel en de richting Zwolle naar de Kranenburgerweg/Nieuwleusenerdijk is weergegeven met de kleur paars;
- de verbinding van de N 340 uit de richting Ommen naar de A28 richting Zwolle en Meppel is weergegeven met de kleur groen;
- de verbinding tussen de N 340 uit de richting Ommen en de Kranenburgerweg/Nieuwleusenerdijk is weergegeven met de kleur rood;
- de verbinding van de Kranenburgerweg/Nieuwleusenerdijk naar de A28 richting Zwolle en Meppel is weergegeven met de kleur oranje.

Bentheimstraat

Als gevolg van de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting van de Nieuwleusenerdijk/Kranenburgweg op de N 340 en de A28, vervalt de aansluiting van de Bentheimstraat op de Nieuwleusenerdijk. Ontsluiting van de Bentheimstraat op de Nieuwleusenerdijk vindt oostelijker plaats via (onder meer) de Lingenstraat. De gevolgen voor het onderliggend wegennet worden in overleg tussen de gemeente Zwolle en de provincie Overijssel opgelost.

Ordelseweg afwaarderen

Met bovenstaande oplossing verliest de Ordelseweg, gelegen in het noordwestelijke kwadrant van het knooppunt A28/N 340, zijn functie als op- en afrit naar de A28. Daarmee kan de Ordelseweg, gelegen in de directe omgeving van de Vecht en Natura 2000-gebied, afgewaardeerd worden tot een erftoegangsweg.

De provincie is voornemens om het gedeelte van de Ordelseweg tussen Afrit A28 vanuit Meppel tot aan de Kranenburgweg en het gedeelte van de Kranenburgweg vanaf de Ordelseweg tot het kruispunt afrit/oprit A28 over te dragen aan de gemeente Zwolle.

Beeldenpark Anningahof

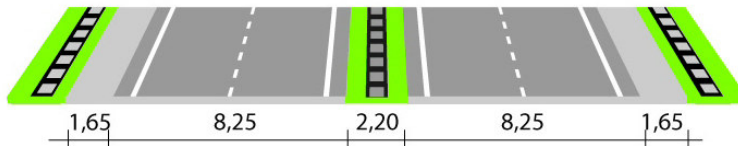
Het beeldenpark Anningahof wordt door de ongelijkvloerse verbinding tussen de N 340 en de Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk met een half klaverblad gedeeltelijk doorkruist. Een (groot) gedeelte van beeldenpark Anningahof wordt hierdoor aangetast. Door de gemeente Zwolle wordt onderzocht of aansluitend op het huidige beeldenpark Anningahof ruimte gecreëerd kan worden, of dat elders in de Vechtcorridor-Noord een locatie gevonden kan worden. Het beeldenpark opteert voor

een locatie aansluitend aan de bestaande gebouwen. De maatregelen voor inpassing van het beeldenpark in de Vechtcorridor maken deel uit van het ontwikkelingsplan voor de Vechtcorridor, dat de gemeente Zwolle opstelt. De planologische inpassing van de Anningahof wordt door de gemeente Zwolle gerealiseerd.

N 340 tussen aansluiting Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk en spoorverbinding Zwolle-Meppel

De N 340 met 2x2 rijstroken ligt tussen de aansluiting Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk en de kruising met de spoorverbinding Zwolle-Meppel op maaiveldniveau. In afbeelding 3.4 is de opbouw van het principe dwarsprofiel ter plaatse van het viaduct met de spoorverbinding Zwolle-Meppel weergegeven. De weg is zo noordelijk mogelijk tegen het bedrijventerrein Hessenpoort gesitueerd, zodanig dat Hessenpoort nog in geringe mate (met bruto 12 ha) kan uitbreiden. De noordelijke ligging van de N 340 leidt tot een ruimere groene Vechtcorridor aan de zuidzijde van de nieuwe N 340. De ligging op maaiveld sorteert een gunstig effect op ruimtebeslag, geluidseffecten en hoogte van de aanlegkosten.

Afbeelding 3.4. Principe dwarsprofiel 2x2 rijstroken, smalle bermen circa 250 meter ten oosten van het spoorviaduct over de spoorverbinding Zwolle-Meppel

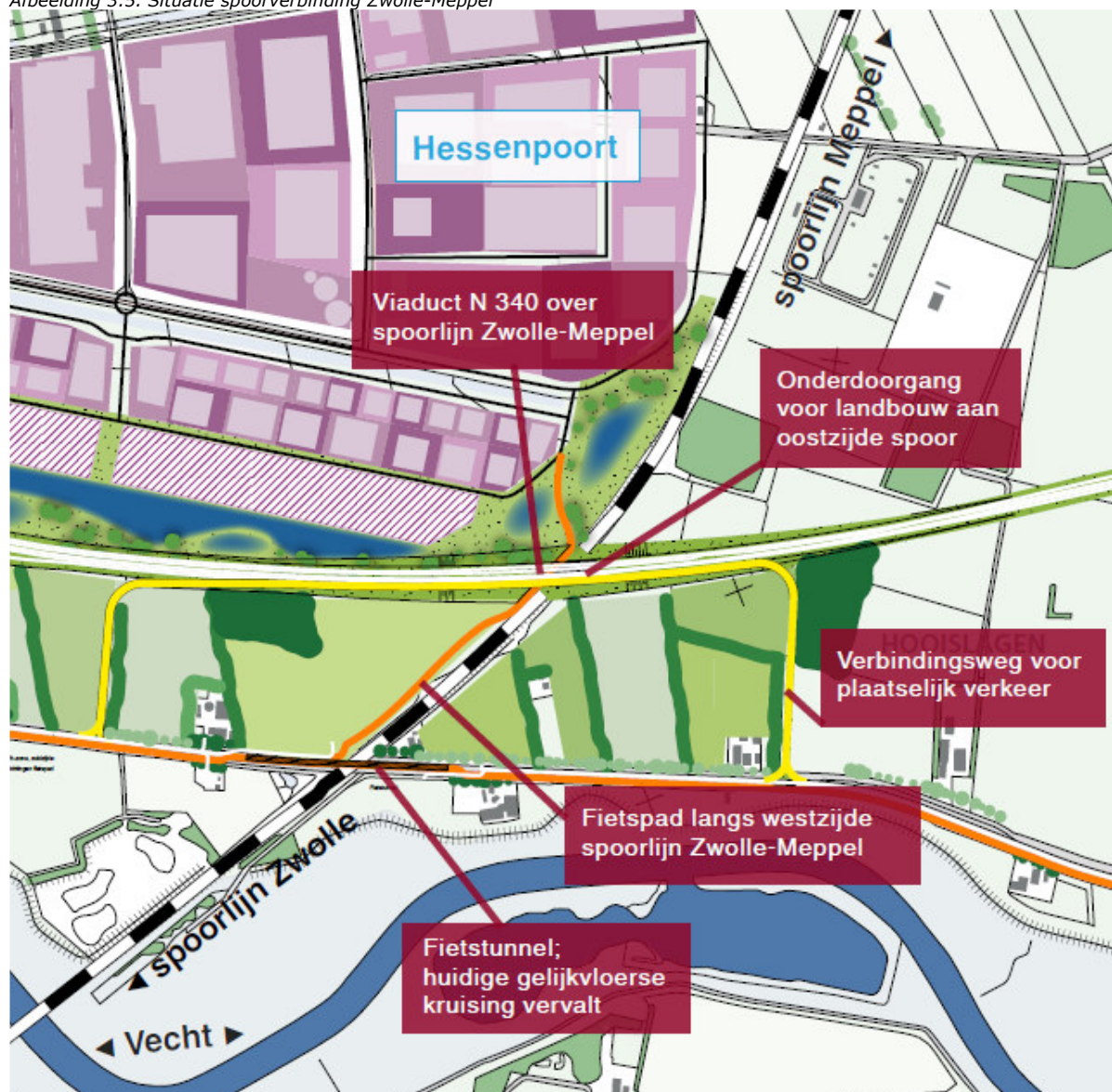


Spoorverbinding Zwolle-Meppel

De N 340 kruist de spoorverbinding Zwolle-Meppel bovenlangs met een viaduct (zie afbeelding 3.5). Het viaduct wordt aan de oostzijde verlengd, opdat landbouwverkeer de N 340 in noord-zuidrichting kan kruisen. Aan de westzijde wordt het viaduct verlengd zodat fietsverkeer (parallel aan het spoor) de N 340 kan kruisen.

Als gevolg van het nieuwe viaduct in de N 340 over het spoor, dienen de aanwezige hoogspanningsmasten te worden verhoogd.

Afbeelding 3.5. Situatie spoorverbinding Zwolle-Meppel



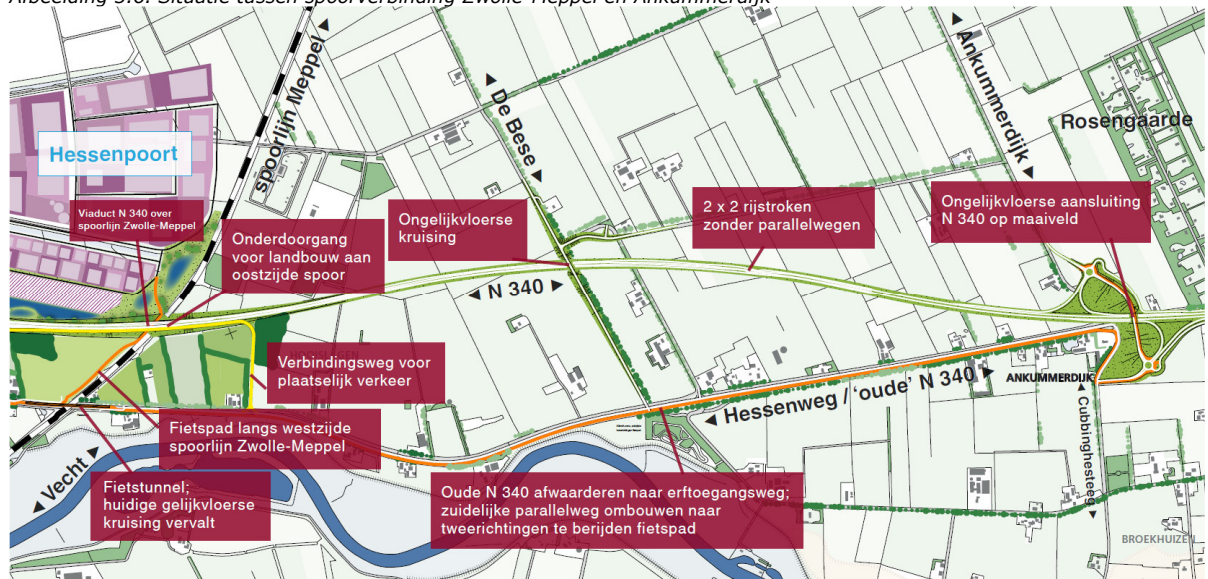
Ten westen van de spoorlijn wordt een fietspad aangelegd die een verbinding vormt tussen de oude N 340 (uit richting Zwolle en Dalfsen) en het bedrijventerrein Hessenpoort. De verbinding maakt gebruik van het viaduct van de N 340 over de spoorverbinding Zwolle-Meppel. De fietsverbinding is zodanig ontworpen dat deze bruikbaar is voor hulpdiensten bij calamiteiten.

De oude N 340 wordt gesplitst door de spoorverbinding Zwolle-Meppel. De huidige gelijkvloerse spoorwegovergang vervalt. Voor fietsverkeer wordt een fietstunnel aangelegd. Voor plaatselijk verkeer wordt het westelijk en oostelijk gelegen deel van de oude N 340 verbonden via een verbindingsweg die aan de zuidelijke zijde van het viaduct van de nieuwe N 340 met de spoorverbinding Zwolle-Meppel wordt gelegd (zie geel gekleurde verbinding afbeelding 3.5). Op deze wijze kan lokaal verkeer voldoende ontsloten worden en wordt sluipverkeer op de oude N 340 en naar het bedrijventerrein Hessenpoort voorkomen.

N 340 tussen spoorverbinding Zwolle-Meppel tot Ankummerdijk

De N 340 tussen spoorverbinding Zwolle-Meppel en Ankummerdijk heeft 2x2 rijstroken met brede bermen. In afbeelding 3.6 en 3.7 is dit verduidelijkt. Afbeelding 3.6 bevat de situatie tussen de spoorverbinding en de Ankummerdijk; in afbeelding 3.7 wordt het principe dwarsprofiel voor dit tracédeel weergegeven.

Afbeelding 3.6. Situatie tussen spoorverbinding Zwolle-Meppel en Ankummerdijk



Afbeelding 3.7. Principe dwarsprofiel N 340 (2x2 rijstroken, brede bermen) tussen spoorverbinding Zwolle-Meppel en Ankummerdijk



De Bese wordt ongelijkvloers gekruist met een viaduct, waarbij de N 340 op maaiveld ligt en De Bese bovenlangs kruist. Vanuit landschappelijke overwegingen is besloten het zuidelijk deel van de Bese enigszins in westelijke richting te verleggen, zodat De Bese 'gestrekt' wordt. De Bese krijgt een aansluiting op de oude N 340.

De oude N 340 tussen Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk en Ankummerdijk

De oude N 340 tussen Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk en de Ankummerdijk wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een maximale snelheid van 60 km/h. De noordelijke parallelweg is overbodig en vervalt. De huidige weg wordt omgebouwd en ingericht tot een erftoegangsweg. De huidige zuidelijke parallelweg wordt omgebouwd tot een in twee richtingen te berijden fietspad. De huidige gelijkvloerse spoorwegovergang ter plaatse van de spoorverbinding Zwolle-Meppel vervalt. Voor het fietsverkeer wordt een fietstunnel aangelegd. Voor plaatselijk verkeer wordt het westelijk en oostelijk gelegen deel van de oude N 340 verbonden via een verbindingsweg die over het viaduct van de nieuwe N 340 met de Spoorverbinding Zwolle-Meppel wordt gelegd (zie afbeelding 3.2, 3.5 en 3.6).

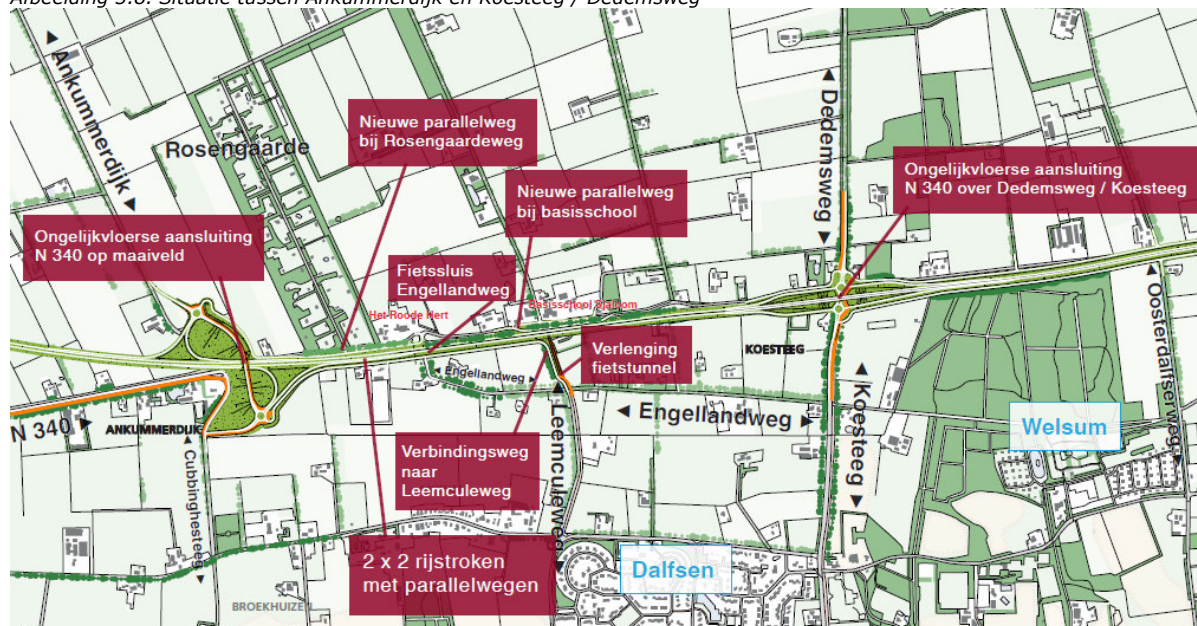
De provincie is voornemens om na afwaardering van de 'oude' N 340 deze weg over te dragen aan de gemeenten Zwolle en Dalfsen.

3.3.2 Ankummerdijk tot Koesteege / Dedemsweg

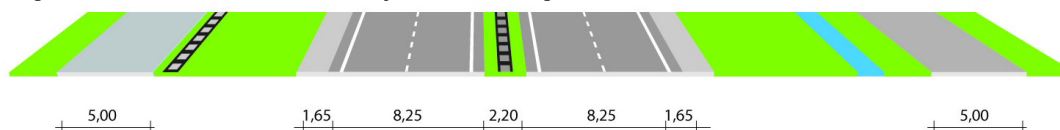
Het deel van de N 340 vanaf de Ankummerdijk tot aan Koesteege / Dedemsweg betreft een opwaardering van de weg van 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken met parallelwegen en een maximaal toegestane snelheid van 100 km/h. Op de parallelweg zal een maximaal toegestane snelheid van 60 km/h gelden. Dit is verduidelijkt in afbeelding 3.8 en 3.9, respectievelijk de situatie tussen Ankummerdijk en Koesteege/Dedemsweg en het principe dwarsprofiel ter hoogte van de fietstunnel onder N 340 bij de Leemculeweg. Met uitzondering van de situatie ten noorden van de N 340 bij de fietstunnel Leemculeweg, worden tussen Rosengarde en Koesteege brede bermen tussen de

hoofdrijbaan en de parallelwegen toegepast. Onderstaand worden de belangrijkste ontwerpkeuzes van dit deeltraject toegelicht.

Afbeelding 3.8. Situatie tussen Ankummerdijk en Koesteeg / Dedemsweg



Afbeelding 3.9. Principe dwarsprofiel N 340 (2x2 rijstroken, met half brede en brede bermen en parallelwegen) ter hoogte van de fietstunnel onder N 340 bij de Leemculeweg



N 340 tussen Ankummerdijk en Leemculeweg

De Ankummerdijk wordt via een ongelijkvloerse kruising aangesloten op de N 340, waarbij de N 340 op maaiveld ligt. Deze aansluiting zorgt voor een gespreide bereikbaarheid van de kern Dalfsen (Koesteeg vormt de hoofdontsluiting) en dient ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijvigheid rondom de zuidzijde van de N 340 en de ontlasting van de parallelwegen ter hoogte van Ankum (in verband met de subjectieve verkeersonveiligheid). Tevens wordt hiermee de verkeersbelasting op de noordelijke parallelweg beperkt, waardoor geen nieuwe noordelijke parallelweg nodig is, met uitzondering van een klein deel ter plaatse van de Hoevenweg bij de basisschool Sjaloom. Om de eikenlaan ter hoogte van Rosengarde te sparen, wordt ook op dat gedeelte een nieuwe parallelweg gerealiseerd.

Om een optimale aansluiting te creëren wordt aan de noordzijde van de N 340 de Ankummerdijk iets in oostelijke richting verplaatst. Door middel van een rotonde worden de Ankummerdijk, de op- en afrit van de N 340 en de noordelijke parallelweg met elkaar verbonden. De noordelijke parallelweg ontsluit onder meer Rosengarde, hotel-restaurant Het Roode Hert en de basisschool Sjaloom. Door aanleg van een deels nieuwe noordelijke parallelweg, wordt de verkeersveiligheid, onder meer ter plaatse van de basisschool Sjaloom, vergroot.

Aan de zuidzijde van de N 340 wordt eveneens een rotonde aangelegd. Deze rotonde verbindt de Ankummerdijk vanuit het noorden, de afgewaardeerde (oude) N 340 (60 km/h) vanuit het westen, de Cubbinghesteeg vanuit het zuiden en vanuit oostelijke richting, de verbindingroute via de zuidelijke parallelweg naar de Leemculeweg.

De verbinding met de Leemculeweg wordt ter hoogte van de fietstunnel onder de N 340 tot stand gebracht. Halverwege de zuidelijke parallelweg tussen de Ankummerdijk en de Leemculeweg is een

aansluiting met de Engellandweg. Om sluipverkeer te voorkomen is ter plaatse een fietssluis voorzien in de Engellandweg.

Vanaf de fietstunnel bij Ankum (verbinding tussen Leemculeweg en de noordelijke parallelweg, onder N 340 door) tot de Koesteeg is geen zuidelijke parallelweg opgenomen. De percelen (waaronder Hessenweg 24) worden ontsloten vanaf de Engellandweg.

Aansluiting Koesteeg / Dedemsweg

Bij Koesteeg / Dedemsweg wordt een volledige, nieuwe ongelijkvloerse aansluiting in de vorm van een Haarlemmermeeraansluiting¹⁰ gerealiseerd. De N 340 heeft hier een hoge ligging. Aangezien de meeste aanwezige woningen moeten wijken, is deze oplossing ruimtelijk inpasbaar. Door de verhoogde ligging van de N 340 kan de (fiets)verbinding van Dalfsen naar Nieuwleusen op maaiveldniveau worden gelegd. De Koesteeg en Dedemsweg worden verbonden met de op- en afrit van de N 340 met een tweetal rotondes.

3.3.3 Koesteeg / Dedemsweg tot Maneweg

Het deel van de N 340 vanaf Koesteeg / Dedemsweg tot aan de Maneweg in Oudleusen betreft een opwaardering van de bestaande weg van 1x2 rijstroken naar 2x1 (gescheiden) rijstroken met parallelwegen (toegestane maximale snelheid 60 km/h) en een maximaal toegestane snelheid van 100 km/h. Dit is verduidelijkt in afbeelding 3.10 en 3.11, respectievelijk de situatie tussen Koesteeg/Dedemsweg en Maneweg en het principe dwarsprofiel voor dit tracédeel. Onderstaand worden de belangrijkste ontwerpkeuzes van dit deeltraject toegelicht.

Afbeelding 3.10. N 340 van Koesteeg / Dedemsweg tot Maneweg



Afbeelding 3.11. Principe dwarsprofiel N 340 (2x1 rijstroken met brede berm en parallelwegen) tussen Koesteeg/Dedemsweg en Maneweg



Koesteeg / Dedemsweg tot Oudleusen

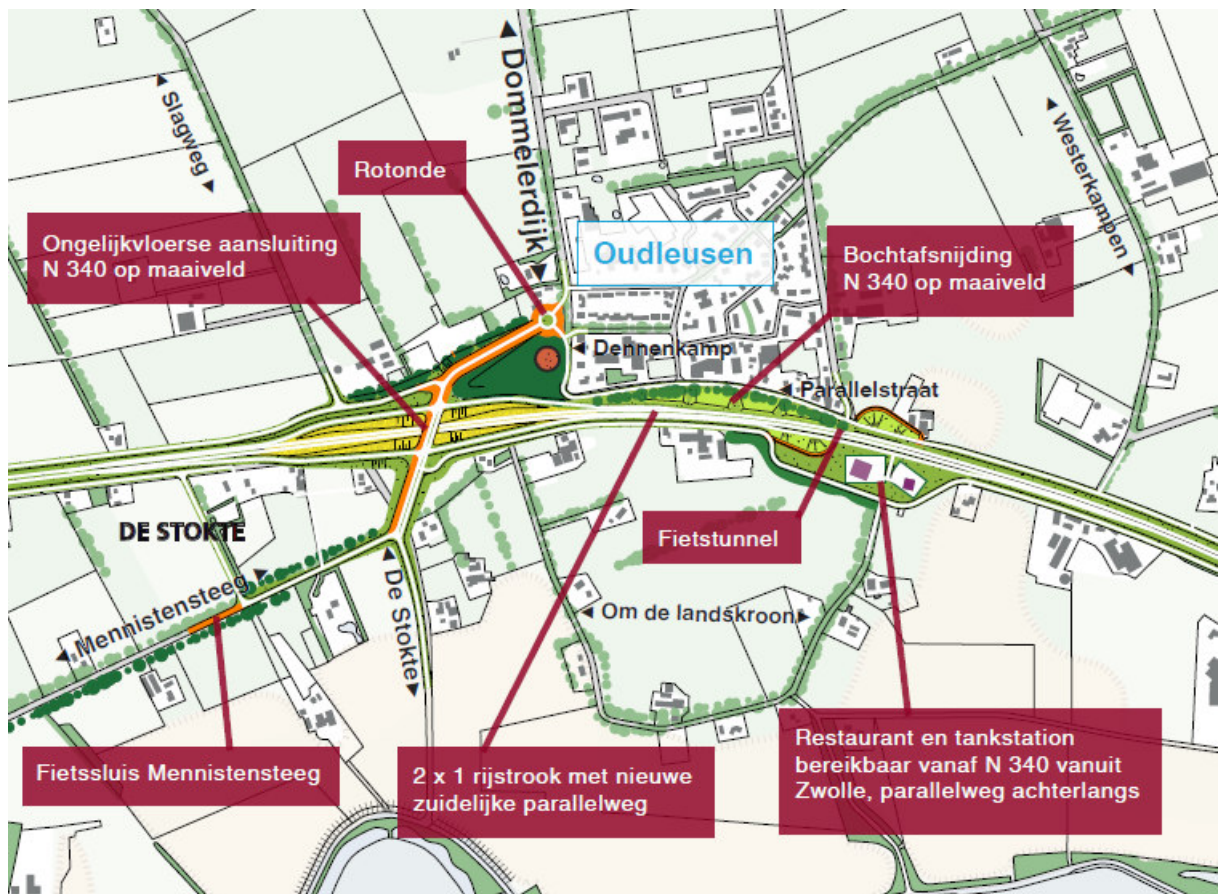
Op het traject Koesteeg / Dedemsweg tot Oudleusen worden brede bermen toegepast. Ter hoogte van de Welsummerweg wordt een fietstunnel onder de N 340 gerealiseerd. Om sluipverkeer te voorkomen, is de fietstunnel slechts toegankelijk voor (brom)fiets- en voetgangersverkeer.

Oudleusen

Oudleusen (zie afbeelding 3.12) wordt aan de westzijde met de N 340 verbonden met een compact ontworpen Haarlemmermeeraansluiting ter plaatse van De Stokte/Dennenkamp. Het viaduct over de N 340 verbindt De Stokte (ten zuiden van de N 340) en de Dennenkamp/Dommelerdijk (ten noorden van de N 340) met elkaar.

De verbinding aan de noordzijde tussen de verbindingsweg naar de N 340 en de Dennenkamp wordt vormgegeven via een rotonde. Aan de zuidzijde wordt het viaduct verbonden met De Stokte en de Mennistensteeg, waarbij in de Mennistensteeg, een fietssluis wordt aangelegd om sluipverkeer vanaf aansluiting Oudleusen naar (bedrijventerrein) Dalfsen tegen te gaan. Deze fietssluis in de Mennistensteeg is gesitueerd juist ten westen van de aansluiting van de zuidelijke parallelweg op de Mennistensteeg.

Afbeelding 3.12. N 340 ter plaatse van Oudleusen



De bocht in de N 340 ter plaatse van Oudleusen bevindt zich op maaiveld en wordt verflauwd (bochtafsnijding). Hierdoor komt de N 340 meer in zuidelijke richting te liggen. Gevolg is dat de N 340 verder van Oudleusen komt te liggen. Dit heeft een gunstig effect op de geluidsbelasting ter plaatse. De noordelijke parallelweg wordt gehandhaafd, waardoor er ruimte tussen de noordelijke parallelweg en de N 340 ontstaat. Deze ruimte kan worden benut voor een verbeterde landschappelijke inpassing en recreatieve voorzieningen. Aan de oostzijde van Oudleusen, ter plaats van de Muldersstraat, wordt een fietstunnel onder de N 340 aangelegd. De noordelijke parallelweg aan de oostzijde van Oudleusen (ter hoogte van Hessenweg 107) wordt 'recht' getrokken. Samen met de aanleg van de fietstunnel leidt dit tot het (deels) moeten verplaatsen van de boerderij aldaar.

Ontsluiting van het Chinees restaurant Ni Hao en het Firezone-tankstation aan de zuidzijde van de N 340 geschiedt in de richting Zwolle-Ommen door een af- en oprit. In de richting Ommen-Zwolle zijn het tankstation en het Chinees restaurant bereikbaar via de zuidelijke parallelweg (toegestane maximale snelheid 60 km/h), die ten zuiden van het tankstation en het Chinees restaurant wordt gelegd. Vanuit de richting Ommen-Zwolle is de zuidelijke parallelweg te bereiken via de ongelijkvloerse verbinding van de N 340 met de Maneweg.

Ter plaatse van het tankstation en het Chinees restaurant moet een fysieke scheiding aangebracht worden tussen verkeer vanaf de zuidelijke parallelweg en verkeer op de N 340 vanuit de richting Zwolle-Ommen. Hiermee wordt voorkomen dat uitwisseling van verkeer tussen de N 340 en de parallelweg plaatsvindt. In overleg met de exploitant / eigenaar wordt hiertoe het tankstation en het Chinees restaurant opgedeeld in twee verkeerskundig gescheiden delen; één deel voor verkeer vanaf de parallelweg en het andere deel voor verkeer op de N 340 in de richting Zwolle-Ommen. De N 340 tussen Oudleusen en de Maneweg wordt voorzien van brede bermen tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg.

3.3.4 Maneweg tot en met Hessenweg-West

Het deel van de N 340 vanaf de Maneweg tot aan knooppunt Varsen betreft een opwaardering van de bestaande weg van 1x2 rijstroken naar 2x1 (gescheiden) rijstroken met parallelwegen (toegestane maximale snelheid 60 km/h) en een maximaal toegestane snelheid van 100 km/h. Dit is verduidelijkt in afbeelding 3.13 en afbeelding 3.14.

Afbeelding 3.13. Situatie N 340 van Maneweg tot knooppunt Arriërveld



Afbeelding 3.14. Principe dwarsprofiel N 340 (2x1 rijstroken met geleiderail en parallelwegen) tussen Maneweg en kruising Hessenweg-West



Ter hoogte van de Maneweg wordt een aansluiting gerealiseerd, waarbij de N 340 op maaiveldniveau ligt. Het ten zuiden van de N 340 gelegen congreshotel 'Mooirivier' verkrijgt zo een goede ontsluiting

via de N 340. Voor de agrarische bedrijven aan de zuid- en noordzijde van de N 340 is de oversteekbaarheid van belang.

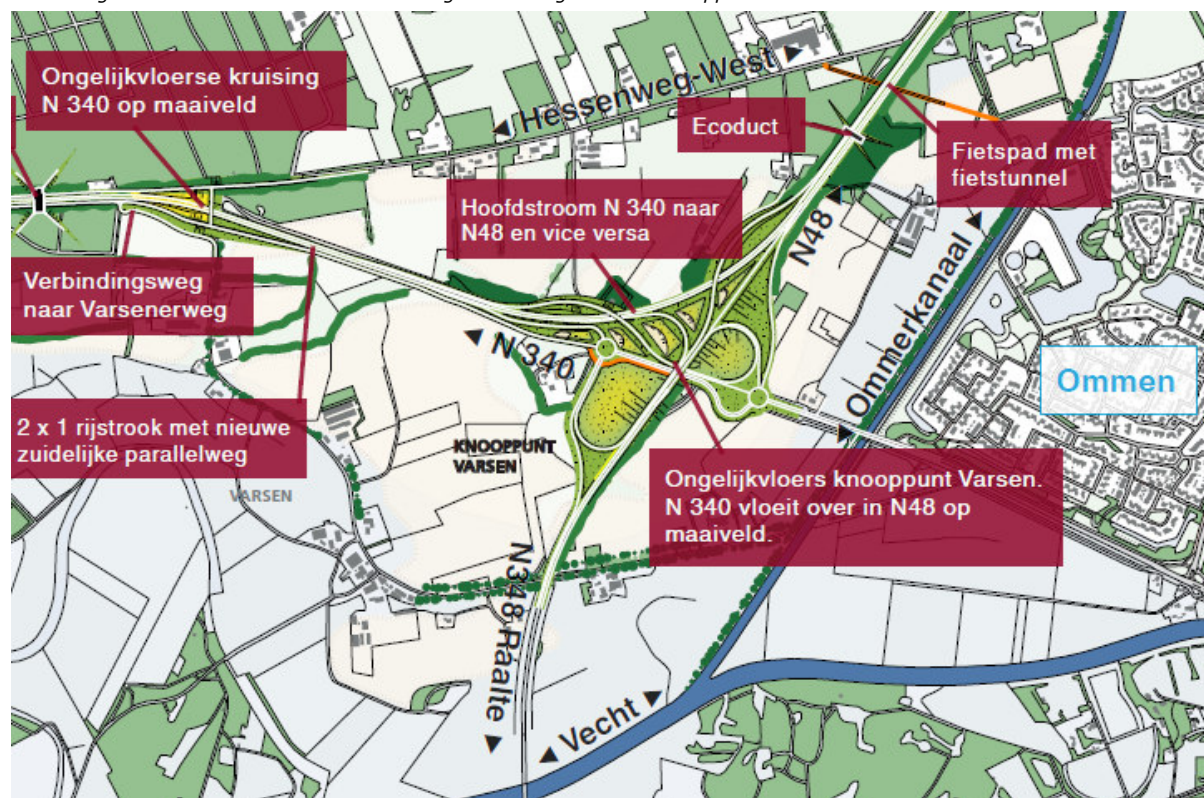
De Oosterkampen worden via een oostelijk gelegen verbindingsweg aangesloten op de noordelijke parallelweg en daarmee de N 340. Ter hoogte van De Stouwe, aan de westzijde van vakantiepark Wildbaan, wordt een fietstunnel gerealiseerd.

Juist na de kamduinen en vóór de Hessenweg-West wordt een 24 meter breed ecoduct (ecoduct Vlierbelten) gerealiseerd. Het ecoduct strekt ertoe het EHS-gebied Leusener Maan en het EHS-gebied Vechtdal met elkaar in verbinding te brengen.

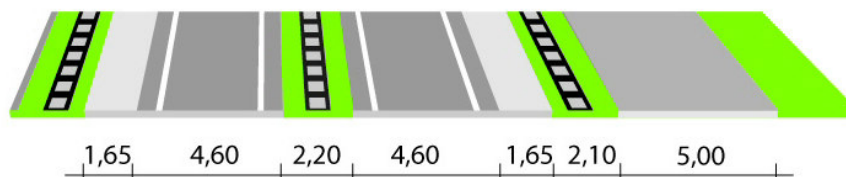
3.3.5 N 340 tussen Hessenweg-West en knooppunt Varsen

Tussen Hessenweg-West en het knooppunt Varsen wordt de N 340 opgewaardeerd van de bestaande weg van 1x2 rijstroken naar 2x1 (gescheiden) rijstroken met een zuidelijke parallelweg en een maximaal toegestane snelheid van 100 km/h. Dit is verduidelijkt in afbeelding 3.15 en afbeelding 3.16.

Afbeelding 3.15. Situatie N 340 tussen kruising Hessenweg-West en knooppunt Varsen



Afbeelding 3.16. Principe dwarsprofiel N 340 (2x1 rijstroken met geleiderail en zuidelijke parallelweg) tussen kruising Hessenweg-West en knooppunt Varsen



Er wordt een ongelijkvloerse kruising met de Hessenweg-West gecreëerd waarbij de N 340 op maaiveldniveau ligt. Uitwisseling van verkeer tussen N 340 en het onderliggend wegennet (parallelwegen) is niet mogelijk. De noordelijke parallelweg vervalt. De mogelijkheid de N 340 op deze plaats te kruisen, faciliteert het landbouw-, recreatief en vakantieverkeer tussen Varsen-Zuid en Varsen-Noord en tussen vakantieparken als De Wildbaan, Calluna en het centrum van Ommen. Vanwege landschappelijke overwegingen wordt de Varsenerweg met een verbindingsweg westelijk op de zuidelijke parallelweg aangesloten.

Knooppunt Varsen

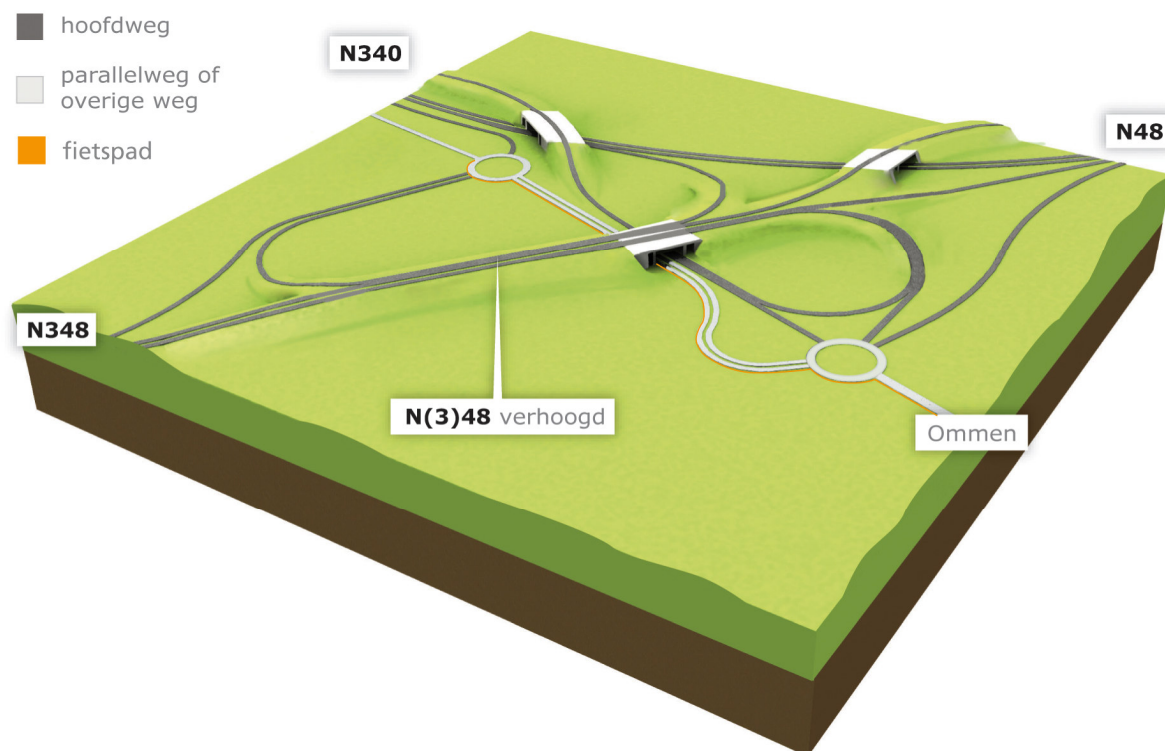
Het knooppunt Varsen verbindt de N 340 vanuit Zwolle, de N348 vanuit Raalte, de N48 vanuit Arriërveld en het onderliggend wegennet (de N34 vanuit Ommen) met elkaar (zie afbeelding 3.17). De N 340, N48 en N348 zijn rechtstreeks met elkaar verbonden, waarbij de hoofdstroom N 340 (vanuit Zwolle) naar N48 (richting Arriërveld) en vice versa optimaal gefaciliteerd wordt met een rechtstreekse boog op maaiveld. Verkeer van deze hoofdstroom (N 340 en N48) naar de N348 en vice versa is rechtstreeks verbonden via twee fly-overs over de hoofdstroom en een tweetal verbindingsslussen.

In het knooppunt is ook een verbinding met het lokale wegennet (zuidelijke parallelweg N 340 richting Zwolle en weg naar Ommen) gecreëerd. De verbindingen tussen hoofdwegennet (N48 en N 340), inclusief de N348 en het onderliggende wegennet zijn vormgegeven door middel van twee rotondes. Van en naar deze rotondes zijn op- en afritten gecreëerd naar het hoofdwegennet. De vormgeving van het knooppunt is zodanig dat het zuidoostelijke kwadrant van het knooppunt zo veel mogelijk wordt ontzien. Dit is gunstig voor het landschap, de aanwezige landbouw en de (verwachte) aanwezige archeologische waarden.

Voor het fietsverkeer op de zuidelijke parallelweg van de N 340 naar Ommen en vice versa is een fietsverbinding gecreëerd tussen de twee rotondes, aan de zuidzijde.

De provincie is voornemens de N34 vanaf de oostelijk gelegen rotonde tot aan de bebouwde kom grens van Ommen, over te dragen aan de gemeente Ommen.

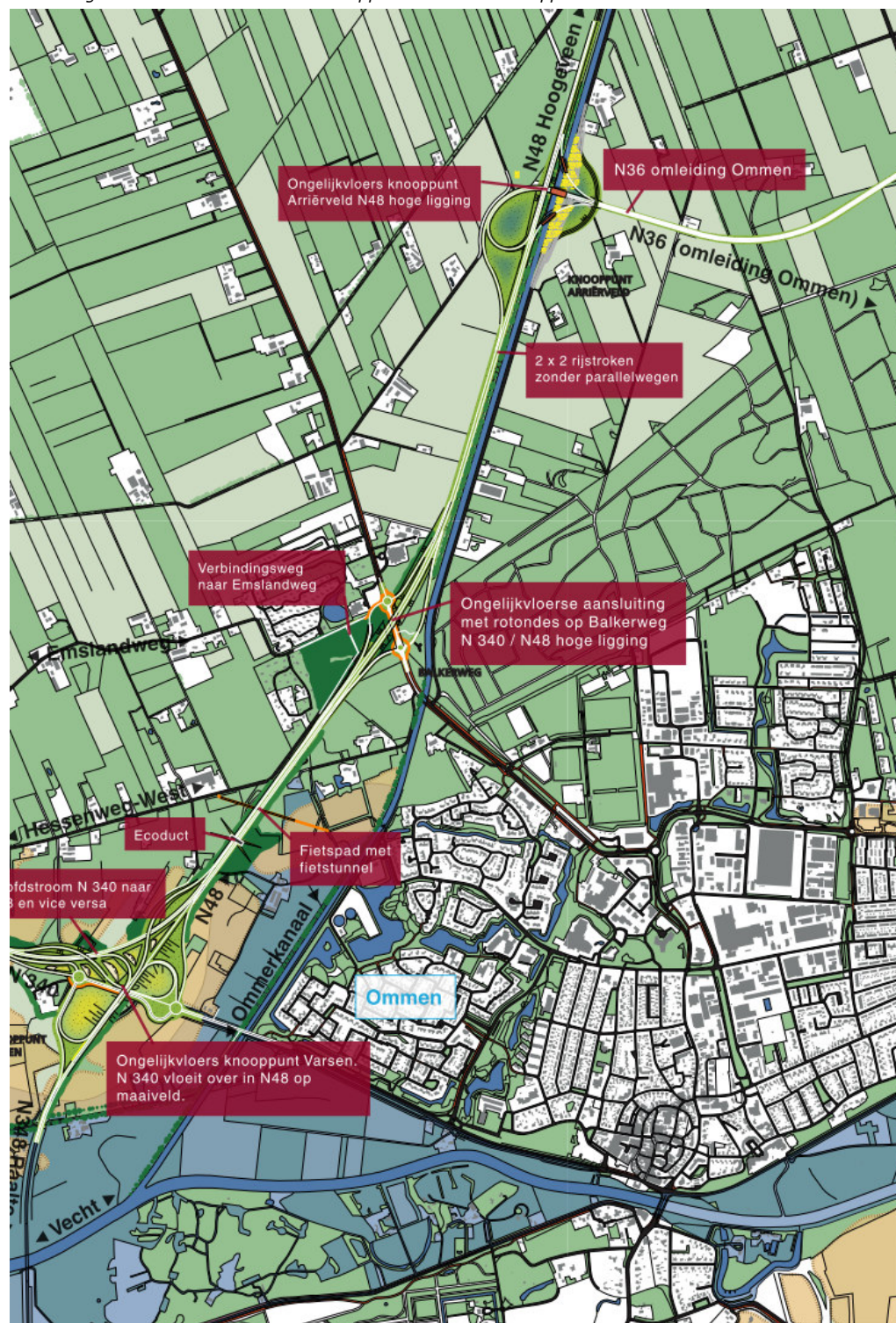
Afbeelding 3.17. Situatie knooppunt Varsen



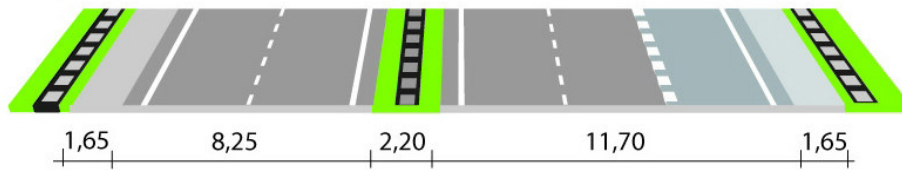
3.3.6 N48 tussen knooppunt Varsen en Balkerweg

Tussen knooppunt Varsen en aansluiting Balkerweg wordt de N48 opgewaardeerd van de bestaande weg met 1x2 rijstroken naar met 2x2 (gescheiden) rijstroken en een maximaal toegestane snelheid van 100 km/h. Dit is verduidelijkt in afbeelding 3.18 en afbeelding 3.19. De uitbreiding van de N48 vindt in oostelijke richting plaats.

Afbeelding 3.18. Situatie N48 tussen knooppunt Varsen en knooppunt Arriërveld



Afbeelding 3.19. Principe dwarsprofiel N 48 (2x2 rijstroken met geleiderail en oostelijk weefvak) tussen knooppunt Varsen en aansluiting Balkerweg



Aan de oostzijde van het tracédeel wordt tussen knooppunt Varsen en aansluiting Balkerweg een weefstrook aangelegd. Door de beperkte ruimte is gekozen voor smalle bermen en het opheffen van de verzorgingsplaatsen aan de oost- en westzijde. Halverwege op het tracédeel wordt achtereenvolgens (gezien vanaf knooppunt Varsen) een ecoduct (8 meter breed) en een fietstunnel aangelegd. Doel van het ecoduct is het EHS-gebied Leusener Maan en het Ommerbos met elkaar in verbinding te brengen.

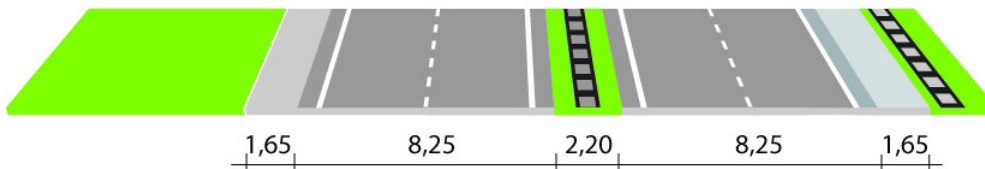
Aansluiting Balkerweg

De kruising met de Balkerweg blijft de vorm houden van een Haarlemmermeer-aansluiting. Met behulp van rotondes worden de op- en afritten van de Haarlemmermeer-aansluiting, de Balkerweg en de Emslandweg (vanuit het zuidwesten) met elkaar verbonden. De Hessenweg-West wordt aangesloten op de Emslandweg.

3.3.7 N48 tussen Balkerweg en knooppunt Arriërveld

Tussen aansluiting Balkerweg en het knooppunt Arriërveld wordt de N48 opgewaardeerd van de bestaande weg met 1x2 rijstroken naar met 2x2 (gescheiden) rijstroken en een maximaal toegestane snelheid van 100 km/h (zie afbeelding 3.18). De benodigde ruimte voor de wegverbreding naar 2x2 rijstroken wordt in westelijke richting gevonden. Dit is verduidelijkt in afbeelding 3.20.

Afbeelding 3.20. Principe dwarsprofiel N48 (2x2 rijstroken met geleiderail en brede berm aan westzijde) tussen aansluiting Balkerweg en knooppunt Arriërveld



Knooppunt Arriërveld

Het knooppunt Arriërveld (zie afbeelding 3.21) verknoopt de N48 uit de noordelijke richting Hoogeveen, de N36 uit de oostelijke richting (Omleiding Ommen) en de N48 uit de zuidelijke richting Raalte. De verbinding wordt vormgegeven door middel van een vogelbekaansluiting (een 'platte' trompetaansluiting), waarbij de drukste verkeersstromen (tussen N36 en N48 in zuidwaartse richting en vice versa) en de verkeersstroom tussen N48 ten noorden en zuiden van knooppunt Arriërveld zo optimaal mogelijk worden gefaciliteerd.

Afbeelding 3.21. Situatie knooppunt Arriërveld



De gekozen oplossing ontziet nagenoeg het grondwaterbeschermingsgebied Witharen. Door het 'afplatten' van de verbindingsboog van de trompetaansluiting worden de aan de westzijde gelegen gasleidingen gevrijwaard.

3.3.8 Vluchthavens en hulpdienstuitgangen

In het kader van het project N 340/N48 is overleg gevoerd met hulpdiensten en de Veiligheidsregio IJsselland. Op basis van de aanbevelingen van de Veiligheidsregio IJsselland heeft de provincie Overijssel een voorstel opgesteld voor de locaties van vluchthavens en hulpdienstuitgangen. In het overleg met de hulpdiensten op 18 juni 2010 is het voorstel gepresenteerd aan de adviseurs van de Veiligheidsregio IJsselland en de verschillende hulpdiensten. Zij zijn akkoord met het voorstel van de provincie Overijssel. De locaties van de vluchthavens en hulpdienstuitgangen zijn opgenomen in het wegontwerp.

3.3.9 Openbaar vervoervoorzieningen

Over de huidige N 340 rijden bussen. In de opgewaardeerde N 340 zijn daarom ook bushaltes opgenomen. In het wegontwerp is opgenomen waar de bushaltes gesitueerd zijn.

4 Verantwoording

In dit hoofdstuk is de wijze waarop de provincie Overijssel bij de inpassing van de N 340/N48 rekening houdt met het milieu, het landschap en andere omgevingsaspecten aan orde. Bij de behandeling van deze thema's is waar mogelijk geput uit het onderzoek dat is verricht in het kader van de Planstudie BesluitMER N 340/N48. In sommige gevallen bood dat onderzoek onvoldoende informatie om het inpassingsplan volledig te kunnen maken. Daarom zijn voor de aspecten geluidhinder, bodem en natuur (Compensatieplan) aanvullende onderzoeksrapporten opgesteld. Waar relevant wordt in de tekst verwezen naar de onderzoeken die zijn verricht in het kader van de Planstudie BesluitMER N 340/N48 en de recentelijk uitgevoerde aanvullende onderzoeken.

4.1 Verkeer en vervoer

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verkeerskundige effecten van de vernieuwde N 340/N48 op de verkeersdruk op de N 340/N48 en het onderliggende wegennet.

4.1.1 Verkeerskundig onderzoek

Deze paragraaf vormt de verkeerskundige onderbouwing van het door de provincie Overijssel opgestelde wegontwerp voor de N 340/N48. Dit ontwerp is getoetst aan bestaand beleid en de geldende wet- en regelgeving. Hierbij zijn met name de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Omgevingsvisie Overijssel en de Structuurvisie N 340/N48 van belang. In de Structuurvisie N 340 Zwolle - Ommen en N48 Varsen - Arriërveld is de verkeerskundige onderbouwing van de tracékeuze opgenomen. Het wegontwerp van de N 340/N48 is in hoofdzaak gebaseerd op die verkeerskundige onderbouwing, aangevuld met de verkeerskundige aspecten die zijn onderzocht in de Planstudie BesluitMER N 340/N48. Dit betreft de volgende aspecten (zie ook hoofdstuk 4 van de Planstudie BesluitMER N 340/N48):

- de doorstroming op de N 340/N48;
- de verkeersafwikkeling op parallelwegen en het onderliggende wegennet;
- de verkeersafwikkeling op kruispunten.

doorstroming op de N 340/N48

De realisatie van de nieuwe N 340/N48 verbetert de bereikbaarheid en doorstroming van het gehele traject door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen en een verruimd wegprofiel.

Door de verbeterde bereikbaarheid ontstaat er een groei in het aantal verkeersbewegingen op de afrit vanaf de A28-noord en op de Kranenburgweg richting Hessenpoort, maar deze groei is goed op te vangen. Daarnaast vermindert de nieuwe N 340/N48 de verkeersgroei op de N 377 (Lichtmis - Dedemsvaart).

De verkeersdruk bij Dalfsen neemt toe; bij de aansluiting Koesteeg worden de intensiteiten hoger. Met behulp van de hier geplande ongelijkvloerse aansluiting worden deze evenwel duurzaam en snel afgewikkeld.

De kruispunten bij de aansluiting met de Balkerweg zijn doorgerekend in de Planstudie BesluitMER N 340/N48. Conclusie is dat een verkeersafwikkeling met rotondes het beste maatwerk biedt, waardoor het verkeer tijdens de spits ook hier duurzaam en snel wordt afgewikkeld.

parallelwegen en onderliggend wegennet

Alle vernieuwde parallelwegen langs de N 340 kennen straks zeer bescheiden intensiteiten, die ver onder het aanvaardbare maximum van 6.000 mvt/etmaal liggen. De parallelwegen zijn nu circa 4 meter breed en in de nieuwe situatie 5 meter, inclusief bermverharding. Vrijliggende fietspaden zijn niet noodzakelijk, aangezien de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer op de parallelwegen zeer laag zijn.

De verkeersintensiteiten op de meeste onderliggende wegen dalen na aanleg van de N 340/N48 aanzienlijk. Zo zal de verkeersdruk op de Heinoseweg, de Ruitenborghweg, de Welsummerweg, de Jagtclusterallee, de Engellandweg en De Stouwe en de Poppenallee verminderen.

Drukker wordt het op de Koesteeg en de Dedemsweg. Deze wegen zijn echter zodanig ontworpen dat ze veel verkeer kunnen verwerken. Ook is een stijging te zien bij de Cubbinghsteeg, de Ankummerdijk, de Oosterkampen en op de Oude Hammerweg, maar dit leidt nergens tot onverantwoorde drukte.

kruispunten

De wenselijke vormgeving voor de kruispunten is bepaald voor de toekomstige situatie (2020), waarbij 10 procent is opgeteld als extra groei ruimte tot 2030. De nieuwe N 340/N48 voorziet in een robuuste capaciteitsverbetering en voorziet wat betreft de kruispunten zeker tot 2030 in de benodigde capaciteit.

4.1.2 Conclusie

Met de realisatie van de nieuwe N 340/N48 verbetert de verkeerskundige situatie op de N 340/N48, de parallelwegen, het onderliggende wegennet en de kruispunten. Het ontwerp voor de nieuwe weg voldoet daarmee aan de gestelde doelstellingen.

4.2 Veiligheid

In deze paragraaf worden drie belangrijke veiligheidsaspecten behandeld: de verkeersveiligheid en externe veiligheid. Daarnaast wordt ingegaan op de ligging van hoogspanningsleidingen en een militaire laagvliegroute. In paragraaf 4.7.5. wordt ingegaan op het aspect waterveiligheid.

4.2.1 Verkeersveiligheid

4.2.1.1 Beleidskader

De Europese Commissie heeft in het Witboek over het Europese vervoersbeleid (2001) voorgesteld dat de EU zich ten doel stelt het aantal verkeersdoden in de periode tot 2010 met de helft terug te dringen. In Nederland is de doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid vastgesteld in de Nota Mobiliteit.

Het ontwerp voor de N 340/N48 is getoetst aan het bestaande beleid en geldende wet- en regelgeving. Voor het aspect verkeersveiligheid is met name de Nota Mobiliteit van belang.

4.2.1.2 Onderzoek

De provincie Overijssel sluit in de Omgevingsvisie met haar veiligheidsdoelstellingen aan bij de doelstellingen en aanpak in de Nota Mobiliteit. Bij het ontwerp van de nieuwe N 340/N48 is aandacht besteed aan de volgende aspecten:

- slachtoffers;
- ongevallen;
- fietsverkeer.

kans op slachtoffers

De weg wordt veiliger in gebruik en de kans op ongevallen verkleint door het toepassen van onder meer de volgende maatregelen:

- rijrichtingscheiding;
- ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen;
- minder discontinuïteiten (weefvakken, geen erfaansluitingen) in het wegbeeld;
- minder snelheid- en homogeniteitsverschillen in de verkeerssoorten;
- aanleg van rotondes bij de op- en afritten van een aantal ongelijkvloerse aansluitingen.

ongevallen

De verkeersaantrekkende werking van de N 340/N48 neemt toe, omdat de weg een hogere toegevoegde waarde krijgt ten opzichte van andere nabijgelegen wegen. Dit komt de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet ten goede.

fietsverkeer

De kans op ongevallen met fietsers wordt kleiner doordat het aantal zogenaamde conflictpunten sterk vermindert. Dit aantal conflictpunten is teruggebracht met onder meer de volgende maatregelen:

- de aanleg van fietstunnels;
- het opheffen en vervangen van uitwisselpunten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer door ongelijkvloerse aansluitingen en rotondes;
- de aanleg van fietssluisen;
- het afwaarderen van de 'oude' N 340 tussen de aansluiting met de A28 tot de Ankummerdijk tot een 60 km/uur-weg, met een vrijliggend fietspad voor twee rijrichtingen tussen de Kranenburgweg en de Ankummerdijk.

4.2.1.3 Conclusie

Met de realisering van de nieuwe N 340/N48 wordt de verkeersveiligheid over het gehele traject verbeterd. Het ontwerp voor de nieuwe N 340/N48 is daarmee in overeenstemming met het bestaande beleid en geldende wet- en regelgeving.

4.2.2 Externe veiligheid

4.2.2.1 Beleidskader

Het ontwerp voor de N 340/N48 is getoetst aan het bestaande beleid en geldende wet- en regelgeving. Voor het aspect externe veiligheid is vooral de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen belangrijk.

In de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen zijn de criteria met betrekking tot externe veiligheid opgenomen. Externe veiligheid betreft het risico dat mensen lopen als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op een transportas of bij een bedrijf. Dit wordt uitgedrukt in een plaatsgebonden risico en een groepsrisico. Indien sprake is van een toename van het groepsrisico, dient de provincie Overijssel over deze toename verantwoording af te leggen.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van een inrichting of transportroute, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. Hiervoor geldt een grenswaarde ($1 \cdot 10^{-6}$). De omvang van het PR is dus geheel afhankelijk van de hoeveelheid stoffen die vervoerd worden over de transportroute.

Het groepsrisico (GR) geeft aan wat de kans is op een ramp met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers in de omgeving van de transportroute. Hiervoor geldt een oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde voor het GR is per km route of tracé bepaald op 10^{-4} per jaar (1 op 10.000 per jaar) voor 10 slachtoffers; 10^{-6} per jaar (1 op 1.000.000 per jaar) voor 100 slachtoffers.

4.2.2.2 Onderzoek

Om de omvang van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico te kunnen bepalen heeft de provincie Overijssel risicoberekeningen uitgevoerd. Hierbij zijn de omvang van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in beeld gebracht.

plaatsgebonden risico

Uit de risicoberekeningen komt naar voren dat er over het gehele traject geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR, $1 \cdot 10^{-6}$). De geplande ontwikkelingen hebben geen invloed op het plaatsgebonden risico.

groepsrisico

Uit risicoberekeningen komt naar voren dat alleen tussen de aansluiting met de A28 en de kruising met de Ankummerdijk sprake is van een lichte stijging van het groepsrisico. Deze stijging doet zich voor ter hoogte van het bedrijventerrein Hessenpoort, de Anningahof en landgoed Dijkzicht. Ondanks de toename blijft het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde. Langs de rest van het tracé blijft het groepsrisico onveranderd klein en bevindt zich overal ruim onder de oriëntatiewaarde.

4.2.2.3 Verantwoordingsplicht

In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is de verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Met het opstellen van een verantwoording kan het beslissingsbevoegde gezag een afweging maken over de aanvaardbaarheid van de risico's.

Het groepsrisico neemt ter hoogte van bedrijventerrein Hessenpoort licht toe. Daarom is een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Bij het opstellen van het wegontwerp heeft de provincie Overijssel zoveel mogelijk aangesloten bij het veiligheidsadvies van de Veiligheidsregio IJsselland. Dit advies heeft met name betrekking op de hulpverlening en de zelfredzaamheid van aanwezigen. Zo heeft de provincie Overijssel een voorstel opgesteld voor de locaties van vluchthavens en hulpdienstuitgangen. In het overleg met de hulpdiensten op 18 juni 2010 is dit voorstel gepresenteerd aan de adviseurs van de Veiligheidsregio IJsselland en de verschillende hulpdiensten. Zij zijn akkoord met het voorstel van de provincie Overijssel, waarmee alvast een voorschot op de definitieve verantwoording van het groepsrisico is genomen. Deze definitieve verantwoording vindt plaats tijdens de terinzagelegging van het voorontwerp inpassingsplan, wederom in samenspraak met de Veiligheidsregio IJsselland¹¹.

4.2.2.4 Gasleidingen

De N 340/N48 kruist diverse hogedruk aardgasleidingen, onder meer nabij de aansluiting met de A28 en bij knooppunt Varsen. Deze leidingen zijn weergegeven op de verbeelding, inclusief een zakelijk rechtstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Voor de wegaanpassingen zijn de externe veiligheidsrisico's van de hogedruk aardgastransportleidingen niet relevant. De reden hiervoor is dat transportassen niet voorzien in permanent aanwezige personendichtheden, zoals dat bij woningen bijvoorbeeld het geval is. Oftewel: wegen zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) of de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Wel dient rekening gehouden te worden met eventuele leidingverleggingen. Conform het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen, welke op 1 januari 2011 in werking is getreden, geldt voor aardgasleidingen een bebouwingsvrije afstand van vijf meter. Deze bebouwingsvrije afstanden zijn als dubbelbestemming opgenomen op de verbeelding.

4.2.2.5 Conclusie

De realisatie van de N 340/N48 ondervindt geen beperkingen door regelgeving op het gebied van externe veiligheid. De nieuwe weg zorgt niet voor een toename van het plaatsgebonden risico, dat ruim onder de grenswaarde blijft. Het groepsrisico blijft langs het gehele tracé ruim onder de oriëntatiewaarde, al stijgt het groepsrisico licht ter hoogte van bedrijventerrein Hessenpoort. In overleg met de Veiligheidsregio IJsselland en hulpdiensten heeft de provincie Overijssel hiervoor een verantwoording opgesteld.

4.2.3 Hoogspanningslijnen

De mate van invloed van hoogspanningsleidingen op de gezondheid is nog onduidelijk. Het Rijk heeft daarom geadviseerd: "vermijd bij de vaststelling van streek- en bestemmingsplannen en van de tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen, dan wel bij wijzigingen in bestaande plannen of van bestaande hoogspanningslijnen, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, het ontstaan van nieuwe situaties waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0.4 microtesla (de magneetveldzone)."

Meerdere hoogspanningsleidingen doorkruisen of liggen in de nabijheid van het plangebied (zie tabel 4.1.). Langs de bovengrondse hoogspanningsleidingen zijn aan beide zijden van de leiding zogenaamde magneetveldzones van toepassing. Deze magneetveldzones zijn bepaald met toepassing van de 'Handreiking voor het berekenen van de breedte van de specifieke magneetveldzone bij bovengrondse hoogspanningslijnen' van het RIVM d.d. 25 juni 2009. Binnen magneetveldzones worden op grond van dit inpassingsplan geen functies mogelijk gemaakt waarin personen langdurig kunnen verblijven. De magneetveldzones zijn weergegeven op de verbeelding van dit inpassingsplan.

Tabel 4.1. Hoogspanningsleidingen in het plangebied en bijbehorende masthoogte

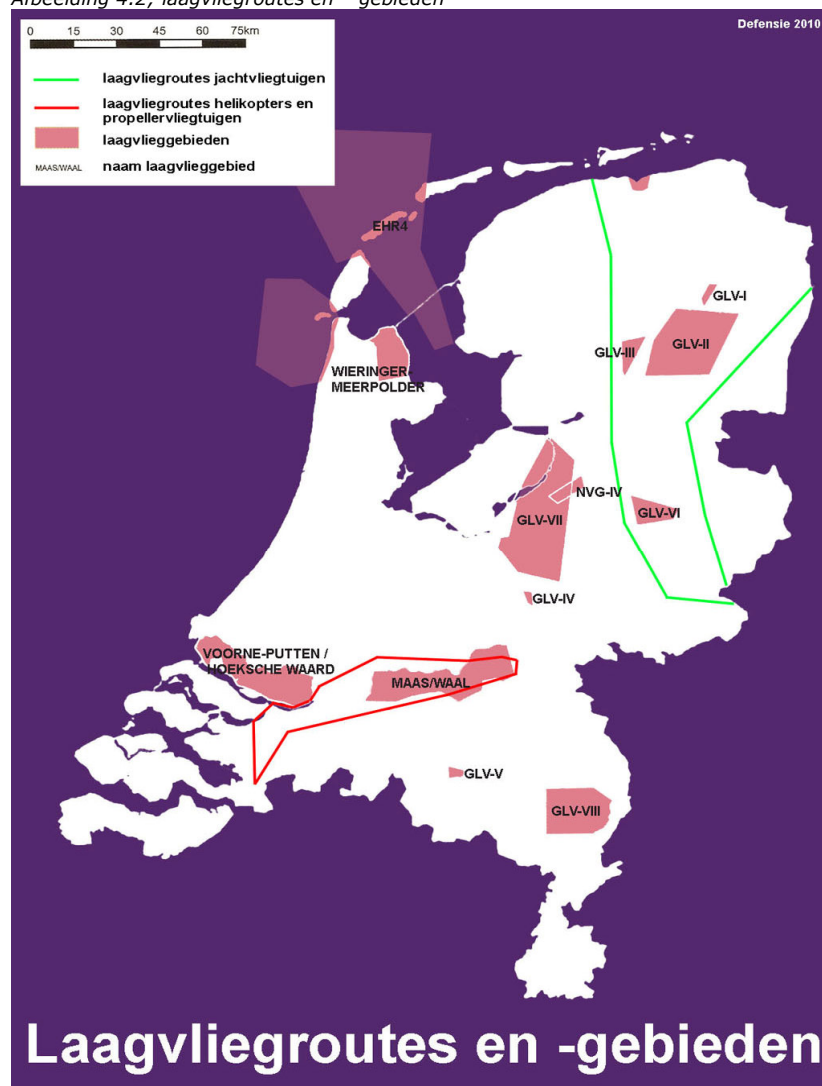
	spanning (kV)	magneetveldzone (m)	boven-/ondergronds
Zwolle Weteringsekade - Zwolle Hessenweg	110	2 x 50	bovengronds
Harculo - Zwolle Hessenweg	110	2 x 50	bovengronds
Zwolle - Tusveld	380	2 x 135	bovengronds
Harculo - Zwolle Hessenweg	110	2 x 50	bovengronds
Dante - knp Witharen	110	2 x 5	ondergronds

De masten van de bovengrondse hoogspanningsleidingen dienen te worden verhoogd om een maximale doorrijdhoogte te kunnen garanderen. De huidige masthoogte varieert van 31 tot bijna 44 meter hoogte. De laagste masten zijn nu 31 meter hoog en worden verhoogd tot een hoogte van maximaal 47 meter. De hoogste masten (zijn nu tussen 40 en 44 meter hoog en worden verhoogd tot een hoogte van maximaal 53 meter. Deze hoogten zijn in lijn met zowel vigerende bestemmingsplannen als dit inpassingsplan. De aanwezigheid van de hoogspanningsleidingen staat de uitvoerbaarheid van het provinciaal inpassingsplan N 340/N48 daarom niet in de weg.

4.2.4 Militaire laagvliegroute

Over het plangebied loopt een laagvliegroute voor jachtvliegtuigen (zie afbeelding 4.2). Voor dergelijke routes geldt een minimum vlieghoogte van 75 meter. De laagvliegroute ligt onder meer boven de in paragraaf 4.2.3 genoemde hoogspanningsleidingen en bijbehorende masten. Gezien de maximale toekomstige masthoogte van 53 meter conflicteren deze hoogspanningsleidingen en bijbehorende masten niet met de militaire laagvliegroute.

Afbeelding 4.2; laagvliegroutes en -gebieden



4.3 Landschap, archeologie en cultuurhistorie

De provincie Overijssel houdt bij de inpassing van N 340/N48 rekening met landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. De provincie wil de N 340/N48 zodanig vormgeven en inpassen dat uiteindelijk sprake is van een versterking van de ruimtelijke kwaliteit. In deze paragraaf wordt ingegaan op de inpassing van de N 340/N48 in de omgeving, en de wijze waarop wordt omgegaan met landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische aspecten.

4.3.1 Landschappelijke inpassing van de weg

De provincie Overijssel ambieert een goede landschappelijke inpassing van de N 340/N48 over het gehele tracé. Het gaat de provincie niet alleen om de weg zelf maar ook om de bredere omgeving. Het doel is om de weg zo goed mogelijk in het landschap in te passen, zodanig dat uiteindelijk sprake is van een landschappelijke versterking van weg én omgeving.

De landschappelijke versterking van de weg en de omgeving is het leidende principe geweest bij het ontwerpproces van de N 340/N48. De provincie heeft dit principe uitgewerkt in de Landschappelijke Visie + Ontwerp, met een bijbehorend beeldkwaliteitsplan voor de kunstwerken, zoals gevoegd bij de Planstudie BesluitMER N 340/N48.

Vanuit onder meer de lagenbenadering in de provinciale Omgevingsvisie (Catalogus gebiedskenmerken), is het landschap geanalyseerd en is een visie ontwikkeld op de weg en de omgeving. Die visie is vertaald naar ontwerpprincipes voor verschillende deelgebieden en uitgewerkt in het landschappelijk ontwerp (zie ook afbeeldingen in hoofdstuk 3 van deze toelichting). Realisering van de Landschappelijk Visie + Ontwerp, met het bijbehorende beeldkwaliteitsplan voor de kunstwerken, verloopt langs meerdere lijnen:

- binnen het plangebied van dit provinciaal inpassingsplan realiseert de provincie de landschappelijke inpassing, waarvoor de Landschappelijke Visie + Ontwerp met het beeldkwaliteitsplan richtinggevend zijn;
- buiten het plangebied van dit inpassingsplan gaat de provincie de oude N 340 (de Hessenweg) vanaf de Kranenburgweg tot Ankummerdijk herinrichten tot een erftoegangsweg, waarbij de noordelijke parallelweg wordt weggehaald, de hoofdrijbaan wordt versmald tot een weg met een ontwerpsnelheid van 60 km/uur en de zuidelijke parallelweg wordt gewijzigd in een fietspad voor twee richtingen. De landschappelijke aankleding van deze weg wordt hieraan aangepast, waarbij de Landschappelijke Visie + Ontwerp richtinggevend is;
- buiten het plangebied van dit inpassingsplan geeft de provincie in overleg met eigenaren en gebruikers en medeoverheden op de volgende wijze uitvoering aan de Landschappelijk Visie + Ontwerp:
 - a) de provincie heeft in overleg met de Consultatiegroep N 340 een plan van aanpak opgesteld voor het programma 'Investeren in landschap en leefomgeving', om te komen tot een kwaliteitsimpuls en versterking van het landschap en de leefomgeving in een brede zone langs de weg (circa 500 meter aan weerszijden). De provincie stelt hiervoor vanuit het projectbudget van de N 340/N48 (subsidie) gelden ter beschikking. Voor de proceskosten, om dit programma op te starten, is in november 2010 een subsidie toegekend vanuit het rijksprogramma 'Mooi Nederland';
 - b) in het gebied vanaf de A28 richting Ankum, waar de N 340/N48 een nieuw tracé volgt en de oude N 340 - buiten het plangebied van dit inpassingsplan - wordt afgewaardeerd (de Vechtcorridor), wordt de relatie met het Vechtdal versterkt. Deze versterking vindt ook plaats buiten het plangebied van dit inpassingsplan. Met name in het gedeelte vanaf de A28 tot de spoorlijn wordt het gebied heringericht tot een groene zone van formaat, waarbij een koppeling wordt gemaakt met het bebouwingsfront van het (nog beperkt zuidwaarts uit te breiden) bedrijventerrein Hessenpoort, de nieuwe N 340, de oude af te waardenen N 340 en het Vechtgebied (zie ook afbeeldingen 3.2, 3.5 en 3.6 in hoofdstuk 3 van deze toelichting). In het kader van het provinciaal programma Ruimte voor de Vecht werkt de gemeente Zwolle dit, in overleg met provincie en ander partners, verder uit in het gebiedsontwikkelingsproject Vechtcorridor. De gemeente Zwolle heeft een groot deel van de gronden tussen bedrijventerrein Hessenpoort en de Vecht reeds in eigendom verworven;
 - c) er ontstaat een compensatieopgave door de realisering van de nieuwe N 340/N48. De provincie zorgt ervoor dat deze compensatieopgave wordt gerealiseerd, waarbij de Landschappelijke Visie + Ontwerp mede richtinggevend is naast de andere uitgangspunten als opgenomen in het compensatieplan (zie bijlage 7).

Verdere verdieping van de Landschappelijke Visie + Ontwerp in het westelijk deel van de N 340/N48 vindt plaats in het ontwikkelingsplan Vechtcorridor Noord.

4.3.2 Cultuurhistorie

In de Landschappelijk Visie + Ontwerp zijn in de analyse de cultuurhistorische waarden in het gebied geanalyseerd en betrokken in het ontwerp. Versterkingsmogelijkheden van de bovengronds aanwezige cultuurhistorische waarden, zoals esgronden, erven en lijnstructuren zijn beschreven in de Landschappelijke Visie + Ontwerp. De kansen hiervoor worden in het westelijk deel vergroot doordat de nieuwe N 340/N48 daar meer noordelijk wordt getraceerd.

In voorgaande paragraaf is aangegeven hoe in en buiten het plangebied van dit inpassingsplan de realisering ter hand wordt genomen.

4.3.2.1 Beleidskader archeologie

Verdrag van Valetta (verdrag van Malta, 1992)

In het Verdrag van Malta zijn de Europese lidstaten overeengekomen dat het archeologisch erfgoed als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie beter beschermd dient te worden.

Wet op de archeologische monumentenzorg (2007)

De Monumentenwet omvat de implementatie in de Nederlandse wetgeving van het Verdrag van Valletta. De Monumentenwet verplicht overheden om in het kader van inpassings- en bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden. In het geval belangrijke archeologische waarden als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en hieruit voortvloeiende bodemverstoringen niet in de bodem behouden kunnen blijven, dienen deze te worden veiliggesteld. Dit houdt een onderzoeksverplichting in, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten. De normen waaraan archeologische onderzoek dient te voldoen zijn vastgelegd in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA, versie 3.1).

4.3.2.2 Onderzoek

De provincie Overijssel heeft een bureauonderzoek en inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het aspect archeologie heeft voor de volgende tracégedeelten consequenties:

- grens gemeente Zwolle en Dalfsen: op het grondgebied van de gemeente Zwolle bevinden zich twee bekende archeologische terreinen: twee oude woonlocaties die teruggaan tot de tiende eeuw.
- bij het toekomstige knooppunt Varsen zijn intacte bodemprofielen met een intact esdek aangetroffen. Er is nader archeologisch onderzoek (proefsleuvenonderzoek) noodzakelijk om de aanleg van de N 340/N48 op deze plaatsen mogelijk te maken.

Bij de aanleg van de N 340/N48 zullen ontgravingen op deze locaties - indien mogelijk - vermeden worden, of - indien mogelijk - niet verder reiken dan het aangetroffen esdek. Op die manier blijven de nadelige gevolgen voor aanwezige waarden zo beperkt mogelijk. Waar ontgravingen echter onvermijdelijk zijn, zullen de te vernietigen archeologische waarden worden bewaard, door deze tijdens archeologisch veldwerk te documenteren. Proefsleuvenonderzoek op beide locaties zal moeten uitwijzen of extra maatregelen dan wel opgraving van archeologische resten noodzakelijk is.

4.3.2.3 Conclusie archeologie

De aanleg van de N 340/N48 heeft voor het grootste gedeelte geen consequenties voor de aanwezige archeologische waarden. Op twee locaties zijn wel mogelijke archeologische waarden aangetroffen:

- grens gemeente Zwolle en Dalfsen: op het grondgebied van de gemeente Zwolle bevinden zich twee bekende archeologische terreinen;
- bij het toekomstige knooppunt Varsen zijn intacte bodemprofielen met een intact esdek aangetroffen.

Op deze locaties zal nader onderzoek door de provincie Overijssel inzichtelijk maken op welke wijze met deze archeologische waarden moet worden omgegaan. Deze locaties zijn op de verbeelding voorzien van een dubbelbestemming Waarde-Archeologie, zodat gewaarborgd is dat met deze waarden rekening zal worden gehouden.

4.4 Geluidhinder

Ten behoeve van dit Provinciaal inpassingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie het akoestisch rapport in bijlage 3). Bij dit onderzoek zijn de akoestische effecten als gevolg van de aanpassingen aan de N 340/N48 beoordeeld. Op basis van dit onderzoek is bepaald voor welke woningen sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde, zoals die is gesteld in de Wet geluidhinder (Wgh).

4.4.1 Wettelijk kader

Bij een wijziging of aanleg van een weg zal in het kader van de Wgh een akoestisch onderzoek uitgevoerd moeten worden. Op basis van artikel 74 van de Wgh heeft iedere weg een zone, waarbinnen het gebied ligt waarop akoestisch onderzoek betrekking moet hebben. De bepalingen uit de Wgh zijn alleen van toepassing binnen de geluidszone van de weg. De grenswaarden uit de Wgh gelden uitsluitend voor geluidsgevoelige bestemmingen¹² die liggen binnen de geluidszone van de weg.

Voor andere objecten die liggen binnen de geluidszone geldt geen wettelijke normering voor de toegestane geluidsbelasting. Volgens jurisprudentie dient het inpassingsplan wel inzicht te geven in de geluidsbelasting bij niet-geluidsgevoelige bestemmingen. Voor begraafplaatsen, kazernes, campings, recreatiewoningen en woonbootlocaties ontbreekt een wettelijke normering volgens de Wgh. Indien deze bestemmingen aanwezig zijn, is daarvoor in het akoestisch onderzoek nagegaan in hoeverre de geluidssituatie ter plaatse door de aanleg of wijziging van de weg verslechtert.

Naast deze akoestische gevolgen op geluidgevoelige en niet-geluidgevoelige bestemmingen is in het akoestisch onderzoek ook een beoordeling gegeven van de akoestische effecten op Natura 2000, EHS, ganzen- en weidevogelgebieden. Dit is verwerkt in het Compensatieplan (bijlage 7).

De geluidsbelasting voor de huidige en toekomstige situatie wordt uitgedrukt in Lden (Lday/evening/night) in dB. De geluidsbelasting voor de huidige en toekomstige situaties is berekend volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2009.

Bij aanleg van een nieuwe weg (dit geldt voor het weggedeelte tussen de A28 en de Koesteeg) is de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder van toepassing. De voorkeursgrenswaarde vormt de grenswaarde waaraan de geluidsbelasting in 2025 wordt getoetst. Als de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt, dan moeten er geluidmaatregelen overwogen worden. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidsschermen of -wallen). Blijkt het niet mogelijk om met maatregelen de geluidsbelasting tot de grenswaarde terug te brengen, dan dient een 'hogere grenswaarde' te worden vastgesteld. Het vaststellen van hogere waarden is mogelijk nadat gebleken is dat maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen onvoldoende doeltreffend zijn, of om stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële redenen niet uitvoerbaar zijn.

Voor wijzigingen op of aan een bestaande weg (dit geldt voor het weggedeelte tussen de Koesteeg en knooppunt Arriërveld) geldt de algemene systematiek van de Wgh als een tweetrapsraket. Voor elke geluidsgevoelige bestemming wordt op grond van de wet eerst de geldende 'grenswaarde' bepaald. Vervolgens wordt gezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, in de regel 10 jaar na realisatie van dit project, met 2 dB of meer overschreden wordt. Als dit het geval is, dan is er volgens de Wet geluidhinder sprake van een 'reconstructie van een weg' en moeten geluidsmaatregelen overwogen worden. De geldende grenswaarden worden bepaald voor alle geluidsgevoelige bestemmingen. De geldende grenswaarde is bij wijziging van een hoofdweg over het algemeen gelijk aan de geluidsbelasting vóór de wijziging van de weg. Dit wordt de 'heersende geluidsbelasting' genoemd. Hierbij geldt dat een geluidsbelasting van 48 dB altijd is toegestaan. Dat is dus de 'drempelwaarde' voor de vaststelling van de geldende grenswaarde. Als er echter bij een in het verleden gevoerde hogere waarde-procedure een lagere geluidsbelasting voor die bestemming is vastgesteld dan de geluidsbelasting die heerste vóór wijziging van de weg, dan geldt deze 'hogere grens waarde' als grenswaarde.

Zodoende is de geldende grenswaarde in dat geval de laagste waarde van:

- de geluidsbelasting één jaar voor de fysieke ingreep;
- een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde.

4.4.2 Onderzoek

Uit het onderzoek blijkt dat een groot aantal van de mogelijke knelpunten vooraf oplosbaar zijn door het toepassen van stil asfalt (dubbellaags ZOAB) bij de aanleg van de N 340/N48. Na toepassing van

dubbellaags ZOAB op het gehele tracé doen zich 17 overschrijdingsgevallen voor, waarbij de maximaal toegestane toename van 5 dB nergens wordt overschreden.

Voor deze 17 woningen dient een hogere grenswaarde vastgesteld te worden (zie het akoestisch rapport in bijlage 3). De hogere grenswaarden dienen te zijn vastgesteld voordat het inpassingsplan door Provinciale Staten wordt vastgesteld.

Eén woning (Hessenweg 25) is bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï reeds aangemeld als een (afgehandelde) saneringswoning, waarbij in het verleden een hogere grenswaarde is vastgesteld van 67 dB. Nu dient deze hogere waarde te worden gewijzigd naar 53 dB, waardoor voor deze woning een (lagere) hogere waarde dient te worden vastgesteld.

Na toepassing van dubbellaags ZOAB blijken zich onder de recreatiewoningen vier fictieve overschrijdingssituaties voor te doen, waarbij de maximaal toegestane toename van 5 dB nergens wordt overschreden. Voor deze recreatiewoningen hoeven wegens het ontbreken van een wettelijke normering geen hogere waarden te worden vastgesteld.

De akoestische effecten op Natura 2000, EHS, ganzen- en weidevogelgebieden worden aanzienlijk beperkt door de toepassing van dubbellaags ZOAB op het gehele tracé. Dit is weergegeven op de kaarten behorende bij het Compensatieplan, bijlage 7.

4.4.3 *Geluidwerende maatregelen*

Op grond van de resultaten van het geluidonderzoek wordt een geluidwerende maatregel genomen. Dit betreft de toepassing van dubbellaags ZOAB bij de aanleg van de N 340/N48. Door dit stille asfalt wordt voorkomen dat zich situaties boven de maximale ontheffingswaarde voordoen.

Het dubbellaags ZOAB wordt over het gehele tracé van de N 340/N48 toegepast, en niet alleen op het trajectgedeelte met de 17 woningen waarvoor een hogere waarde dient te worden aangevraagd. Vanaf de Koesteeg tot knooppunt Arriërveld gaat het daarbij dus om een bovenwettelijke maatregel. Dubbellaags ZOAB draagt over de hele lengte van het tracé bij aan de door de provincie Overijssel gewenste ruimtelijke kwaliteit. Dit type wegdek voorkomt geluidoverlast voor mens en natuur zoveel mogelijk.

Langs het tracé worden geen geluidschermen geplaatst. Hiervoor bestaat op basis van toetsing op doelmatigheid (zie bijlage 3) geen noodzaak vanuit de Wet geluidhinder. De afwezigheid van deze schermen is positief voor het behoud en ontwikkeling van de landschappelijke kwaliteit van de Vechtstreek.

4.4.4 *Conclusie*

Voor 17 woningen dient een hogere grenswaarde verleend te worden. De adressen van deze woningen zijn weergegeven in bijlage 3. De hogere grenswaarden dienen te zijn verleend voordat het inpassingsplan door Provinciale Staten wordt vastgesteld. De toepassing van dubbellaags ZOAB op het gehele tracé draagt bij aan de vermindering van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige en niet-geluidsgevoelige bestemmingen in het gebied.

4.5 *Luchtkwaliteit*

De gevolgen van de aanleg van de N 340/N48 voor de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het kader van de Planstudie BesluitMER N 340/N48. De resultaten van dit onderzoek zijn hieronder samengevat weergegeven.

4.5.1 Beleidskader

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Daartoe is op 15 november 2007 de Wet luchtkwaliteit (als onderdeel van de Wet milieubeheer) in werking getreden. De Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen hierna: Wet luchtkwaliteit) geeft grenswaarden voor concentraties in de buitenlucht van de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide en fijn stof.

Toetsingscriteria

In de Wet milieubeheer titel 5.2 ('Wet luchtkwaliteit') zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. De stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zijn voor wegprojecten doorslaggevend. Het luchtkwaliteitonderzoek beperkt zich dan ook tot deze twee stoffen. De grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ uit de Wet luchtkwaliteit zijn weergegeven in tabel 4.2.

Tabel 4.2. Overzicht toetsingskader luchtkwaliteit

stof	criterium	grenswaarde (µg/m ³)
PM ₁₀	jaargemiddelde concentratie	40
	uurgemiddelde concentratie (mag maximaal 18 keer per jaar worden overschreden)	200
NO ₂	jaargemiddelde concentratie	40
	uurgemiddelde concentratie (mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden)	50

4.5.2 Onderzoek

Het plan als geheel is getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit, met als peiljaar 2015, waarbij voor wat betreft de verkeerscijfers is uitgegaan van de aantallen die in 2021 zullen gaan rijden (worst-case situatie). Hieruit zijn de volgende resultaten naar voren gekomen:

- de grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ wordt niet overschreden, en bedraagt nergens meer dan 30 µg/m³;
- de grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ wordt niet overschreden, en bedraagt nergens meer dan 30 µg/m³;
- de grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie NO₂ wordt niet meer dan 18 maal per jaar overschreden;
- de grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie PM₁₀ wordt niet meer dan 35 keer per jaar overschreden.

4.5.3 Conclusie

De grenswaarden uit de Wet milieubeheer worden na ingebruikname van de N 340/N48 niet overschreden. Er wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16 lid 1 sub a van de Wet milieubeheer.

4.6 Bodem

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een inpassingsplan inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzaak van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. De provincie Overijssel heeft onderzocht of bestaande verontreinigingen gesaneerd dienen te worden,

met behulp van een aanvullend historisch bodemonderzoek volgens NEN 5725. Het aanvullend historisch bodemonderzoek is opgenomen in bijlage 4.

4.6.1 *Onderzoek*

Als eerste stap van het aanvullend historisch onderzoek is het Geografisch Landelijk Overheids Bodem Informatiesysteem (GLOBIS) geraadpleegd. Hiervoor is een contour van 250 meter rondom de te vernieuwen weg (voorkeursalternatief) getrokken. Binnen deze contour bevinden zich in totaal 46 potentieel verdachte locaties. Van al deze locaties is onderzocht of hier activiteiten hebben plaatsgevonden die de bodemkwaliteit binnen het plangebied van dit inpassingsplan mogelijk verontreinigd hebben.

Voor negen locaties is de verontreinigingssituatie onbekend (zie de opsomming op bladzijde 5 van bijlage 4). De provincie Overijssel zal op deze locaties een verkennend onderzoek instellen. Hierbij wordt onderzocht of ter plaatse van de te vernieuwen N 340/N48 daadwerkelijk verontreiniging aanwezig is. Op basis van het verkennend onderzoek beoordeelt de provincie Overijssel of sanering noodzakelijk is, of dat eventuele verontreinigingen met een andere werkwijze zijn aan te pakken. Van de overige onderzochte locaties verwacht de provincie Overijssel dat ze naar verwachting geen invloed meer hebben op het inpassingsplan, omdat deze:

- zich op zodanige afstand van het plangebied van dit inpassingsplan liggen, dat ze geen invloed hebben op de bodemkwaliteit binnen het plangebied;
- dermate klein zijn dat ze geen behandeling behoeven;
- reeds gesaneerd of op een andere manier afdoende behandeld zijn.

4.6.2 *Bodemverontreiniging door weggebruikers*

Door het intensieve gebruik van de weg ontstaan daarnaast verontreinigingen van olie, PAK en zware metalen in de berm. De provincie heeft onderzocht hoe verspreiding van deze verontreinigingen zijn te voorkomen. Het resultaat van dit onderzoek is dat de provincie bermpassages of bodempassages gaat aanbrengen langs de N 340/N48. Bermpassages zijn wegbermen die in staat zijn om grote hoeveelheden regenwater in een geleidelijk tempo af te voeren naar de parallelle watergang. De bermpassages worden binnen grondwaterbeschermingsgebieden voorzien van teelaarde, waardoor de opgevangen verontreinigingen hier niet in de diepere bodemlagen terechtkomen.

4.6.3 *Conclusie*

Binnen het plangebied van de N 340/N48 bevinden zich twee locaties die mogelijk gesaneerd moeten worden. Het gaat om de percelen Balkerweg 22d en Varseneresweg 3, beide op het grondgebied van de gemeente Ommen. De provincie Overijssel voert hier nader onderzoek naar uit. Indien noodzakelijk zal de provincie de bodem saneren, of de bodemkwaliteit anderszins aanpakken.

4.7 *Waterparagraaf*

4.7.1 *Inleiding*

Om Nederland veilig en aantrekkelijk te houden is het nodig om bij ruimtelijke planvorming voldoende rekening te houden met de waterhuishouding. Daarom is in het Nationaal Bestuursakkoord Water afgesproken om het watertoetsproces te doorlopen bij alle ruimtelijke plannen en besluiten van rijk, provincies en gemeenten. De watertoets betekent dat vroegtijdig afstemming plaatsvindt

tussen het waterschap en het initiatiefnemende overheidsorgaan. In deze waterparagraaf zijn de volgende aspecten van belang:

- grondwater;
- het oppervlaktewatersysteem;
- afwatering vanaf de weg en waterberging;
- overstromingsrisico.

Op deze aspecten wordt hieronder nader ingegaan. Het volledige waterhuishoudingsplan, waar onderstaande tekst een samengevatte weergave van is, is opgenomen in bijlage 5.

4.7.2 Grondwater

De N 340/N48 moet voldoende drooglegging hebben, zodat het weglichaam zich niet 'volzuigt' met water en stabiel blijft. Daarom realiseert de provincie langs de gehele nieuwe weg een ontwateringsdiepte van minimaal één meter beneden wegpeil.

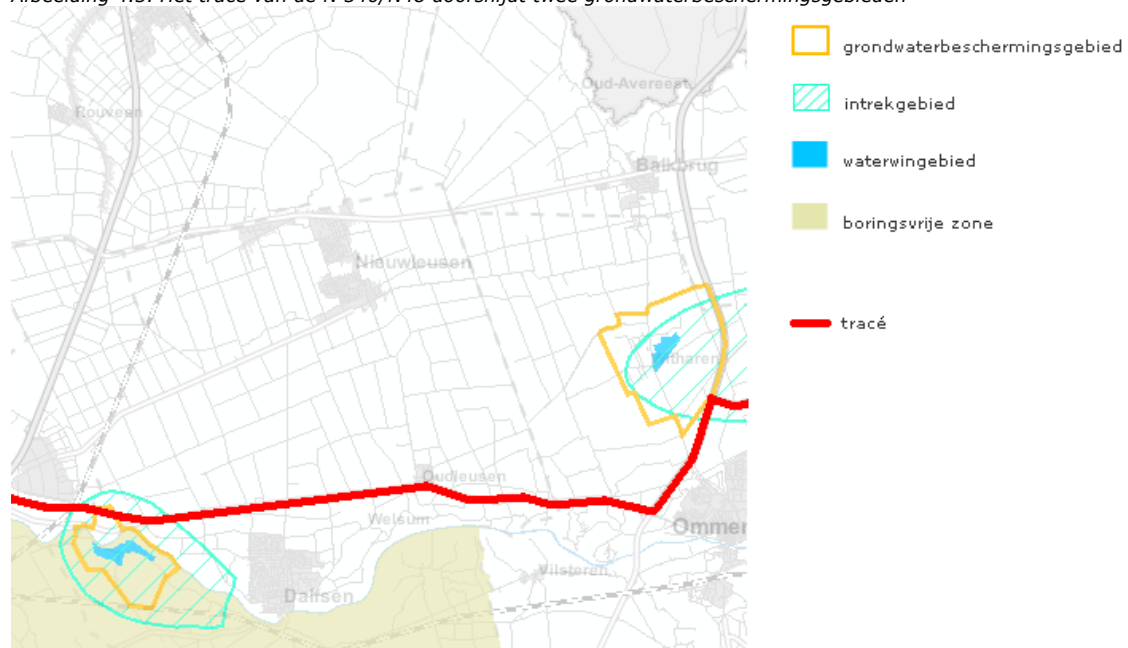
Om verdroging van het omringende landschap te voorkomen wordt nergens langs het tracé van de N 340/N48 drainage of een verlaging van de grondwaterstand toegepast.

Tussen de aansluiting met de A28 en de kruising met de Ankummerdijk is de grondwaterstand hoger. Om ook hier voldoende drooglegging te bereiken zal het wegcunet (de aardebaan waarop de weg ligt) ongeveer één meter hoger komen te liggen dan het omliggende maaiveld.

Langs de bestaande N 340 tussen de Ankummerdijk en knooppunt Varsen en de N48 tussen knooppunt Varsen en knooppunt Arriërveld is de drooglegging langs het bestaande tracé voldoende, en is ophoging van de weg niet aan de orde.

De N 340/N48 doorsnijdt twee grondwaterbeschermingsgebieden (het tracé loopt langs de randen van deze gebieden). Het betreft de gebieden 'Vechterweerd', nabij de gemeentegrens Zwolle-Dalfsen, en 'Witharen', nabij knooppunt Arriërveld (zie afbeelding 4.3.). In grondwaterbeschermingsgebieden vindt drinkwaterwinning plaats. Daarom heeft de bescherming van de grondwaterkwaliteit in deze gebieden een hoge prioriteit. De N 340/N48 wordt binnen deze gebieden daarom zodanig aangelegd dat het van de weg afstromende water niet in de bodem terecht komt. Het water wordt opgevangen met berm passages die zijn voorzien van teelaarde.

Afbeelding 4.3. Het tracé van de N 340/N48 doorsnijdt twee grondwaterbeschermingsgebieden



4.7.3 Oppervlaktewatersysteem

De nieuwe N 340/N48 kruist een groot aantal waterlopen. Om de afwatering van regenwater goed te laten verlopen is het noodzakelijk om deze kruisingen zo vorm te geven dat de nieuwe weg deze afwatering niet belemmert.

De N 340/N48 ligt in het stroomgebied Vecht - Zwarte Water. In dit stroomgebied komen diverse grotere watergangen voor, zoals de Vecht, De Stouwe, het Ommerkanaal en De Groote Grift. Daarnaast kruist de N 340/N48 een aantal kleinere watergangen.

Het waterschap Groot Salland hanteert bij alle ruimtelijke projecten het principe vasthouden-bergen-afvoeren. Dit betekent dat grote regenbuien niet mogen leiden tot wateroverlast. De N 340/N48 loopt door een overwegend agrarisch landschap met een grote bergingscapaciteit. Daarom is het waterschap van oordeel dat de bergingscapaciteit van de nieuwe weg gewaarborgd is als langs de gehele N 340/N48 parallelle watergangen met minimaal dezelfde capaciteit als de huidige parallelle watergangen komen te liggen. De provincie heeft deze principes overgenomen bij het ontwerp van de nieuwe N 340/N48. Dit houdt concreet het volgende in:

- alle watergangen, voorzover die in beheer zijn bij het waterschap, kruisen de N 340/N48 door middel van een duiker;
- in de laagst gelegen tracégedeelten, oftewel het tracé tussen Zwolle en de kruising met de Ankummerdijk (zie afbeelding 4.4, deel A.), wordt de weg voorzien van een bermassage met een reguliere watergang. De bermassage is een wegberm die in staat is grote hoeveelheden regenwater in een geleidelijk tempo af te voeren naar de parallelle watergang;
- de berm passages worden op de in grondwaterbeschermingsgebieden gelegen tracégedeelten voorzien van een teelaardelaag. Deze laag zorgt er voor dat verontreinigingen niet in diepere bodemlagen terecht komen.

Afbeelding 4.4. Afwateringsprincipes langs de N 340/N48



4.7.4 Waterkeringen

De Vechtdijken van Zwolle tot Ommen vormen een primaire waterkering met een beschermingsniveau van 1:1.250. Dit betekent dat de kering zodanig moet zijn ontworpen dat deze slechts 1 maal in 1.250 jaar overstroomt. Ter hoogte van de kruising met de Stouwe ligt de N 340 over een afstand van enkele honderden meters op de Vechtdijk.

Het waterschap Groot Salland heeft dit deel van de Vechtdijk afgekeurd, omdat deze niet voldoet aan het beschermingsniveau 1:1.250 en daarom in de toekomst onvoldoende bescherming biedt tegen hoge waterstanden in de Vecht. Groot Salland dient de waterkering daarom te versterken, zodat het gewenste beschermingsniveau wordt bereikt. Het waterschap Groot Salland streeft er naar deze dijkversterking te combineren met de vernieuwing van de N 340/N48.

4.7.5 Overstromingsrisico

De provincie Overijssel verplicht alle projectinitiatieven in een gebied waarbinnen sprake is van een risico op overstroming om een overstromingsrisicoparagraaf op te nemen in een ruimtelijk plan. Het traject N 340/N48 ligt in gebieden waarbinnen sprake is van een risico op overstroming. Om die reden is deze paragraaf opgenomen. De overstromingsrisicoparagraaf moet inzicht geven in de risico's bij overstroming en de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om deze risico's te voorkomen dan wel te beperken.

Hoogwater wordt in de benedenloop van de IJssel en de Vecht bepaald door twee factoren: hoge rivierafvoeren en hoge waterstanden in het IJsselmeer. Bij hoogwater in de Vecht bestaat het risico dat het gebied waarin de N 340/N48 ligt, in oostelijke richting vanuit het Zwarte Water overstromt (zie de provinciale risicokaart). De N 340 ligt in deze risicozone binnen dijkkring 9: Vollenhove, een gebied dat bij overstroming "langzaam en ondiep onderloopt". Het plangebied van de N 340/N48 kan vanuit het westen tot aan de Ankummerdijk onderlopen met een overstromingsdiepte van maximaal 0,8 tot 2,0 meter (zie afbeelding 4.5.).

Afbeelding 4.5. Overstromingsdiepte bij het falen van dijkkring 9 (met globale ligging N 340)



De aanleg van de N 340/N48 heeft bij eventuele overstromingen van de Vecht en de hierop toegesneden rampenbeheersing voornamelijk positieve gevolgen.

Zowel de bestaande N 340 als de nieuwe N 340 blijkt droog te blijven bij een overstroming in het gebied tussen de aansluiting met de A28 en de kruising met de Ankummerdijk. Bij een overstroming komt de grond aan weerszijden van de weg onder water te staan. Het nieuwe, verhoogde tracé van de N 340 tussen de A28 en de Ankummerdijk kan hierbij benut worden als evacuatieleroute.

De aanleg van een fietstunnel onder het spoor leidt er toe dat ook het plangebied ten oosten van de spoorlijn Zwolle - Meppel gedeeltelijk zal kunnen overstromen als geen aanvullende maatregelen worden getroffen. Bij de uitwerking van het kunstwerk en toegangspaden zal de provincie hiertoe specifieke maatregelen (zoals het aanbrengen van schotbalkspanningen of lokale terreinverhogingen in toegangspad) verwerken.

4.7.6 Watertoets

De waterschappen Groot Salland en Velt en Vecht hebben ingestemd met de gemaakte keuzen ten aanzien van de waterhuishouding (zie bijlage voor 6 de schriftelijke bevestiging hiervan). Hiermee is de verplichte watertoets met succes doorlopen.

4.8 **Natuur**

4.8.1 *Beleidskader*

In Nederland is de natuurbescherming geregeld in enerzijds de bescherming van gebieden (Natuurbeschermingswet '98, Ecologische hoofdstructuur (Nota Ruimte) en provinciale programma's) en anderzijds de bescherming van soorten (Flora- en faunawet). Hieronder worden deze wettelijke kaders toegelicht.

4.8.1.1 Gebiedsbescherming

Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet '98) biedt de juridische basis voor de aanwijzing van te beschermen gebieden en landschapsgezichten, het Natuurbeleidsplan, vergunningverlening, schadevergoeding, toezicht en beroep. Internationale verplichtingen uit de Vogelrichtlijn (VR) en Habitatrichtlijn (HR), maar ook verdragen als bijvoorbeeld het Verdrag van Ramsar (Wetlands) zijn hiermee in nationale regelgeving verankerd. De Nbwet '98 is, na een aanpassing in 2005, op 1 februari 2009 nogmaals gewijzigd. Sindsdien zijn de bepalingen vanuit de Europese VR en HR strikt in de Nbwet '98 verwerkt. Alle gebieden die vallen onder de werkingskracht van VR of de HR heten tegenwoordig Natura 2000-gebieden.

Alle Natura 2000-gebieden kennen zogenaamde instandhoudingsdoelstellingen. De instandhoudingsdoelstellingen beschrijven de natuurdoelen die binnen een Natura 2000-gebied behaald moeten worden, zoals het behoud van broedgebieden voor weidevogels of het behoud van populaties zeldzame soorten. Het tracé N 340/N48 ligt nabij de Natura 2000-gebieden "Zwarte Water en Vecht" en "Beneden Reggegebied". De provincie heeft daarom in een passende beoordeling onderzocht of de N 340/N48 leidt tot significant negatieve effecten ten aanzien van deze Natura 2000-gebieden (zie paragraaf 4.8.2).

Ecologische Hoofdstructuur

In de Nota Ruimte is een aantal uitwerkingen van ruimtelijke afwegingskaders voor de EHS aangekondigd. De EHS beoogt de realisatie van een samenhangend netwerk van natuurgebieden. Door natuur te verbinden, blijft diversiteit behouden en verkleint de kans op uitsterven van soorten. Het streven is om in Nederland in 2020 meer dan 750.000 hectare aan EHS-gebieden te hebben. Het grootste deel daarvan zijn bestaande bossen en natuurgebieden. Daarbij komen nog de ruim zes miljoen hectare natte natuur: meren, rivieren en de Nederlandse delen van de Noord- en Waddenzee. Een gebied kan tegelijk een Natura 2000-gebied zijn en onderdeel zijn van de EHS. Als er sprake zou zijn van tegenstrijdige eisen, dan is het Natura 2000-beschermingsregime leidend.

De specifieke waarden en kwaliteiten van een EHS-gebied bepalen op welke wijze ruimtelijke initiatieven doorgang kunnen vinden. Iedere provincie heeft deze voorwaarden in een zogeheten compensatiebeginsel vastgelegd. Over het algemeen geldt dat er geen bestemmingswijzigingen mogelijk zijn als die de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant aantast. Een uitzondering is mogelijk als er geen reële alternatieven voor handen zijn, en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. In dat geval moet het verlies aan EHS wel gecompenseerd te worden.

In het Natuurgebiedsplan Overijssel wordt nader uitwerking gegeven aan de begrenzing van de beheersgebieden en de nieuw te ontwikkelen natuurgebieden in Overijssel ter realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur en de natuurdoelen buiten de EHS.

De aanleg van de N 340/N48 valt binnen de regio Noordoost Overijssel. Deze regio heeft de volgende doelen:

- versterking en ontwikkeling van een samenhangend stelsel van bos- en natuurgebieden;
- vergroten van het natuurlijke karakter van het riviersysteem Vecht.

De Omgevingsvisie Overijssel stelt daarnaast dat versnippering en verstoring van de EHS voorkomen moet worden, door uitbreidingen van infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen met infrastructuur.

In het kader van de realisatie EHS en de leefgebiedenbenadering wil de provincie Overijssel faunaslachtoffers voorkomen en de samenhang van natuurgebieden bewaren. Daarnaast heeft het opheffen van infrastructurele barrières in de EHS prioriteit. Het voorkeursalternatief voor de inrichting van de nieuwe N 340/N48 voldoet aan bovengenoemde uitgangspunten. In de plannen zijn twee ecoducten en meerdere kleinere faunapassages (zie bijlage 8) opgenomen, waardoor de provincie Overijssel bestaande infrastructurele barrières in de EHS opheft. Bovendien wordt bij dit inpassingsplan uitvoering gegeven aan het provinciaal compensatiebeleid (zie hierna).

4.8.1.2 Soortenbescherming

De bescherming van soorten is in Nederland geïmplementeerd in de Flora- en faunawet (Ffw). Op grond van de Ffw is een groot aantal dier- en plantensoorten aangewezen als beschermde inheemse soort. Ten aanzien van de beschermde inheemse diersoorten kent de Ffw een verbod op het verontrusten, vangen en doden van soorten en het verstoren, vernielen en beschadigen van hun nesten, voortplantings-, rust- en verblijfplaatsen (artikel 9 tot en met 12). Ten aanzien van de beschermde inheemse plantensoorten geldt een verbod op het plukken en anderszins beschadigen (artikel 8).

Voor alle soorten (beschermde en onbeschermde) kent de Ffw 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. Dit is een algemene fatsoenseis die voor iedereen geldt en verder gaat dan de beschermde plant- en diersoorten.

De beschermde dier- en plantensoorten, die zijn opgenomen in de Ffw, zijn verdeeld in verschillende beschermingsregimes. Hoe zeldzamer of kwetsbaarder de populaties van bepaalde soorten zijn, des te strenger dit beschermingsregime. Voor soorten die vallen onder het zwaarste beschermingsregime is altijd een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Het aanvragen van een ontheffing voor het verstoren van broedende vogels of hun nesten is in principe niet mogelijk. Er is immers altijd een alternatief, namelijk werken buiten het broedseizoen.

4.8.2 Onderzoek

De nieuwe N 340/N48 is getoetst aan de hand van de volgende criteria

1. Natura 2000

In het kader van de Planstudie BesluitMER N 340/N48 is een passende beoordeling uitgevoerd. Tijdens het uitvoeren van deze passende beoordeling is onderzocht of de aanleg van de N 340/N48 leidt tot significant negatieve effecten op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden "Zwarte Water en Vecht" en "Vecht- en Beneden Reggegebied". Uit de passende beoordeling is gebleken dat:

- de nieuwe N 340/N48 niet leidt tot verdroging, noch tijdens de aanlegfase als na gereedkoming van de nieuwe weg (zie pagina 23 van de passende beoordeling);
- de nieuwe N 340/N48 leidt tot een wijziging van de ligging van de geluidscontouren. Deze wijziging heeft geen negatieve effecten op aangewezen vogelsoorten van de Natura 2000-gebieden Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht en Vecht- en Beneden Reggegebied;
- negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht en Vecht- en Beneden Reggegebied worden uitgesloten;
- negatieve effecten als gevolg van lichthinder op het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht zijn niet op voorhand uit te sluiten. Er kunnen en zullen echter maatregelen worden getroffen om negatieve effecten te voorkomen.

Het is daarmee uitgesloten dat de realisatie van de N 340/N48 leidt tot significant negatieve effecten ten aanzien van de natuurlijke waarden van de Natura 2000-gebieden "Zwarte Water en Vecht" en "Vecht- en Beneden Reggegebied". Voor de N 340/N48 hoeft geen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 te worden aangevraagd.

2. Ecologische Hoofdstructuur

In de Planstudie BesluitMER N 340/N48 is onderzocht of de aanleg van de nieuwe N 340/N48 leidt tot aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur, door doorsnijding, verdrogingseffecten, verstoring door geluid of veranderingen in de mate van stikstofdepositie.

Vanaf de aansluiting met de A28 tot aan Oudleusen is langs het gehele tracé van de N 340/N48 geen sprake van ruimtebeslag op, of doorsnijding van de EHS.

Vanaf Oudleusen tot aan de aansluiting N48 bij Arriërveld ligt de N 340 plaatselijk direct tegen de EHS aan. De verruiming van het wegprofiel van de N 340 betekent dat hier een verkleining van het totale areaal aan EHS plaatsvindt. Het gaat hierbij om 6,40 hectare. De provincie Overijssel compenseert dit verlies aan EHS. Hiervoor is door de provincie Overijssel een compensatieplan opgesteld (zie bijlage 7). Gedeputeerde Staten hebben overeenkomstig de Omgevingsverordening (ex artikel 2.7.2 lid 3 sub a I) besloten dat op het moment van vaststelling van dit inpassingsplan de grens van de EHS wijzigt en wel zodanig dat deze samenvalt met de plangrens van dit inpassingsplan.

Om de negatieve effecten van de reeds bestaande doorsnijding van EHS-gebieden te verzachten, bouwt de provincie Overijssel twee ecoducten (in de N 340 tussen Arendshorstweg en Varsenerweg en bij de N48 ter hoogte van het Broekdijkje ten westen van Ommen) en een aantal andere faunavoorzieningen (zie voor een overzicht van de toe te passen faunavoorzieningen bijlage 8).

Op plaatsen waar tijdens de aanleg van de N 340/N48 bemaling plaats dient te vinden (nabij fietstunnels), zullen maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat verdroging ontstaat.

Het geluidbelast oppervlak binnen de EHS neemt over het hele traject beperkt toe. Als maatregel tegen geluidsverstoring zal het hele traject worden voorzien van dubbellaags, geluidsarm Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB).

Verder is sprake van een zeer beperkte toename van de stikstofdepositie in de EHS. Voor het EHS-gebied Zand- en Vlierbelten tussen de gemeentegrens Dalsen-Ommen en knooppunt Varsen bedraagt de stikstofdepositie in de autonome situatie 24,3 mol per ha per jaar, en deze neemt door de vernieuwde N 340/N48 toe met 2,4 mol per ha per jaar tot 26,7 mol per ha per jaar. De huidige achtergronddepositie op dit gebied is echter zeer hoog en ligt tussen de 1.890 en 2.320 mol per ha per jaar. De daadwerkelijke stikstofdepositie wordt daarom in hoge mate bepaald door de achtergronddepositie, en slechts beperkt door de N 340/N48.

De ernst van deze mate van stikstofdepositie is af te leiden uit het Handboek Natuurdoeltypen van Alterra. Het natuurdoeltype "Eiken- en beukenbossen op lemige zandgronden" komt het meest overeen met de kenmerken van EHS-gebied Zand- en Vlierbelten. Het Handboek Natuurdoeltypen stelt dat dit natuurdoeltype gevoelig is voor stikstofdepositie wanneer deze meer bedraagt dan 1.400 mol per ha per jaar.

De achtergronddepositie zorgt in zowel de huidige als autonome situatie dus voor een overmatige stikstofdepositie in EHS-gebied Zand- en Vlierbelten. Door de vernieuwing van de N 340/N48 neemt de totale stikstofdepositie op dit EHS-gebied toe met maximaal 2,4 mol per ha per jaar. Dit is boven de geldende achtergronddepositie plus de bestaande depositie door de N 340/N48 een toename van circa 0,1 procent per jaar. Deze toename is uiterst beperkt en leidt - bovenop de negatieve effecten van de huidige achtergronddepositie - niet tot significant negatieve effecten ten aanzien van de natuurlijke kenmerken van EHS-gebied Zand- en Vlierbelten.

Tenslotte verloopt de aanleg van de N 340/N48 parallel aan en in samenspraak met het programma Ruimte voor de Vecht. Dit programma voorziet een sterke ruimtelijke en natuurlijke kwaliteitsverbetering van het Vechtgebied, onder meer door het natuurlijke karakter van de Vecht te versterken. Daarnaast voegt de vernieuwing van de N 340/N48 meer samenhang toe aan het bestaande stelsel van bos en natuurgebieden, onder meer door de aanleg van faunaverbindingen en twee ecoducten.

Samengevat leidt de aanleg van de nieuwe N 340/N48 tot een beperkte aantasting aan de Ecologische Hoofdstructuur, maar deze wordt met behulp van mitigerende maatregelen zoveel mogelijk beperkt. Waar nodig wordt het resterende verlies aan EHS-waarden gecompenseerd.

3. Flora- en faunawet (Ffw)

Voor en tijdens de aanleg van de N 340/N48 moet de provincie Overijssel rekening houden met alle in de Flora- en faunawet beschermde planten- en diersoorten. Tijdens de aanleg van de N 340/N48 kunnen deze verstoord of vernietigd worden, bijvoorbeeld door aantasting of vernietiging van leefgebied, verstoring door geluid en licht of door andere directe effecten. De provincie heeft daarom onderzocht op welke wijze met de op grond van de Flora- en faunawet beschermde soorten moet worden omgegaan.

Over het gehele traject van de nieuwe N 340/N48 worden mogelijk verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet overtreden, terwijl mogelijk ook sprake is van de aantasting van Rode Lijstsoorten. Er is echter geen sprake van negatieve invloed op de gunstige staat van instandhouding van de verschillende soorten.

Om aantasting en verstoring van (beschermde) soorten zo veel mogelijk te beperken, worden verschillende algemene maatregelen getroffen, zoals:

- het voorzien van hele traject van dubbellaags, geluidarm ZOAB;
- het opstarten van de werkzaamheden geschiedt - waar relevant - buiten het broedseizoen van vogels (dus vóór half maart en na half juli);
- het aantal werkpaden en de breedte van de paden wordt zo beperkt mogelijk gehouden, opdat zo min mogelijk hopen vernield worden en dieren zo min mogelijk geschaad worden. Bij voorkeur maakt de provincie Overijssel gebruik van al bestaande wegenstructuren voor bijvoorbeeld de aan- en afvoer van grond en materialen;
- bij grondwerkzaamheden één kant op werken, zodat dieren de werkzaamheden kunnen ontvluchten;
- waar geen ingrepen plaatsvinden, zal ook tijdens de aanlegfase de rust zoveel mogelijk gehandhaafd blijven;
- het uitsluitend werken tijdens de daglichtperiode, om verstoring door het gebruik van licht te voorkomen. Indien dit niet mogelijk is, wordt enkel gebruik gemaakt van gericht licht, zodat uitstraling naar de omgeving wordt voorkomen.

Naast deze algemene maatregelen zijn mogelijk ontheffingen noodzakelijk om schade aan strikte beschermde soorten te voorkomen. De provincie Overijssel onderzoekt welke maatregelen ten aanzien van beschermde soorten dienen te worden getroffen. Daarbij onderzoekt de provincie eveneens of en voor welke soorten een ontheffing in het kader van Flora- en Faunawet noodzakelijk is.

4.8.3 Conclusie

Het is uitgesloten dat de realisatie van de N 340/N48 leidt tot significant negatieve effecten ten aanzien van de natuurlijke waarden van de Natura 2000-gebieden "Zwarte Water en Vecht" en "Vecht- en Beneden Reggegebied". Voor de N 340/N48 hoeft geen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 te worden aangevraagd.

De aanleg van de nieuwe N 340/N48 leidt tot aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur, maar deze wordt zoveel mogelijk beperkt en waar nodig gecompenseerd, door onder meer de aanplant van bos en de ontwikkeling van natuur (zie het compensatieplan in bijlage 7).

Tenslotte neemt de provincie Overijssel bij de aanleg van de N 340/N48 de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet in acht. De provincie Overijssel onderzoekt voor welke soorten ontheffing in het kader van Flora- en Faunawet noodzakelijk is.

4.9 Algemene conclusie

De aanleg van N 340/N48 is in lijn met de geldende beleid en regelgeving ten aanzien van alle relevante omgevingsaspecten. Daarnaast zorgt de N 340/N48 voor een versterking van de ruimtelijke

kwaliteit langs het tracé, door naast de wettelijk noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen een aantal extra maatregelen te treffen, zoals:

- het uitvoeren van de N 340/N48 in geluidsarm, dubbellaags ZOAB over het gehele tracé en niet alleen op het deel waar dat voortvloeit uit de toepassing van de Wet Geluidhinder;
- een tracéverschuiving ter hoogte van Ankum en een bochtafsnijding bij Oudleusen, waardoor de weg verder van de bestaande aaneengesloten bebouwing komt af te liggen.
- de herinrichting van de oude Hessenweg tussen de A28 en de Ankummerdijk tot een erftoegangsweg met een fietspad voor tweerichtingen;
- het realiseren van landschapsversterking in het kader van de Gebiedsontwikkeling Vechtcorridor;
- het realiseren van landschapsversterking in een brede zone langs de N 340/N48 in het kader van het programma 'Investeren in landschap en leefomgeving'.

5 *Juridische planbeschrijving*

5.1 *Inleiding*

Het inpassingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied. De juridische verankering wordt in grote lijnen bepaald door de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008, waar het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2008 (IMRO 2008) en de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008) onder hangen, is eveneens van belang. Dit inpassingsplan is opgesteld conform IMRO en SVBP 2008.

De voorgeschreven terminologie uit de SVBP (die bijvoorbeeld kopjes als ontheffing en aanlegvergunning voorschrijft) is nog niet aangepast aan de op 1 oktober 2010 in werking getreden Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Omdat de Wabo het relevante wettelijk kader is, zijn de bepalingen wel conform de Wabo opgesteld.

Het inpassingsplan N 340/N48 bestaat uit een verbeelding, planregels en een plantoelichting. De plantoelichting heeft geen juridisch bindende werking en dient als nadere uitleg over wat met de verbeelding en de planregels wordt beoogd. De verbeelding en de planregels vormen het juridisch bindende deel van het inpassingsplan. De verbeelding heeft een rol voor de toepassing van de planregels, alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De planregels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van functie en vorm in het plangebied.

De verbeelding is gebaseerd op het wegontwerp N 340/N48 met de direct daaraan gekoppelde infrastructurele werken. In principe is een extra bufferzone aangehouden van 2 meter ter weerszijde van het wegontwerp. Daar waar echter nadrukkelijk de huidige kadastrale grens (weggrens) als plaatsbepaling dient voor de ontwerpopbouw van de weg (dwarsprofiel) is de huidige kadastrale grens aangehouden.

Ten behoeve van de aanleg van de weg dienen woningen geamoveerd te worden en dient in een aantal gevallen de vigerende woonbestemming verwijderd te worden. Voor deze gronden geldt dat gekozen is voor een bestemming die aansluit bij het gebruik van de aangrenzende gronden. Dit gebruik is veelal agrarisch van aard. Door de bestemming agrarisch aan deze gronden toe te kennen, wordt het mogelijk deze gronden te gebruiken ten behoeve van agrarisch grondgebruik.

5.2 *Planvorm*

Het provinciaal inpassingsplan N 340/N48 is een inpassingsplan dat bedoeld is om de planologische en ruimtelijk-juridische inpassing van het uiteindelijk gekozen tracé en de inrichting van de op te waarderen N 340/N48 mogelijk te maken.

5.3 *Artikelsgewijze toelichting*

De regels bestaan uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 1 zijn de inleidende regels opgenomen (artikel 1 en 2). Hoofdstuk 2 omvat de bestemmingsregels (artikelen 3 t/m 7) en de dubbelbestemmingen (artikelen 8 t/m 14). Verder zijn in hoofdstuk 3 de algemene regels opgenomen (artikel 15 t/m 18) en tot slot staan in hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels (artikel 19, 20 en 21).

5.3.1 *Inleidende regels*

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel zijn belangrijke begrippen die in de planregels voorkomen c.q. die uitleg behoeven opgenomen. De begripsomschrijving is een hulpmiddel bij de interpretatie van de voorschriften.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is nader bepaald hoe de voorgeschreven maten die in het plan zijn opgenomen dienen te worden berekend of gemeten.

5.3.2 *Bestemmingsregels*

Iedere bestemming is opgebouwd conform de richtlijnen uit de SVBP 2008, waarin een vaste opzet voor de bestemmingsregels is vastgelegd. De bestemmingen zijn in beginsel opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning (voorheen aanlegvergunning).

De bovengenoemde onderdelen kunnen per bestemming verschillen.

Hieronder worden de opgenomen bestemmingen afzonderlijk toegelicht.

Artikel 3 Agrarisch

Deze bestemming is opgenomen om op deze gronden een agrarische functie of een gebruik ten behoeve van weiland, moestuin, erf et cetera mogelijk te maken. Binnen deze bestemming is uitdrukkelijk geen bebouwing toegestaan.

Artikel 4 Natuur

Deze bestemming is opgenomen om het behoud, herstel en de ontwikkeling van de aanwezige natuur- en landschapswaarden te continueren en te bevorderen.

Teneinde ecologische verbindingen tussen beide gedeelten ter weerszijden van de weg te realiseren worden twee ecoducten gerealiseerd. De ecoducten worden ten westen van Ommen (in de N 340 ten westen van knooppunt Varsen en in de N48 nabij het Broekdijkje) aangelegd. Voor de realisatie van de ecoducten is de functieaanduiding 'Specifieke vorm van natuur - ecoduct' opgenomen in de bestemming Natuur. Deze functieaanduiding biedt in combinatie met de bestemming 'Natuur' een directe bouwtitel.

Langs het tracé van de N48 tussen knooppunt Varsen en aansluiting Balkerweg bevinden zich twee parkeerplaatsen. Deze komen te vervallen. Deze parkeerplaatsen liggen nabij het te realiseren ecoduct. Daarom is aan deze gronden de bestemming natuur toegekend.

Ook voor een te amoveren woning geldt dat deze is gelegen in het EHS-gebied. Deze locatie heeft de bestemming natuur gekregen.

Werken en werkzaamheden binnen deze bestemming zijn uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning (voorheen aanlegvergunning), indien de natuurwetenschappelijke en/of landschappelijke waarden van de gronden niet in het geding komen.

Artikel 5 Verkeer

Deze bestemming is opgenomen om de realisatie van de weg en de bijbehorende voorzieningen mogelijk te maken. Op grond van deze bestemming is het mogelijk om wegen aan te leggen met maximaal 2 x 2 rijstroken. Voor het gedeelte van het tracé gelegen tussen Koesteeg tot de N48 zijn niet meer dan 2 x 1 rijstroken toegestaan.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn bouwwerken ten behoeve van de weg toegestaan, zoals civiele kunstwerken (zoals viaducten, bruggen, tunnels, faunapassages) en voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer, zoals bewegwijzering en lichtmasten. In de regels zijn maximale hoogtes voor deze voorzieningen opgenomen. Ook zijn groenvoorzieningen mogelijk binnen deze bestemming.

Ten behoeve van het fietsverkeer dat de weg onderlangs kruist is de functieaanduiding 'tunnel' opgenomen in het inpassingsplan. Op deze manier blijft de bereikbaarheid van omliggende gebieden optimaal. Deze functieaanduiding biedt in combinatie met de bestemming 'Verkeer' een directe bouwtitel.

Tussen Oudleusen en de nieuwe N 340 is de functieaanduiding 'recreatie' opgenomen. Door het wegvallen van de bestaande weg is hier een strook grond vrijgekomen. Deze locatie kan worden ingevuld met recreatievoorzieningen, zoals sportveldjes, skatebanen en ontmoetingsplekken voor jongeren. Deze functieaanduiding biedt in combinatie met de bestemming 'Verkeer' een directe bouwtitel.

Ten behoeve van de aanleg van de ecoducten is, net als bij de bestemming Natuur, ook hier een functieaanduiding 'Specifieke vorm van natuur - ecoduct' opgenomen.

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

Ten zuiden van industrieterrein Hessenpoort kruist de N 340 de spoorlijn Zwolle-Meppel bovenlangs. Om het spoor te kunnen handhaven en de nieuwe weg aan te kunnen leggen is voor deze locatie de bestemming verkeer-railverkeer opgenomen. Binnen deze bestemming zijn spoorwegen en wegen toegestaan. Op deze manier blijft railverkeer mogelijk en kan tevens de weg worden aangelegd.

Binnen deze bestemming zijn tevens bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en voorzieningen toegestaan ten behoeve van het de spoorweg en de nieuwe weg.

Artikel 7 Leiding - Hoogspanningsverbinding, Artikel 8 Leiding - Leidingstrook en Artikel 9 Leiding - Water (dubbelbestemmingen)

In het plangebied liggen enkele transportleidingen die planologisch relevant zijn. Het betreft hoogspanningsverbindingen, hogedruk aardgastransportleidingen en hoofdwaterleidingen. Voor de aardgasleiding geldt de dubbelbestemming Leiding - Leidingstrook, voor de hoogspanningsverbinding de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding en voor de hoofdwaterleiding is de dubbelbestemming Leiding - Water opgenomen. De bestemmingen zijn ruimer gelegd in verband met bij de leidingen in acht te nemen veiligheidsstroken.

De gronden waarop deze dubbelbestemmingen rusten zijn primair bestemd voor de aanwezige leidingen. Deze bestemmingsbepaling creëert daarmee een voorrangsregeling ten opzichte van de onderliggende bestemmingen ten behoeve van de instandhouding van de leiding.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemmingen, zijn uitsluitend toelaatbaar indien de belangen in verband met de betrokken leiding(en) zich hier niet tegen verzetten. Voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist. Bij het beoordelen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning dienen Gedeputeerde Staten schriftelijk advies in te winnen bij de leidingbeheerder.

Artikel 10 Milieuzone - Grondwaterbeschermingsgebied (functieaanduiding)

De gronden welke binnen deze functieaanduiding vallen zijn mede bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de kwaliteit van het grondwater voor de drinkwatervoorziening.

Voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden op gronden met deze aanduiding, voor zover niet het reguliere beheer en onderhoud betreffende, is een omgevingsvergunning vereist. Bij het beoordelen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning dienen Gedeputeerde Staten schriftelijk advies in te winnen bij de beheerder van het grondwaterbeschermingsgebied.

Artikel 11 Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)

Op diverse locaties ligt het tracé in archeologisch waardevol gebied. De archeologische verwachtingswaarde van deze locaties is hoog. Om de archeologische waarden te beschermen is voor deze locaties de dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen.

Voor werken en werkzaamheden dieper dan een 0,5 m is een plicht tot het aanvragen van een omgevingsvergunning opgenomen.

Vanwege de hoge verwachtingswaarde van deze gebieden is een onderzoeksplicht opgenomen in de planregels. Aan de hand van de resultaten van het archeologisch wordt bepaald op welke wijze met de archeologische waarden omgegaan dient te worden.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

Voor de Varsenerdijk ter hoogte van de Stouwe is de bestemming Waterstaat - Waterkering opgenomen. De Varsenerdijk heeft als functie het zorgen voor de veiligheid ten aanzien van wateroverlast. Door het opnemen van deze dubbelbestemming wordt de bescherming, het onderhoud en de verbetering van de waterkering zeker gesteld.

Voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden, voor zover niet het reguliere beheer en onderhoud betreffende, is een omgevingsvergunning vereist. Bij het beoordelen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning dienen Gedeputeerde Staten schriftelijk advies in te winnen bij de beheerder van de waterkering en de rivier.

Artikel 13 Waterstaat - Waterstaatkundige functie (dubbelbestemming)

Bij de aansluiting van de N48 op de N36 kruist de weg het Ommerkanaal bovenlangs. De gronden waarop deze dubbelbestemming rusten zijn primair bestemd voor het bestaande Ommerkanaal.

Omdat de onderliggende bestemming de bestemming Verkeer heeft, is het mogelijk om over het kanaal een verbinding te realiseren ten behoeve van de aansluiting op de N36.

Artikel 14 Geluidzone - Industrie (functieaanduiding)

Overeenkomstig artikel 41 van de Wet geluidhinder dient een bedrijventerrein (bedrijventerrein Hessenpoort) waarop zogenaamde "grote lawaaimakers" kunnen worden gevestigd te worden voorzien van een geluidzone. Deze functieaanduiding geluidzone betreft het gebied waarbinnen de geluidbelasting vanwege het industrielawaai afkomstig van het bedrijventerrein niet meer bedraagt dan 50 dB(A).

5.3.3 Algemene regels

Artikel 15 Antidubbelregel

Dit artikel strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in het inpassingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksveranderingen van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruikt gemaakt.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel biedt een algemene mogelijkheid om van het plan af te wijken. Deze afwijkingsmogelijkheid heeft tot doel om flexibel in te kunnen spelen op afwijkingen en overschrijdingen van beperkte aard of omvang.

Artikel 17 Algemene procedureregels

Dit artikel regelt de procedures die doorlopen moeten worden bij het verlenen van een omgevingsvergunning en het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid.

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning nemen Gedeputeerde Staten de reguliere procedure als opgenomen in paragraaf 3.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in acht. Voor gevallen waarop paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van toepassing is wordt de in deze wet opgenomen uitgebreide procedure gevolgd.

Bij het wijzigen van dit plan nemen Gedeputeerde Staten de procedure als opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening in acht.

5.3.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 18 Overgangsrecht bouwwerken

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging bestaan (of waarvoor een bouwvergunning is aangevraagd) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels.

Artikel 19 Overgangsrecht gebruik

Het gebruik van grond en opstellen, dat afwijkt van de planregels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd worden. Indien de bouw of het gebruik plaats heeft gevonden in strijd met het voorheen geldende plan, is het overgangsrecht niet van toepassing.

De kern van dit artikel is dat de vernieuwing of verandering er niet toe mag leiden dat het onder de oude bestemming toegestane gebruik van het bouwwerk verder daarvan gaat afwijken dan reeds het geval was. De bedoeling is, met andere woorden, dat het gebruik geen wezenlijke verandering of verzwaring ondergaat.

Artikel 20 Slotregel

Deze bepaling geeft aan op welke wijze het inpassingsplan kan worden aangehaald.

6 *Economische uitvoerbaarheid*

6.1 *Financiering*

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) dienen Provinciale Staten een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1. Bro worden de bouwplannen, waarvoor een exploitatieplan moet worden opgesteld, genoemd. De aanleg van de N 340/N48 valt niet onder een van de genoemde bouwplannen. Op grond hiervan bestaat dan ook geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

De provincie Overijssel zal bij het opstellen van het ontwerp-inpassingsplan op deze plaats een overzicht opnemen van de wijze van financiering van dit plan¹³. Op basis van dit overzicht wordt de exploitatie van het inpassingsplan 'anderszins' verzekerd conform artikel 6.12, lid 2 sub a Wro, en wordt de economische uitvoerbaarheid van het inpassingsplan aangetoond.

6.2 *Grondverwerving*

Indien ten behoeve van de realisatie van de nieuwe N 340/N48 het noodzakelijk is dat de provincie gronden dient te verwerven, wordt getracht om deze gronden door middel van minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken dan beschikt de Provincie op grond van de Onteigeningswet over de mogelijkheid om de gronden te onteigenen. Ten behoeve van de aanleg worden uitsluitend die gronden verworven die zijn gelegen binnen het wegontwerp en waarvan verwerving noodzakelijk is voor het aanleggen van de weg.

6.3 *Mitigerende maatregelen en compensatie van natuurwaarden*

Indien voorliggend initiatief voorziet in de aantasting van natuurwaarden ter plaatse en in de directe omgeving van de N 340/N48, zullen waar nodig mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen. Uitgangspunten daarbij zijn de resultaten van het uitgevoerde natuuronderzoek, aangevuld met het compensatieplan (zie bijlage 7).

7 *Inspraak, vooroverleg en zienswijzen*

7.1 *Inleiding*

Voor het vaststellen van onderhavig inpassingsplan wordt de bestemmingsplanprocedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro, afdeling 3.2.) doorlopen. Artikel 3.26 Wro verklaart de bestemmingsplanprocedure van overeenkomstige toepassing op inpassingsplannen.

Over het voorontwerp van dit inpassingsplan wordt door de provincie gelegenheid tot inspraak geboden.

7.2 *Vooroverleg en inspraak*

Voorafgaand aan de procedure als beschreven in artikel 3.8 Wro dient bestuurlijk vooroverleg plaats te vinden. Tijdens het bestuurlijk vooroverleg worden verschillende instanties (relevante bestuursorganen, beheerders van nutsleidingen, overkoepelende belangenorganisaties et cetera) in de gelegenheid gesteld te reageren op het voorontwerp inpassingsplan.

Tegelijk met het bestuurlijk overleg wordt door de provincie gelegenheid tot inspraak geboden op het voorontwerp inpassingsplan.

7.3 *Wettelijke procedure*

Naar aanleiding van het bestuurlijk vooroverleg en de inspraak wordt het voorontwerp inpassingsplan indien nodig aangepast. Vervolgens wordt het inpassingsplan als een ontwerp inpassingsplan in procedure gebracht. De start van deze procedure is het moment waarop Gedeputeerde Staten besluiten om het ontwerp inpassingsplan ter inzage te leggen voor zienswijzen. De procedure ziet vanaf dat moment als volgt uit:

- Gedeputeerde Staten doen een openbare kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan;
- het ontwerp inpassingsplan en de bijbehorende stukken liggen gedurende 6 weken ter inzage. Gedurende de termijn van terinzagelegging kan door een ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen worden ingebracht;
- Provinciale Staten stellen het inpassingsplan vast binnen 12 weken na het einde van de terinzagetermijn;
- Provinciale Staten doen een algemene bekendmaking van het vaststellen van het inpassingsplan, en leggen deze gedurende 6 weken ter inzage;
- eenieder die een zienswijze op het ontwerp inpassingsplan heeft ingediend én belanghebbende is, kan binnen 6 weken na de algemene bekendmaking van het vaststellen van het inpassingsplan een beroep indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend, en het niet eens zijn met mogelijk door Provinciale Staten bij vaststelling aangebrachte wijzigingen, kunnen in beroep treden;

- op de dag na afloop van de beroepstermijn is het inpassingsplan onherroepelijk, tenzij dan reeds een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.4 *Resultaat inspraak en vooroverleg en zienswijzen*

De verantwoording van de verwerking van zowel de reacties uit het bestuurlijk vooroverleg, de inspraakprocedure als de ingediende zienswijzen zullen in het inpassingsplan worden opgenomen¹⁴.

Eindnoten

1. Intensiteit/Capaciteit (I/C)-verhouding. Vertragingen en files ontstaan wanneer het aantal voertuigen op de weg in de buurt komt van de maximale capaciteit van de weg. Dat wordt gemeten aan de hand van de zogenaamde I/C-verhouding. Dat is de verhouding tussen de intensiteit (I) (daadwerkelijk hoeveelheid verkeer op de weg) en de capaciteit (C) van de weg (hoeveelheid verkeer dat een weg kan verwerken om ongehinderd door te rijden). Verkeer kan ongehinderd doorrijden bij een I/C-verhouding onder de 0,70. Een I/C-verhouding tussen de 0,70 en 0,85 is een aanwijzing voor vertraging en oponthoud. Bij een I/C-verhouding van 0,85 of hoger is er een grote kans op files. Overbelasting van de weg en daarmee filevorming treedt op bij een I/C-waarde hoger dan 1. Hierbij is er meer verkeer op de weg dan dat de weg kan verwerken.
2. Uiteindelijk is besloten om te kiezen voor 2x2 rijstroken tot aan de aansluiting Koesteeg/Dedemsweg.
3. Provinciale Staten hebben de richtlijnen voor het opstellen van de Planstudie BesluitMER ('richtlijnen voor de milieueffectrapportage') in juni 2008 vastgesteld. Nadat de Planstudie BesluitMER gereed is, hebben Provinciale Staten het BesluitMER getoetst aan de in juni 2008 vastgestelde richtlijnen voor de milieueffectrapportage. Zij hebben nagegaan of de informatie, zoals gepresenteerd in het MER, conform de vooraf gedefinieerde richtlijnen is. In officiële zin wordt dat 'aanvaarden' genoemd. Provinciale Staten hebben de Planstudie BesluitMER op 10 november 2010 aanvaard.
4. De verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een weg.
5. Dit combinatiealternatief is in het BesluitMER verder onderzocht en uitgewerkt in het voorkeursalternatief (VKA) zoals opgenomen in dit provinciaal inpassingsplan. Het VKA voorziet in de aanleg van 2x2 rijstroken tot Koesteeg.
6. Bij het ontwerp inpassingsplan wordt het aangevulde compensatieplan als bijlage toegevoegd.
7. Een trompetaansluiting is een ongelijkvloers knooppunt tussen een doorgaande weg (in dit geval A28) en een begin/eindpunt van een weg (N 340). Van bovenaf gezien heeft de aansluiting de vorm van een trompet.
8. Een klaverbladknooppunt is een knooppunt met een volledig ongelijkvloerse verbinding tussen kruisende wegen. Van bovenaf lijkt de vorm van een klaverbladknooppunt overeen te komen met een klavertjevier. Een half-klaverbladknooppunt is een knooppunt tussen een doorgaande weg (Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk) en een begin/eindpunt van een weg (N 340). Van bovenaf gezien heeft de aansluiting de vorm van de helft van een klavertje vier.
9. Dit hoofdstuk bevat diverse afbeeldingen van de deeltrajecten. Hiervoor is geput uit het rapport 'Landschappelijke visie + ontwerp N340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld' van Arcadis.
10. Een Haarlemmermeeraansluiting is een ongelijkvloerse aansluiting op de N 340/N48 waarbij de toe- en afritten in het verlengde liggen van de rijrichting op de N 340/N48. De aansluiting ontleent haar naam aan de plaats waar hij ooit als eerste werd toegepast, de Haarlemmermeer.
11. In het ontwerp inpassingsplan wordt op deze plaats de definitieve verantwoording van het groepsrisico bijgevoegd.
12. Een geluidsgevoelige bestemming is een begrip uit de Nederlandse Wet geluidhinder (Wgh) en het bijbehorende Besluit geluidhinder (Bgh). Een woning is bijvoorbeeld een geluidsgevoelige bestemming. Als een bestemming, dat kan een gebouw of een terrein zijn, als geluidsgevoelig is aangemerkt, gelden de regels uit de Wgh en het Bgh. Geluidsgevoelige bestemmingen worden in beginsel beschermd tegen te hoge geluidsniveaus van verkeerswegen, spoorlijnen en industrie, of tegen toename van deze niveaus als er iets aan de situatie verandert.
13. In het ontwerp inpassingsplan zal op deze plaats een opgave van de financiering van de realisatie van de N 340/N48 worden opgenomen.
14. In het inpassingsplan wordt op deze plek een overzicht van de verwerking van de reacties uit het bestuurlijk vooroverleg, de inspraakprocedure en de tegen het ontwerp inpassingsplan ingediende zienswijzen opgenomen.

Bijlagen

*Bijlage 1 Samenstelling voorkeursalternatief vanuit bouw-
stenen varianten A en B*



N 340/N48 Zwolle-Ommen

Samenstelling voorkeursalternatief vanuit bouwstenen varianten A en B
bijlage 1 van Provinciaal Inpassingsplan, regels en toelichting

januari 2011

Samenstelling voorkeursalternatief vanuit bouwstenen varianten A en B

nr	Traject, knooppunt of kruising/aansluiting	Keuze voorkeursalternatief met haakjes (x) betekent: met aangepaste vormgeving			Motivering op hoofdpunten
		A	B	Bijzonderheden/aanpassingen	
1	Knooppunt A28		(x)	Met afrit A28 vanaf Meppel rechtstreeks naar Kranenburgweg en met aanpassing op- en afrit naar Kranenburgweg noordzijde N 340.	- compact en toekomstvast; - Ordelseweg (dicht op Vecht / Natura 2000 gebied) verliest functie als op- en afrit naar A28; - variant B sluit (in tegenstelling tot variant A) aan op stedenbouwkundig en verkeerskundige situatie bedrijventerrein Hessenpoort met Nieuwleusenerdijk als centrale as; voordeel variant A voor behoud (deel) Anningahof weegt hier niet tegen op; Anningahof verplaatsen binnen (ruimere) Vechtcorridor; - Lus noordzijde verkeerskundig meest logisch, deels op huidige op- en afrit, vrijwaart belangrijkste deel groeiplaats Kievitsbloem en huiskavel agrarisch bedrijf blijft voor een groot deel behouden (variant A tast huiskavel veel meer aan).
2	Traject zuidelijk van Hessenpoort tot en met spoorlijn	(x)		Tracé en kruising spoorlijn (met viaduct) conform A, maar geen Haarlemmermeer-aansluiting t.h.v. Mindenstraat en N 340 op maaiveld.	- Variant A combineert ruimere Vechtcorridor met enige ruimte voor uitbreiding bedrijventerrein (ca 12 ha) aan noordzijde nieuwe N 340; - N 340 niet hoog i.v.m. ruimtebeslag, geluid en kosten; - Viaduct over spoorlijn aanvaardbaar gelet op stedelijke situatie (Hessenpoort, schakelstation hoogspanningslijnen) cq verhouding kosten - landschappelijke baten.
3	Traject vanaf spoorlijn tot Ankummerdijk	x			- Afwikkeling verkeer op oude N 340 volgens variant A beter dan volgens B (voorkomen sluipverkeer via Hessenpoort); - Ongelijkvloerse kruising van De Bese volgens variant A landschappelijk licht de voorkeur boven variant B.
4	Kruising/aansluiting Ankummerdijk	(A1)		Volledige aansluiting maar i.p.v. nieuwe ontsluitingsweg naar Leemculeweg wordt verkeer terug geleid naar zuidelijke parallelweg en dan t.h.v. bestaande fietstunnel richting Leemculeweg (cf A2)	- Volledige aansluiting Ankummerdijk vanwege behoud gespreide bereikbaarheid kern Dalfsen (Koesteeg blijft hoofdontsluiting), afwikkeling verkeer en bereikbaarheid plaatselijke bedrijven aan N 340, ontlasting parallelwegen t.h.v. Ankum i.v.m. subjectieve verkeersonveiligheid; - aangepaste noordelijke parallelweg (en geen fietspad) waarborgt verkeersveiligheid, in het bijzonder bij de school; verkeersbelasting parallelweg rechtvaardigt geen apart fietspad; - verkeersvoordeel nieuwe ontsluitingsweg naar Leemculeweg weegt niet op tegen extra ruimtebeslag/geluid/kosten/aantasting kwekerij.
5	Traject Ankummerdijk – Driessen	A1		2x2 rijstroken	- verkeersintensiteiten en I/C waarden in 2020/2030 in de spitsen zijn op dit trajectdeel zeer hoog (met nog het verkeer naar- en van Dalfsen via Driessen) en vragen om toekomstvast ontwerp met 2x2 rijstroken.
6	Kruising/aansluiting Driessen		x		- Hoge ligging N 340 is hier ruimtelijk inpasbaar omdat meerdere woningen nabij kruising toch moeten wijken; fiets en ander verkeer Dalfsen-Nieuwleusen kan dan op maaiveldniveau de N 340 kruisen.
7	Traject Driessen –Oudleusen	A/B			- Tracé ligging A en B zijn hier gelijk

8	Kruising/aansluiting Oudleusen en tracé zuidelijk van Oudleusen	(x)		Met aansluiting op de Dennenkamp met rotonde iets noordelijk van Spiegelstraat. Bocht zuidelijke parallelweg bij tankstation iets flauwer. Niet 'knijpen' dwarsprofiel bij woning/bedrijf Hessenweg 107 (oostkant Oudleusen), maar rechttrekken noordelijke parallelweg en opstellen boerderij aankopen; daardoor ook betere inpassing fietstunnel.	- Compactheid aansluiting variant A heeft voorkeur boven groter ruimtebeslag variant B, en gevolgen daarvan voor naastgelegen agrarisch bedrijf. - Bochtafsnijding vermindert geluidsbelasting woningen kern Oudleusen en is positief voor leefbaarheid en inpassing; extra baten halfverdiepte ligging voor geluid, leefmilieu en landschap wegen niet op tegen hogere kosten en ontsluitingsmogelijkheid bestaand restaurant en benzinestation, en realiseerbaarheid fietstunnel; - Aansluiting Oudleusen in combinatie met aansluiting bij Maneweg/Oosterkampen ontlast parallelwegen op traject Oudleusen-Oosterkampen waardoor nieuwe noordelijke parallelweg geen toegevoegde waarde heeft; ruimte tussen bestaande noordelijke parallelweg en nieuwe N 340 kan beter benut worden;
9	Traject Oudleusen – Maneweg/Oosterkampen	(x)		Tussen hoofdrijbaan en zuidelijke parallelweg brede berm aanhouden (niet 'knijpen'); woningen aan de zuidzijde van de Hessenweg, tegenover Westerkampen, moeten wijken (staan nu 'bovenop' parallelweg)	
10	Kruising/aansluiting? Maneweg/Oosterkampen	(A1)		N 340 op maaiveld en niet halfverdiept. Oosterkampen oostwaarts aansluiten op parallelweg (tot waar parallelweg vanaf de kruising weer op maaiveld is).	- De aansluiting bij de Maneweg/Oosterkampen heeft de voorkeur boven een aansluiting bij De Stouwe vanwege de ontsluiting van congreshotel 'Moorivier' (parallelwegen bij Oudleusen daardoor ook minder belast) en ontsluiting van agrarische gebieden aan zowel de noord- als zuidzijde. Een aansluiting bij De Stouwe ligt t.o.v. de EHS ongunstiger. - De (landschappelijke) voordelen van een halfverdiepte ligging bij de Maneweg/Oosterkampen en de nadelen (bodem en grondwater, en kosten) wegen niet op tegen een inpassing met de N 340 op maaiveld. Door de Oosterkampen meer oostelijk op de parallelweg aan te sluiten, in combinatie met het niet handhaven van de woning Hessenweg 115 (uitkijkend op een talud), verbetert de ruimtelijke inpassing.
11	Traject Oosterkampen-De Stouwe	(x)		T.h.v. Hessenweg 76 dwarsprofiel opbouwen vanaf zuidelijke parallelweg.	- Door de A-variant gering aan te passen kan de bestaande (geluidwerende) erfafscheiding (wal met beplanting) van de woning Hessenweg 76 gespaard blijven.
12	Kruising Aansluiting? De Stouwe	(x)		Gewijzigde situering fietstunnel, buiten winterbed bij westzijde Wildbaan.	- De aansluiting bij de Maneweg/Oosterkampen heeft de voorkeur boven een aansluiting bij De Stouwe (zie bij punt 10). - Tegen de locatie van de in variant A getekende fietstunnel bestaan bezwaren bij het waterschap i.r.t. de doorsnijding van de waterkering en de (deels) buitendijkse ligging. In het voorkeursalternatief is de fietstunnel in westelijke richting verschoven waardoor dit conflict niet optreedt.
13	Traject De Stouwe – Hessenweg-West	x			- Ecoduct realiseren.
14	Kruising Hessenweg-West	(x)		Met meer westelijke aansluiting Varsenerweg op parallelweg (waar zuidelijke parallelweg vanaf kruising terug op maaiveld is).	- Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising Hessenweg-West past (gelet op de afstand) bij de keuze voor een ongelijkvloerse aansluiting/kruising bij de Maneweg/Oosterkampen i.p.v. De Stouwe. - Een ongelijkvloerse kruising bij de Hessenweg-West maakt het voor verkeer vanaf De Wildbaan en Calluna –via de parallelweg- mogelijk hier over te steken en rechtsreeks het centrum van Ommen te bereiken. - Voor de relatie tussen Varsen Noord en Zuid (sociale cohesie en over-en-weer gebruik landbouw) en voor recreatief (fiets-)verkeer is een ongelijkvloerse kruising bij de Hessenweg-West ook van betekenis.

15	Traject Hessenweg-West - N(3)48	x			
16	Knooppunt Varsen	(x)		Met fietsvoorziening tussen de rotondes.	- Knooppuntvariant A faciliteert (meer dan variant B) de hoofdstroom op het Combinatiealternatief en - A zorgt voor een directe verbinding voor (plaatselijk) verkeer naar het centrum van Ommen. - Het zuidoostelijke kwadrant van het knooppunt wordt t.o.v. variant B nagenoeg gevrijwaard van ingrepen (positief voor landbouw, landschap en archeologie).
17	Traject Varsen-Balkerweg (N48 zuid)	(x)		Met ecoduct i.p.v. ecotunnel, gesitueerd halverwege fietstunnel en Bossteeg 2.	- In een ecotunnel is een hoogte van 4 meter nodig. Een eenvoudig ecoduct heeft gelet op de kosten en inpasbaarheid op deze locatie de voorkeur. - Voor fietsers heeft een fietstunnel de voorkeur i.p.v. een viaduct (minder hoogteverschil te overwinnen). - Scheiding van fiets-/wandelverkeer van de ecopassage heeft de voorkeur.
18	Kruising/aansluiting Balkerweg		(x)	Met rotondes op Balkerweg en gewijzigde aansluiting Emslandweg / Hessenweg-West. Uit de verkeersanalyses blijkt dat een vlotte en veilige verkeersafwikkeling met rotondes kan plaatsvinden (onderzoek BVA i.o.v. Ommen).	- Een ruimtelijke inpassing volgens variant B is minder ingrijpend voor de directe omgeving (Meubelwinkel behoudt uitbreidingsmogelijkheden) en heeft de voorkeur, met een aangepaste inpassing van de Hessenweg-West en de Emslandweg (meer overzichtelijk en verkeersveilig).
19	Traject Balkerweg-Arrierveld (N48 noord)	A/B			- Tracéligging A en B zijn hier gelijk
20	Knooppunt Arriërveld	(x)		Met aangepaste vormgeving om aardgasleidingen te ontzien.	- Variant A ligt gunstiger voor het grondwaterbeschermingsgebied Witharen. - Verkeerskundig is er een lichte voorkeur voor variant A omdat de grootste verkeersstroom het beste wordt gefaciliteerd.

Bijlage 2 Relatie voorkeursalternatief met 9 centrale beleidsambities Omgevingsvisie

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek



N 340/N48 Zwolle-Ommen

Relatie voorkeusalternatief met 9 centrale beleidsambities omgevingsvisie
bijlage 2 van Provinciaal Inpassingsplan, regels en toelichting

januari 2011

Relatie voorkeursalternatief met 9 centrale beleidsambities Omgevingsvisie

In het voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten voor de inrichting, zoals opgenomen in de Planstudie/BesluitMER N 340/N48, wordt vanuit voorgaande uitgewerkte doelstelling voor het project N 340/N48 uitwerking gegeven aan ruimtelijke kwaliteit, gebiedsontwikkeling en duurzaamheid.

In de onderstaande tabel is per beleidsambitie uit de Omgevingsvisie aangegeven welke elementen bij de inrichting, overeenkomstig het voorkeursalternatief (VKA) van Gedeputeerde Staten, bijdragen aan de 9 centrale beleidsambities en onderwerpen van provinciaal belang.

People	Profit	Planet
1. Woonomgeving - Uitvoering wijkersbeleid overeenkomstig Omgevingsvisie - Tracéverschuiving bij lintbebouwing Ankum en bij Oudleusen - Voldoende ongelijkvloerse oversteekpunten voor behoud sociale cohesie	2. Economie en vestigingsklimaat - realiseren stroomweg met voldoende en goed gesitueerde ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen, waaronder die op de rijkswegen - tracéligging bij Hessenpoort zodanig dat zowel nog Hessenpoort III realiseerbaar is als versterking van de groene Vechtcorridor - doortrekken van 2x2 rijstroken tot Koesteeg/Dedemsweg - bij knooppuntoplossing Varsen volgens VKA blijft (recreatief) centrum Ommen rechtsrteeks voor plaatselijk (recreatief) verkeer bereikbaar - Goede ontsluiting bedrijven nabij Hessenweg door • Volledige aansluiting Ankummerdijk • Aansluiting bij Maneweg (afslag Mooirivier) en niet bij De Stouwe; • Ontsluiting restaurant en brandstofverkooppunt bij Oudleusen - Grondruilingen en kavelruiprojecten bevorderen door tijdelijk extra gronden te verwerven in het project; - Ongelijkvloerse kruising De Bese, en extra onderdoorgang bij viaduct N 340 bij spoorlijn; beide vooral t.b.v. de landbouw; - Waar mogelijk rekening houden met individuele agrarische bedrijven bij vormgeving aansluitingen: knooppunt bij A28 (noordzijde) en aansluiting Oudleusen (noordzijde) - Uitvoering programma 'Vechtcorridor' - Uitvoering programma 'Investeren in landschap en leefomgeving'	3. Natuur - compacte vormgeving knooppunt met A28 en geen aansluiting ten zuiden van Hessenpoort - toepassen smal wegprofiel door EHS met zo min mogelijk bochtafsnijdingen - beperken geluidhinder door toepassen dubbellaags ZOAB; - aanleg van twee ecoducten; - Faunavoorzieningen als deels uitrasteren van de weg, dassentunnels, ecoduiders en het vispasseerbaar maken van stuwen in watergangen - Led verlichting waar mogelijk en verantwoord gelet op verkeersveiligheid en sociale veiligheid - Compensatie verlies aan wegbegeleidende beplanting en kavelrandbeplanting - Compensatie verlies aan bosareaal - Uitvoering programma 'Vechtcorridor' - Uitvoering programma 'Investeren in landschap en leefomgeving' - Aansluiting bij Maneweg en niet bij De Stouwe (EHS);

4. Steden en landschap - Inpassing met gebruikmaking van opgestelde Landschapsvisie en beeldkwaliteitsplan voor behoud verscheidenheid landschappen - tracéverschuiving (Ankum) en bochtafsnijding (Ouleusen) ten gunste van betere inpassing bij woonomgeving - Uitvoering programma 'Investeren in landschap en leefomgeving' - Uitvoering programma 'Vechtcorridor' - Geen extra nieuwe ontsluitingsweg vanaf aansluiting Ankummerdijk naar Leemculeweg - Deels nieuwe noordelijke parallelweg bij Ankum i.v.m. Bomenrijen bij Rosengaerde - Aansluiting bij Maneweg en niet bij De Stouwe (behoud openheid naar open Vechtuiterwaardengebied dat daar grenst aan de N 340); - Beperking landschappelijk effect aansluiting/kruising door verschuiving oprit bij: • aansluiting Oosterkampen-Maneweg (noordzijde) en • Varsenerweg-Hessenweg-west (zuidzijde) - verminderen verstoring door geluid en licht met dubbellaags ZOAB en –waar mogelijk gelet op veiligheid- met LED verlichting	5. Bereikbaarheid - realiseren stroomweg met voldoende en goed gesitueerde kruisingen en complete aansluitingen, waaronder die op de rijkswegen A28 en N36/N48 - knooppuntoplossing Varsen houdt rekening met opwaardering N 348 tot stroomweg 100 km/uur conform Omgevingsvisie - bij knooppuntoplossing Varsen volgens VKA blijft Ommen-centrum rechtsreeks bereikbaar ook voor plaatselijk (recreatief) verkeer - realiseren bushaltes bij punten waar de weg ongelijkvloers gekruist kan worden (bij aansluitingen en fietstunnels)	6. Watersysteem en klimaat - goede doorstroming voorkomt onnodige CO2 uitstoot - watertoets uitvoeren en gevolg aan geven (o.a. verschuiving fietstunnel bij De Wildbaan en daar waar de weg tevens waterkering is –bij De Stouwe- wegontwerp hierop aanpassen; - zie ook na deze tabel bij 'Vervolg'
--	--	---

7. Veiligheid en gezondheid - aanleg van de nieuwe N 340 conform het duurzaam veilig principe; - herinrichting oude Hessenweg vanaf A28 tot Ankum tot erftoegangsweg en zuidelijke parallelweg ombouwen tot fietsverbinding (één van de drukste fietstrajecten in Overijssel) - Volledige aansluiting Ankummerdijk ontlast parallelwegen ter plaatse - Deels nieuwe noordelijke parallelweg bij Ankum i.v.m. school - Knooppuntoplossing Varsen ontlast wegen in buitengebied zoals Hessenweg-west en Varsenerweg - Rotondes voor verhoging verkeersveiligheid bij volgende aansluitingen • Ankummerdijk • Koesteeg/Dedemsweg • Oudleusen • Varsen • Balkerweg - beperken geluidhinder door toepassen dubbellaags ZOAB; - aanleg fietstunnels; - voorziening op extra punten waar de hulpverleningsdiensten de weg op en af kunnen bij calamiteiten	8. energie - zie na deze tabel bij 'Vervolg'	9. Ondergrond - een ongelijkvloerse aansluitingsvorm bij Varsen waarbij nagenoeg geen nieuw ruimtebeslag optreedt op het gebied zuidoostelijk van het knooppunt (archeologie); - beperken aantasting bodem en grondwater o.a. door: • aangepaste vormgeving knooppunt Arriërveld: vrijwaren grondwaterbeschermingsgebied • viaduct bij spoorlijn i.p.v. tunnel • maaiveldligging N 340 bij Oudleusen - in de aanlegfase mitigerende maatregelen toepassen als: • onderwaterbeton om bemaling te beperken • proefontgravingen archeologie • etc..
--	--	--

Vervolg

In de volgende fasen van het project wordt het wegontwerp verder uitgewerkt, waaronder de mitigerende en compenserende maatregelen.

April 2010 is met deskundigen een duurzaamheidssessie gehouden om extra ideeën te genereren, ook met het oog op de reductie van CO2 uitstoot. Voorbeelden:

- terugdringen CO2 uitstoot door:
 - o energiezuinige verlichting;
 - o licht wegdek voor betere reflectie:minder verlichting nodig;
 - o hergebruik van grondstoffen: o.a. maximaal hergebruik oud asfalt.
- extra bosaanplant ter compensatie van CO2 uitstoot;
- toepassen van een geleiderail van gerecycled kunststof of een houten geleiderail;
- 'aankleden' van geluidsschermen (als deze nodig zijn) voor ruimtelijke kwaliteit.

Bijlage 4 Aanvullend historisch bodemonderzoek

Witteveen+Bos

van Twickelostraat 2

postbus 233

7400 AE Deventer

telefoon 0570 69 79 11

telefax 0570 69 73 44

onderwerp aanvullend historisch bodemonderzoek
project provinciaal inpassingsplan N 340/N48
opdrachtgever provincie Overijssel
projectcode ZL384-76
referentie ZL384-76/strg/016
opgemaakt door C. Koot MSc.
goedgekeurd door ir. C.H. Clemens
status definitief
datum opmaak 23 december 2010
bijlagen I Overzicht verdachte deellocaties (na trechtering)
II Overzicht afgefallen deellocaties (na trechtering)
IIIa Kengetallen bodemkwaliteitskaart gemeente Dalfsen
IIIb Kengetallen bodemkwaliteitskaart gemeente Ommen
IV Resultaten archiefonderzoek gemeente Dalfsen en gemeente Ommen
V Regionale ligging verdachte deellocaties

paraaf 

aan	provincie Overijssel	G.M. van Weerd
kopie	Witteveen+Bos	J. Looijen
		A. Zandvoort

1. INLEIDING

Voor het project 'Provinciaal Inpassingsplan N 340/N48' is door Witteveen+Bos een aanvullend historisch onderzoek uitgevoerd. Voor de 'Planstudie BesluitMER N 340/N48' (september 2010) is reeds een beperkt historisch onderzoek uitgevoerd. Om te bepalen of de risico's en kosten die zijn gerelateerd aan de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) van invloed zijn op de realisatie van het plan is een aanvullend historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Het aanvullend onderzoek is dus gericht op het onderbouwen van het Provinciaal Inpassingsplan. Navolgend worden de uitgevoerde werkzaamheden, de resultaten van het aanvullend historisch onderzoek en een inschatting van de kosten en risico's beschreven.

2. WERKZAAMHEDEN

De toegepaste methode voor het aanvullend historisch onderzoek is gebaseerd op de NEN5725, maar gezien het doel van het onderzoek (het globaal bepalen van kosten en risico's van eventueel aanwezige verontreiniging in de bodem) is gekozen voor een maatwerk aanpak.

Als eerste stap van het aanvullend historisch onderzoek is het Geografisch Landelijk Overheids Bodem Informatiesysteem (GLOBIS) geraadpleegd. Hiervoor is een contour van 250 m om de te vernieuwen weg (voorkeursalternatief) getrokken. De gegevens uit GLOBIS van alle potentieel verdachte locaties binnen deze contour zijn door de provincie Overijssel aangeleverd. Het betreft in totaal 46 potentieel verdachte locaties. In het GLOBIS is per potentieel verdachte locatie de UBI-klasse weergegeven. De Uniforme Bron Indeling potentieel bodemverontreinigende activiteiten (UBI-code) geeft aan elke activi-

teit die mogelijk bodemverontreiniging kan veroorzaken een unieke code. Vervolgens zijn deze codes ingedeeld in 8 klassen (klasse 1 t/m 8), waarbij voor klasse 1 het risico op verontreiniging het kleinst is en bij klasse 8 het risico op verontreiniging het grootst is.

trechtering gegevens GLOBIS

De 46 potentieel verdachte locaties zijn nader bekeken en geprioriteerd. Er is een selectie gemaakt van verdachte locaties welke daadwerkelijk van invloed kunnen zijn op de kosten en risico's van de geplande ingrepen. Bij de trechtering is navolgende selectie (in genoemde volgorde) toegepast:

- locaties op een afstand van meer dan 100 m vanaf de geplande ingrepen vallen af (19 locaties). Verwacht wordt dat activiteiten op deze afstand geen invloed hebben (gehad) op de kwaliteit van de bodem ter plaatse van de ingrepen;
- locaties met de beoordeling 'niet verontreinigd' of 'niet ernstig' vallen af (4 locaties). Deze locaties zijn voldoende onderzocht (vervolgstatus) en de activiteiten op deze locaties hebben geen invloed (gehad) op de kwaliteit van de bodem ter plaatse van de ingrepen;
- locaties op een afstand tussen de 50 en 100 m vanaf de geplande ingrepen en waarvan de UBI-klasse lager is dan 6 of waarvan de beoordeling niet gelijk is aan 'potentieel urgent' of 'potentieel ernstig' vallen af (3 locaties). Daar de locaties niet potentieel ernstig verontreinigd zijn (UBI-klasse < 6) en de afstand meer dan 50 m vanaf de geplande ingrepen bedraagt, wordt verwacht dat de activiteiten op deze locaties geen invloed hebben (gehad) op de bodemkwaliteit ter plaatse van de geplande ingrepen;
- locaties op een afstand van 0 tot 50 m vanaf de geplande ingrepen en met een UBI-klasse lager dan 6 en met een beoordeling anders dan 'potentieel urgent' of 'potentieel ernstig' vallen af (3 locaties). Verwacht wordt dat de activiteiten op deze locaties geen invloed hebben (gehad) op de bodemkwaliteit ter plaatse van de geplande ingrepen;
- locaties op een afstand van meer dan 25 m vanaf de geplande ingrepen en de UBI-klasse is lager dan 6 en de verdachte activiteit betreft enkel een tank vallen af (1 locatie). Verwacht wordt dat bij een onder- of bovengrondse tank alleen lokaal verontreinigingen worden aangetroffen en de activiteit derhalve geen invloed heeft gehad op de bodemkwaliteit ter plaatse van de ingrepen.

Op basis van bovengenoemde trechtering blijven 16 verdachte deellocaties over (zie bijlage I). De regionale ligging van de 16 verdachte deellocaties is weergegeven op de kaart in bijlage V. De door de trechtering afgevalen 30 verdachte locaties zijn weergegeven in bijlage II.

Voor de 16 verdachte locaties is een aanvullend historisch onderzoek uitgevoerd. De 16 verdachte locaties liggen allen binnen de gemeente Ommen of de gemeente Dalfsen. Op 26 oktober 2010 is het Bodem- en Hinderwetarchief van de gemeente Dalfsen en de gemeente Ommen bezocht. Het doel van het archiefonderzoek is aanvullende informatie te verkrijgen over de op de locatie uitgevoerde activiteiten, gebruikte stoffen en eventuele omvang van verontreiniging.

Tevens zijn voor de gemeenten Zwolle, Ommen en Dalfsen de bodemkwaliteitskaarten opgevraagd.

3. RESULTATEN AANVULLEND HISTORISCH ONDERZOEK

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, zijn voor het aanvullend historisch onderzoek twee bronnen geraadpleegd: de bodemkwaliteitskaarten van de betrokken gemeenten (Zwolle, Ommen en Dalfsen) en de Bodem- en Hinderwetarchieven van de gemeente Ommen en Dalfsen. Navolgend worden de resultaten per geraadpleegde bron beschreven.

3.1. Bodemkwaliteitskaarten

De gemeenten Ommen, Dalfsen en Zwolle beschikken over een bodemkwaliteitskaart. Echter, er zijn plannen om een regionale bodemkwaliteitskaart te maken, waardoor grondverzet tussen de betrokken gemeenten makkelijker wordt. Zowel de gemeente Ommen als de gemeente Dalfsen gaan deelnemen aan de regionale bodemkwaliteitskaart. Zodra de regionale bodemkwaliteitskaart gerealiseerd is, komt

de huidige bodemkwaliteitskaart te vervallen. Mogelijk vindt dit reeds in 2011 plaats, en dus heeft deze ontwikkeling mogelijk consequenties voor onderhavig project. Door het realiseren van de regionale bodemkwaliteitskaart wordt intergemeentelijk grondverzet vergemakkelijkt, waardoor mogelijk efficiënter gebruik gemaakt kan worden van grondoverschotten of grondtekorten. De gemeente Zwolle doet naar alle waarschijnlijkheid niet mee met de regionale bodemkwaliteitskaart, daar de bodemkwaliteitskaart in deze gemeente nog op het oude stoffenpakket is gebaseerd.

bodemkwaliteitskaart gemeente Zwolle

De gemeente Zwolle beschikt over een bodemfunctieklassenkaart en een bodemkwaliteitsklassenkaart. De functieklassen indeling is gebaseerd op het gebiedsgericht milieubeleid van de gemeente. Het plangebied voor de N 340 binnen de gemeente Zwolle heeft voornamelijk de functie AW2000. Het noordelijk deel van het plangebied grenst aan een gebied met de functie industrie. Het gebied ten zuiden van het plangebied heeft de functie 'buitendijksgebied'. Op de bodemkwaliteitsklassenkaart is te zien dat alleen ter plaatse van het centrumgebied van Zwolle sprake is van verhoogde achtergrondgehalten, terwijl in de rest van de gemeente de grond schoon is (de grond voldoet aan de generieke achtergrondwaarden, klasse AW2000).

In het plangebied binnen de gemeente Zwolle is geen grondwaterbeschermings- of waterwingebied aanwezig.

bodemkwaliteitskaart gemeente Dalfsen

Bij de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Dalfsen is het gemiddelde gebruikt om de bodemkwaliteitszone te karakteriseren. Daarnaast is de 95-percentielwaarde (P95) gehanteerd om vast te stellen of grondverzet mogelijk is.

In de bodemkwaliteitskaart zijn voor de boven- en ondergrond de zones met vergelijkbare bodemkwaliteit aangegeven. In totaal zijn er voor de bovengrond 4 bodemkwaliteitszones onderscheiden waarvoor de bodemkwaliteit, op basis van het gemiddelde, gekarakteriseerd is. De ondergrond is onderverdeeld in 3 zones. De gebiedseigen bodemkwaliteit is getoetst aan de samenstellingswaarden 1 en 2 voor de standaard bodem. De 95-percentielwaarden zijn getoetst aan het gemiddelde van samenstellingswaarde 1 en 2. In tabel 1 is weergegeven welke zones onderscheiden worden en wat de diffuse bodemkwaliteit is.

tabel 1. Overzicht bodemkwaliteitszones gemeente Dalfsen

bovengrond	ondergrond
buitengebied - schoon	buitengebied - schoon
wegbermen verharde wegen – MVR PAK	
wonen – schoon	wonen - schoon
bedrijventerreinen - schoon	bedrijventerreinen - schoon

In geen enkele zone overschrijdt de P95 het gemiddelde van samenstellingswaarde 1 en 2. Dit betekent dat in alle zones in principe vrij grondverzet mogelijk is, waarbij voor de zone wegbermen een uitzondering wordt gemaakt.

Een deel van het plangebied (gebied ten zuidoosten van industrieterrein Hessenpoort) valt binnen een grondwaterbeschermingsgebied. In deze gebieden is hergebruik van licht verontreinigde grond niet toegestaan. Voor het verplaatsen van licht verontreinigde grond binnen een grondwaterbeschermingsgebied kan in bijzondere gevallen een ontheffing verleend worden. De gemeente Dalfsen verleent deze ontheffing. Belangrijke voorwaarde hiervoor is kwaliteitsborging en handhaafbaarheid. Dit houdt in dat alle vrijkomende grond uit de gemeente Dalfsen in deze gebieden toegepast kan worden, mits onverdacht voor lokale verontreinigingen. Een uitzondering hierop is de grond die vrijkomt uit de wegbermen.

Deze grond mag alleen toegepast worden in grondwaterbeschermings- of grondwaterwingebieden, als uit een partijkeuring blijkt dat er sprake is van schone grond.

bodemkwaliteitskaart gemeente Ommen

De bodem in de gemeente Ommen is in drie zones ingedeeld: woningbouw, huidig- en toekomstige bedrijventerreinen en het landelijk gebied. Voor iedere zone is de achtergrondwaarde (= het gemiddelde gehalte) vastgesteld. Zowel de boven- als ondergrond zijn voor de gehele gemeente relatief schoon. Alleen in de bovengrond van de zone 'woningbouw' is sprake van een licht verhoogd gehalte aan PAK. Het gehele plangebied voor de N 340 binnen de gemeente Ommen valt binnen de zone 'landelijk gebied'.

Een deel van het plangebied (het noordelijkste deel van de N48) ligt deels net binnen het grondwaterbeschermingsgebied Witharen. Binnen het grondwaterbeschermingsgebied is alleen grondverzet toegestaan als de grond uit (hetzelfde) grondwaterbeschermingsgebied én uit dezelfde zone afkomstig is. Bij betrekking van grond van buiten het grondwaterbeschermingsgebied of buiten de zone is dit alleen toegestaan wanneer de kwaliteit niet afwijkt van de lokale bodemkwaliteit. Hiervoor dienen minimaal analyseresultaten van een bruikbaar recent bodemonderzoek (NEN 5740) aanwezig te zijn.

De kengetallen voor de verschillende zones van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Dalfsen en de gemeente Ommen zijn opgenomen in bijlage IIIa (Dalfsen) en IIIb (Ommen).

3.2. Resultaten archiefonderzoek

Van de in totaal 46 potentieel verdachte deellocaties uit GLOBIS zijn 30 locaties op basis van de trechtering afgevalen en niet verder onderzocht (zie hoofdstuk 2). Voor de 16 overgebleven verdachte deellocaties is archiefonderzoek uitgevoerd. Hiervoor is het Bodem- en Hinderwetarchief van de gemeente Ommen en de gemeente Dalfsen geraadpleegd. Een overzicht van de resultaten van het archiefonderzoek is weergegeven in bijlage IV. Navolgend is een korte samenvatting weergegeven van de belangrijkste conclusies.

onverdachte locaties

Van de 16 onderzochte verdachte deellocaties worden op basis van het archiefonderzoek 7 locaties beoordeeld als onverdacht. Voor deze locaties heeft reeds uitgevoerd bodemonderzoek aangetoond dat er maximaal licht verhoogde gehalten in grond en grondwater zijn gemeten. Voor de onverdachte locaties waarvoor geen bodemonderzoek beschikbaar is, tonen vergunningen uit het Hinderwetarchief aan dat er juiste voorzieningen zijn getroffen om bodemverontreiniging te voorkomen of dat de verdachte activiteiten reeds lang geleden zijn beëindigd. De gegevens uit het Hinderwetarchief geven echter geen uitsluit over de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Aangenomen wordt dat er door de getroffen maatregelen geen bodemverontreiniging heeft plaatsgevonden.

verdachte locaties

Voor 9 van de 16 verdachte locaties is de verontreinigings situatie of de status onbekend. Deze conclusie is als volgt tot stand gekomen:

- op basis van informatie en vergunningen uit het Hinderwetarchief blijkt dat er daadwerkelijk verdachte activiteiten zijn uitgevoerd;
- op basis van beschikbare bodemonderzoeken kan geconcludeerd worden dat de bodembedreigende activiteiten daadwerkelijk hebben geleid tot sterk verhoogde gehalten in grond of grondwater. Onbekend is of de locatie inmiddels is gesaneerd of dat de verontreiniging nog steeds aanwezig is;
- er is geen (recent) bodemonderzoek beschikbaar. Onbekend is of de bodembedreigende activiteiten daadwerkelijk hebben geleid tot een verontreiniging van grond of grondwater.

Op basis van het aanvullend historisch onderzoek worden de volgende percelen als verdacht beoordeeld (de locaties zijn nader beschreven in bijlage IV en de regionale ligging van de verdachte locaties is weergegeven op de kaart in bijlage V):

- Hessenweg 10 (GLOBIS code OV014800196);
- Hessenweg 59 (GLOBIS code OV014800272);
- Hessenweg 71 (GLOBIS code OV014800273);
- Hessenweg 86 (GLOBIS code OV014800054);
- Parallelstraat 4 (GLOBIS code OV014800294);
- Parallelstraat 12 (GLOBIS code OV014800295);
- Balkerweg 22d (GLOBIS code OV017500158);
- Varseneresweg 3 (GLOBIS code OV017500403);
- Varseneresweg 10 (GLOBIS code OV017500580).

4. INSCHATTING RISICO'S EN KOSTEN BODEMVERONTREINIGING

Zoals in paragraaf 3.2 is beschreven kan voor 9 verdachte deellocaties op basis van het onderzoek niet uitgesloten worden of wel of niet sprake is van verontreiniging.

Voor deze 9 deellocaties is voornamelijk sprake van risico op verontreiniging met minerale olie (als gevolg van brandstoftanks), verontreiniging met zware metalen of verontreiniging met asbest. Of daadwerkelijk sprake is van (een geval van ernstige) verontreiniging en of deze van invloed is geweest op de kwaliteit van de bodem ter plaatse van de geplande ingrepen, dient door middel van onderzoek (voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden) te worden aangetoond. De 9 verdachte deellocaties bevinden zich allen buiten de contouren van de geplande ingrepen en betreffen voornamelijk lokale spots. Gezien de afstand tot de geplande ingrepen wordt het niet waarschijnlijk geacht dat de verdachte deellocaties van invloed zijn geweest op de bodemkwaliteit ter plaatse van de ingrepen. Voor dit stadium van het project wordt echter voorzichtigheidshalve aangenomen dat voor elk van de drie verontreinigingen (minerale olie, zware metalen en asbest) één locatie gesaneerd dient te worden (totaal dus 3 stuks) voor de aanleg van de N 340.

Op 2 van de 9 verdachte deellocaties is mogelijk tevens sprake van een pluim verontreinigd grondwater. Het betreft Balkerweg 22d (provinciale code OV017500158) en Varseneresweg 3 (provinciale code OV017500403). Ter plaatse van Balkerweg 22d is een zeefdrukkerij gevestigd geweest, waarbij lozingen op het oppervlaktewater hebben plaatsgevonden. Voor deze locatie is geen bodemonderzoek beschikbaar. Ter plaatse van Varseneresweg 3 is een garagebedrijf en later een transportbedrijf gevestigd (geweest). In het grondwater is een sterk verhoogd gehalte aan minerale olie en matig verhoogd gehalte aan xylenen aangetoond. Voor beide locaties wordt verwacht dat de grondwaterstromingsrichting van het plangebied af is, waardoor een eventueel aanwezige pluim zich niet richting het plangebied heeft verplaatst.

Echter, bij de aanleg van de weg kan het noodzakelijk zijn grondwater te onttrekken om bepaalde ingrepen uit te voeren. Dit kan tot gevolg hebben dat de pluim wordt aangetrokken. Voor de inschatting van de kosten wordt aangenomen dat ter plaatse van één van de twee locaties daadwerkelijk grondwateronttrekking zal plaatsvinden ten behoeve van de uitvoering van de ingrepen. Voorzichtigheidshalve wordt aangenomen dat de pluim hierdoor wordt aangetrokken, wat tot gevolg heeft dat het onttrokken grondwater niet zonder meer geloosd mag worden en dus zal dit water gezuiverd moeten worden.

Voor het globaal inschatten van de kosten voor de sanering van de verontreinigde locaties zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- één locatie met 2 ondergrondse brandstoftanks dient gesaneerd te worden. Bij de sanering worden de tanks verwijderd en tevens wordt 100 m³ met minerale olie verontreinigde grond afgegraven en afgevoerd;
- één locatie dient gesaneerd te worden in verband met een sterke verontreiniging met zware metalen. Bij de sanering wordt 100 m³ afgegraven en afgevoerd;
- één locatie dient gesaneerd te worden in verband met de aanwezigheid van asbest in de bodem. Bij de sanering worden 2 ruimtelijke eenheden (1 RE = 1.000 m²) schoongemaakt doormiddel van zeven en handpicking;
- ter plaatse van één locatie met een verontreinigde grondwaterpluim vindt gedurende 6 maanden grondwateronttrekking plaats. Hierbij wordt 5 m³/uur grondwater onttrokken en gezuiverd;
- daar de bovengenoemde gevallen per afzonderlijke locatie op ernst en spoed beschikt dienen te worden, de periode van uitvoering per locatie kan verschillen en de locaties mogelijk niet allemaal in dezelfde gemeente liggen, is uitgegaan van 4 afzonderlijke saneringsplannen en aanbestedingen. Hier zijn derhalve vier afzonderlijke bestekken voor nodig.

Met inachtneming van bovengenoemde uitgangspunten zal de sanering van de vier verontreinigde locaties globaal liggen tussen de EUR 382.000,00 en de EUR 573.000,00 (exclusief omzetbelasting, inclusief een post onvoorzien van 20 %). De toegepaste bandbreedte over het totaalbedrag bedraagt 20 %.

BIJLAGE I Overzicht verdachte deellocaties (na trechtering)

OVERZICHT VERDACHTE DEELLOCATIES (16 LOCATIES, OVERGEBLEVEN NA TRECHTERING)

Globis code	adres	plaats	gem code	UBI 1	UBI-score	UBI-klasse	soort 1	start	eiinde	stat_oord	stat_werk	afstand tot project (m)	benoemd	vervallen	verontreinigd	opmerking
OV014800004	Hessenweg 50	DALFSEN	0148	51571	276	6	auto- en motorensloperij	9999	9999	PE	O30	25				
OV014800004	Hessenweg 50	DALFSEN	0148	999999	-	-	onbekend	9999	9999	PE	O30	25	Nee	Nee	Onvoldoende	onderzocht
OV014800012	Om de Landskroon 16	Dalfsen	0148	287504	54	4	smederij	9999	9999		A15	20	nee	nee	nee	benzinstation: huidig gebruik
OV014800054	Hessenweg 86	DALFSEN	0148	999999	-	-	onbekend	9999	9999	PE	O30	15	Nee	Nee	Onbekend	
OV014800196	Hessenweg 10-10a	DALFSEN	0148	4542	0	1	timmerwerkplaats	1975	9999	PU	O05	30				
OV014800196	Hessenweg 10-10a	DALFSEN	0148	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	1975	9999	PU	O05	30				
OV014800196	Hessenweg 10-10a	DALFSEN	0148	26611	147	5	betonwarenfabriek	1975	9999	PU	O05	30				
OV014800196	Hessenweg 10-10a	DALFSEN	0148	5050	420	8	benzine-service-station	1967	9999	PU	O05	30				
OV014800272	Hessenweg 59	DALFSEN	0148	287504	54	4	smederij	1967	9999	PU	O05	15				
OV014800272	Hessenweg 59	DALFSEN	0148	631300	99,7	4	brandstoftank (bovengronds)	1975	9999	PU	O05	15				
OV014800272	Hessenweg 59	DALFSEN	0148	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	1976	9999	PU	O05	15				
OV014800272	Hessenweg 59	DALFSEN	0148	501044	111	5	autoreparatiebedrijf	1976	9999	PU	O05	15				
OV014800273	Hessenweg 71	DALFSEN	0148	900037	360,9	7	stortplaats puin en/of bouw- en sloopafval op land	1982	1983	PU	O05	50				
OV014800274	Hessenweg 50 A	DALFSEN	0148	631236	276	6	autowrakterrein	1990	9999	PE	O05	50				
OV014800294	Parallelstraat 4	DALFSEN	0148	287504	54	4	smederij	1961	9999	PU	O05	10				
OV014800295	Parallelstraat 12	DALFSEN	0148	512	23	3	landbouwartikelengroothandel	1977	9999	PE	O05	10				
OV014800295	Parallelstraat 12	DALFSEN	0148	157101	216	6	vee- en mengvoederfabriek	1977	9999	PE	O05	10				
OV014804417	N 340 Hessenweg	DALFSEN	0148									0				
OV017500158	Balkerweg 22d	OMMEN	0175	999999	-	-	onbekend	9999	9999	PE	A15	25	Nee	Nee	Nee	
OV017500232	Balkerweg 18	OMMEN	0175	292406	266	6	machine- en apparatenreparatiebedrijf	1984	9999	PE	O05	35				
OV017500233	Balkerweg 22 A	OMMEN	0175	631265	97,4	4	stookolietank (ommuurd)	1964	1977	PE	O05	40				woonwinkel: huidiggebruik
OV017500233	Balkerweg 22 A	OMMEN	0175	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	9999	1991	PE	O05	40				woonwinkel: huidiggebruik
OV017500233	Balkerweg 22 A	OMMEN	0175	14125	234	6	grasdrogerij (tanks)	1964	1977	PE	O05	40				woonwinkel: huidiggebruik
OV017500403	Varseneresweg 3	OMMEN	0175	631241	237	6	dieseltank (ondergronds)	9999	1991	E	O30	25	Ja	Nee	>I	
OV017500580	Varsenerdijk 10	OMMEN	0175	631242	99,8	4	hbo-tank (ondergronds)	9999	1997	PV	A15	40				
OV017500580	Varsenerdijk 10	OMMEN	0175	631241	237	6	dieseltank (ondergronds)	9999	9999	PV	A15	40				
OV017500638	Hessenweg West 5	OMMEN	0175									30				autobedrijf: huidig gebruik

Stat_oord

code	omschrijving
NV	niet verontreinigd
PV	potentieel verontreinigd
PE	potentieel ernstig
PU	potentieel urgent
NE	niet ernstig
E	ernstig, niet urgent
geen code	onbekend

Stat_werk

code	omschrijving
O30	uitvoeren NO
O31	uitvoeren aanvullend NO
A15	voldoende onderzocht
O11	uitvoeren aanvullend OO
O05	uitvoeren HO
geen code	onbekend

BIJLAGE II Overzicht afgevalen deellocaties (na trechtering)

OVERZICHT AFGEVALLEN DEELLOCATIES (30 LOCATIES, AFGEVALLEN DOOR TRECHTERING)

Globis code	adres	plaats	gem code	UBI 1	UBI-score	UBI-klasse	soort 1	start	einde	stat oord	stat werk	benoemd	vervallen	verontreinigd	afstand tot project	uit selectie:
OV014800024	Parallelstraat 5	DALFSEN	0148	287504	54	4	smederij	1967	9999	NE	A15	Nee	Nee	>S		5 NE + A15
OV014800024	Parallelstraat 5	DALFSEN	0148	287504	54	4	smederij	1981	9999	NE	A15					5 NE + A15
OV014800024	Parallelstraat 5	DALFSEN	0148	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	9999	2000	NE	A15					5 NE + A15
OV014800024	Parallelstraat 5	DALFSEN	0148	631300	99,7	4	brandstoftank (bovengronds)	1981	9999	NE	A15					5 NE + A15
OV014800024	Parallelstraat 5	DALFSEN	0148	293202	111	5	landbouwmachinereparatiebedrijf	1981	9999	NE	A15					5 NE + A15
OV014800024	Parallelstraat 5	DALFSEN	0148	631241	237	6	dieseltank (ondergronds)	9999	2000	NE	A15					5 NE + A15
OV014800024	Parallelstraat 5	DALFSEN	0148	631246	237	6	benzinetank (ondergronds) 3x	9999	2000	NE	A15					5 NE + A15
OV014800096	Hessenweg 24	DALFSEN	0148	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	1969	9999	NV	A15	Ja	Nee	Nee		10 NV + A15
OV014800099	Parallelstraat 10	DALFSEN	0148	287504	54	4	smederij	1956	9999	NV	A15	Nee	Nee	>S		10 NV + A15
OV017500284	Ommerkan W 3	OMMEN	0175	293202	111	5	landbouwmachinereparatiebedrijf	1989	9999		A15					10 klasse <6, niet PU
OV014800325	Parallelstraat 8	DALFSEN	0148	2051	9	2	houtwarenindustrie	1975	9999	PE	O05					15 klasse <6, niet PU
OV014800325	Parallelstraat 8	DALFSEN	0148	266	147	5	beton- en cementwarenindustrie	1975	9999	PE	O05					15 klasse <6, niet PU
OV014800293	Parallelstraat 7	DALFSEN	0148	201012	0	1	hout- en plaatmateriaalzagerij	1939	9999	PE	O05					30 klasse <6, niet PU
OV014800293	Parallelstraat 7	DALFSEN	0148	2051	9	2	houtwarenindustrie	1975	9999	PE	O05					30 klasse <6, niet PU
OV014800293	Parallelstraat 7	DALFSEN	0148	266	147	5	beton- en cementwarenindustrie	1975	9999	PE	O05					30 klasse <6, niet PU
OV014800271	Hessenweg 53	DALFSEN	0148	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	1939	9999	PU	O05					30 klasse <6, tank
OV014800106	Schoolstraat 5	DALFSEN	0148	293202	111	5	landbouwmachinereparatiebedrijf	1983	9999	NE	A15	Nee	Nee	>S		40 NE + A15
OV014800106	Schoolstraat 5	DALFSEN	0148	14121	100	5	loonbedrijf t.b.v. land- en tuinbouw	1983	9999	NE	A15					40 NE + A15
OV014800106	Schoolstraat 5	DALFSEN	0148	50511	320,9	7	benzinepompijninstallatie	1983	9999	NE	A15					40 NE + A15
OV014800106	Schoolstraat 5	DALFSEN	0148	515522	371,7	7	bestrijdingsmiddelengroothandel	1992	9999	NE	A15					40 NE + A15
OV014800014	Schoolstraat 1 (Oudleusen)	OUDELEUSEN	0148	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	1968	9999	PV	O11	Nee	Nee	Nee		60 >50m, klasse <6
OV014800014	Schoolstraat 1 (Oudleusen)	OUDELEUSEN	0148	501044	111	5	autoreparatiebedrijf	1968	9999	PV	O11					60 >50m, klasse <6
OV017500630	Balkerweg 17	OMMEN	0175													70 >50m, niet PU/PE
OV019300030	Kranenburgweg 53	Zwolle	-	999999	-		onbekend	9999	9999			Nee	Nee	Nee		70 >50m, niet PU/PE
OV014800275	Hessenweg 72	DALFSEN	0148	4542	0	1	timmerwerkplaats	1978	9999		A15					110 >100m
OV017500402	Tussenweg 3	OMMEN	0175	631241	237	6	dieseltank (ondergronds)	9999	1988	PV	A15					110 >100m
OV019300109	Zandwinning Tempelkolk	ZWOLLE	-	900015	362,7	7	baggerspeciedepot (op land)	9999	9999			Ja	Nee	>S		110 >100m
OV014800057	Schoolstraat Oudleus 22	DALFSEN	0148	6024	137	5	transportbedrijf	9999	9999	PE	A15					120 >100m
OV014800057	Schoolstraat Oudleus 22	DALFSEN	0148	999999	-		onbekend	9999	9999	PE	A15	Nee	Nee	Onbekend		120 >100m
OV017500230	Balkerweg 21	OMMEN	0175	2051	9	2	houtwarenindustrie	1941	9999	PU	O05					120 >100m
OV017500230	Balkerweg 21	OMMEN	0175	29	266	6	machine- en apparatenindustrie	1951	9999	PU	O05					120 >100m
OV017500230	Balkerweg 21	OMMEN	0175	5050	420	8	benzine-service-station	1951	1974	PU	O05					120 >100m
OV014804392	Schoolstraat Oudleus 9	DALFSEN	0148													125 >100m
OV017500395	Hessenweg West 3	OMMEN	0175	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	9999	1997	PV	A15					130 >100m
OV014800270	Hessenweg 45	DALFSEN	0148	287504	54	4	smederij	1924	9999		A15					150 >100m
OV014800285	Leusener Es 1	DALFSEN	0148	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	1972	9999	PU	O05					150 >100m
OV014800285	Leusener Es 1	DALFSEN	0148	501044	111	5	autoreparatiebedrijf	1967	9999	PU	O05					150 >100m
OV014800285	Leusener Es 1	DALFSEN	0148	502042	336	7	autoplaatwerkerij annex -spuiterij	1967	9999	PU	O05					150 >100m
OV014800097	Leusener Es 5	DALFSEN	0148	4542	0	1	timmerwerkplaats	1989	1992	NV	A15					160 >100m
OV014800097	Leusener Es 5	DALFSEN	0148	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	1972	9999	NV	A15	ja	Nee	Nee/onbekend		160 >100m
OV014800097	Leusener Es 5	DALFSEN	0148	631242	99,8	4	hbo-tank (ondergronds)	1985	9999	NV	A15					160 >100m
OV014800097	Leusener Es 5	DALFSEN	0148	201024	222	6	verfspuitinrichting (hout)	1989	1992	NV	A15					160 >100m
OV014800097	Leusener Es 5	DALFSEN	0148	21211	340,4	7	papier- en kartonverpakkingsmiddelenfabriek	1985	9999	NV	A15					160 >100m
OV014800040	Engellandweg 6a	DALFSEN	0148	4542	0	1	timmerwerkplaats	9999	8888	PE	O05	Per definitie	Nee	Onbekend		160 >100m
OV017500488	Varsenerweg 15	OMMEN	0175	631300	99,7	4	brandstoftank (bovengronds)	9999	2005	PE	O05					170 >100m
OV017500488	Varsenerweg 15	OMMEN	0175	631241	237	6	dieseltank (ondergronds)	9999	9999	PE	O05					170 >100m
OV017500491	Hessenweg West 16	OMMEN	0175	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	9999	9999	PV	A15					170 >100m
OV017500346	Emslandweg 1	OMMEN	0175	631240	99,9	4	brandstoftank (ondergronds)	1992	9999	PV	A15					180 >100m
OV017500235	Broekdijkje 7	OMMEN	0175	900011	362,9	7	rioolwaterzuiveringsinrichting (rwzi)	1968	9999		A15					200 >100m
OV017500356	Varsenerweg 1	OMMEN	0175	631241	337	6	dieseltank (ondergronds)	9999	9999	PV	A15					210 >100m
OV017500468	Weth. Petterweg 11	OMMEN	0175							PV	A15					210 >100m
OV014800047	Engellandweg 5	DALFSEN	0148	452111	11	3	burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf	1975	8888	NE	A15					290 >100m
OV014800047	Engellandweg 5	DALFSEN	0148	20301	149	5	timmerfabriek	1975	8888	NE	A15	Per definitie	-	Onbekend		290 >100m
OV014800003	Wagteveldweg 8	DALFSEN	0148	631241	237	6	dieseltank (ondergronds)	9999	1992	PE	O31					370 >100m

BIJLAGE III a. Kengetallen bodemkwaliteitskaart gemeente Dalfsen

Bijlage : statistische kentallen en zonering voor standaard bodem van de gemeente Dalfsen

Parameter	Cor LOS	Aantal monst-ers	Aantal uitb.	drempel uitb.	gem	P25	P50	P80	P90	P95	Max.
0.0-0.5 m-mv											
1. Buitengebied incl. onverharde wegberm; Gem.lutum: 3,45; Aantal lutum: 332; Gem.Org.Stof: 4,19; Aantal Org.Stof: 337											
As__	0,62	404	2	19,9	6,94	4,5	5,62	11,24	11,24	11,24	24,00
Cd	0,65	404	0	0,7	0,40	0,33	0,43	0,43	0,54	0,54	0,59
Cr	0,57	404	0	47,5	13,02	8,79	12,3	18,45	18,45	19,33	37,00
Cu	0,54	404	2	40,3	13,05	6,43	10,48	16,91	23,89	33,08	44,00
Hg	0,72	404	0	0,5	0,12	0,08	0,1	0,19	0,19	0,19	0,35
Pb	0,68	404	3	60,0	22,49	13,42	18,43	29,49	36,86	45,71	170,00
Ni	0,38	404	0	20,0	8,03	5,46	9,11	9,11	9,11	10,08	12,00
Zn	0,48	404	0	172,3	49,88	29,41	42,01	71,43	91,38	111,34	92,00
PAK	1	403	38	2,0	0,80	0,14	0,2	0,70	1,70	3,88	16,00
EOX	1	402	11	1,0	0,28	0,07	0,15	0,30	0,50	0,7	15,50
2. Bedrijventerreinen; Gem.lutum: 2,67; Aantal lutum: 107; Gem.Org.Stof: 3,57; Aantal Org.Stof: 114											
As__	0,6	168	0	19,1	6,69	4,64	5,8	11,60	11,60	11,6	16,00
Cd	0,63	168	2	0,9	0,47	0,45	0,45	0,56	0,56	0,89	1,10
Cr	0,55	168	0	53,3	13,21	6,32	12,65	18,97	18,97	20,87	36,00
Cu	0,52	168	1	56,7	17,59	6,72	12,68	23,81	36,49	42,44	130,00
Hg	0,71	168	1	0,5	0,14	0,1	0,1	0,20	0,20	0,27	0,60
Pb	0,66	168	0	108,4	31,39	13,75	22,67	44,13	71,34	90	100,00
Ni	0,36	165	9	9,7	11,91	9,67	9,67	11,05	16,41	31,25	30,00
Zn	0,45	168	0	170,1	58,93	30,93	44,19	73,35	110,69	160,29	160,00
PAK	1	161	10	2,6	0,94	0,08	0,3	1,00	1,60	3,49	18,00
EOX	1	165	5	0,8	0,20	0,07	0,07	0,30	0,50	0,69	0,97
3. Wonen; Gem.lutum: 2,88; Aantal lutum: 162; Gem.Org.Stof: 4,35; Aantal Org.Stof: 173											
As__	0,62	252	0	20,3	6,11	4,54	4,54	11,35	11,35	11,35	7,00
Cd	0,65	250	1	0,9	0,44	0,43	0,43	0,54	0,54	0,54	0,90
Cr	0,56	250	2	48,4	14,55	8,97	12,55	18,83	18,83	18,83	77,00
Cu	0,54	258	1	54,9	15,14	6,52	12,1	20,48	28,95	37,23	70,00
Hg	0,72	253	2	0,6	0,14	0,06	0,1	0,19	0,23	0,31	1,00
Pb	0,67	261	6	119,8	37,14	13,51	23,76	47,52	81,09	118,22	200,00
Ni	0,37	250	0	20,9	8,87	5,7	9,51	9,51	10,76	18,05	18,50
Zn	0,47	259	0	244,9	68,01	30,07	49,4	92,36	146,06	199,77	200,00
PAK	1	245	15	3,2	0,90	0,14	0,3	1,30	2,38	3,57	10,51
EOX	1	243	6	1,2	0,31	0,07	0,14	0,40	0,58	0,8	13,00
4. Wegbermen verhard; Gem.lutum: 2,23; Aantal lutum: 14; Gem.Org.Stof: 4,25; Aantal Org.Stof: 12											
As__	0,61	44	1	4,6	5,05	4,62	4,62	4,62	5,77	7,46	7,50
Cd	0,64	44	0	0,4	0,40	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,4-
Cr	0,54	44	0	19,3	17,67	19,28	19,28	19,28	19,28	19,28	4,00
Cu	0,52	44	0	6,7	6,85	6,67	6,67	6,67	10,39	11,77	6,60
Hg	0,71	44	8	0,1	0,06	0,05	0,05	0,05	0,10	0,1	0,07
Pb	0,66	44	0	37,2	16,46	13,7	13,7	21,07	27,84	33,86	24,00
Ni	0,35	44	1	6,0	6,28	6,01	6,01	6,01	6,01	10,73	7,10
Zn	0,45	44	2	31,1	33,28	31,08	31,08	31,08	43,29	69,38	41,00
PAK	1	44	4	5,5	1,69	0,14	0,34	1,80	5,15	11,3	17,00
EOX	1	44	0	0,6	0,15	0,07	0,12	0,20	0,29	0,37	0,51

Bijlage : statistische kentallen en zonering voor standaard bodem van de gemeente Dalfsen

Para- meter	Cor LOS	Aantal mons- ters	Aantal uitb.	drempel uitb.	gem	P25	P50	P80	P90	P95	Max.
----------------	------------	-------------------------	-----------------	------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

0.5-2 m-mv

1. Buitengebied; Gem.lutum: 2,31; Aantal lutum: 183; Gem.Org.Stof: 2,1; Aantal Org.Stof: 189

As__	0,58	325	3	9,7	7,05	4,84	6,05	12,11	12,11	12,11	14,00
Cd	0,59	327	1	1,2	0,45	0,24	0,48	0,48	0,60	0,6	3,60
Cr	0,55	325	0	57,7	11,73	6,41	10,98	19,22	19,22	19,22	23,00
Cu	0,49	325	9	7,1	6,87	7,14	7,14	7,14	7,14	10,81	18,00
Hg	0,7	325	1	0,7	0,11	0,05	0,1	0,20	0,20	0,2	0,20
Pb	0,64	325	0	40,5	10,48	5,47	10,94	14,22	14,22	14,22	30,00
NI	0,35	323	0	21,9	8,79	5,97	9,95	9,95	9,95	9,95	21,00
Zn	0,43	325	0	106,0	21,89	8,15	16,31	32,62	32,62	39,61	80,00
PAK	1	119	6	0,3	0,14	0,09	0,11	0,14	0,21	0,36	0,62
EOX	1	326	52	0,1	0,09	0,07	0,07	0,07	0,13	0,2	1,30

2. Bedrijventerreinen; Gem.lutum: 2,5; Aantal lutum: 59; Gem.Org.Stof: 2,34; Aantal Org.Stof: 68

As__	0,58	118	0	26,4	6,31	2,4	5,99	11,99	11,99	11,99	13,00
Cd	0,59	118	0	0,6	0,44	0,47	0,47	0,59	0,59	0,59	0,8-
Cr	0,55	118	0	31,8	11,09	6,36	8,82	19,09	19,09	19,5	29,00
Cu	0,5	118	12	7,0	8,97	7,04	7,04	7,04	15,52	22,32	45,00
Hg	0,7	118	0	0,5	0,12	0,1	0,1	0,20	0,20	0,2	0,30
Pb	0,65	118	4	40,1	13,79	5,43	10,85	14,11	23,41	38,98	64,00
NI	0,36	117	4	21,6	11,30	5,88	9,8	9,80	11,20	21,14	37,00
Zn	0,44	118	0	104,4	25,24	8,03	16,06	32,13	46,36	70,11	67,00
PAK	1	40	6	0,4	0,35	0,07	0,1	0,19	0,77	1	6,50
EOX	1	121	24	0,2	0,15	0,07	0,07	0,18	0,28	0,79	1,40

3. Wonen; Gem.lutum: 2,43; Aantal lutum: 81; Gem.Org.Stof: 3,05; Aantal Org.Stof: 94

As__	0,59	168	0	9,4	6,04	4,72	4,72	11,81	11,81	11,81	8,00
Cd	0,61	168	0	0,9	0,44	0,46	0,46	0,57	0,57	0,57	0,20
Cr	0,55	168	0	57,4	12,89	6,38	12,76	19,14	19,14	19,14	22,00
Cu	0,51	169	25	6,9	9,80	6,89	6,89	6,89	19,69	28,55	43,00
Hg	0,71	171	1	0,6	0,17	0,05	0,1	0,20	0,20	0,2	5,00
Pb	0,65	171	12	29,1	22,93	10,73	10,73	22,37	41,06	71,4	370,00
NI	0,36	167	1	21,7	9,21	5,91	9,85	9,85	9,85	17,06	30,00
Zn	0,44	171	1	129,0	36,04	11,32	31,68	47,52	67,89	100,48	150,00
PAK	1	54	3	3,1	0,83	0,07	0,19	1,40	2,07	4,2	9,10
EOX	1	165	36	0,1	0,20	0,07	0,07	0,10	0,27	0,5	9,40

woningbouw - BG (0 tot 0,5 m-mv): kengetallen uitgedrukt naar standaardbodemwaarden (L=25% en H=10%) in mg/kg.ds

parameter	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	Olie
totaal aantal	252	254	258	253	252	253	233	253	257	223	231
aantal uitbijters	0	0	0	0	1	0	0	0	7	0	8
geschikt aantal	252	254	258	253	251	253	233	253	250	223	223
< detectiegrens	86,1%	72,0%	44,6%	37,5%	80,2%	22,5%	54,1%	17,0%	22,2%	39,9%	61,0%
gemiddelde	4,01	0,24	9,20	8,30	0,11	23,61	3,00	29,67	1,25	0,16	32,97
standaarddeviatie	2,01	0,12	10,49	6,86	0,09	24,64	4,22	25,30	2,23	0,15	46,35
variatiecoëfficiënt	0,50	0,48	1,14	0,83	0,87	1,04	1,41	0,85	1,79	0,93	1,41
minimum	0,07	0,02	0,70	0,50	0,02	3,00	0,50	0,70	0,01	0,04	4,06
maximum	18,00	0,70	110,00	53,00	0,90	180,00	61,00	177,97	14,00	1,10	490,00
P-50	3,50	0,28	6,30	6,00	0,07	17,50	2,50	21,00	0,47	0,10	28,00
P-75	4,90	0,28	10,50	11,00	0,14	26,00	3,50	38,00	1,10	0,20	35,00
P-80	6,82	0,28	10,50	13,80	0,14	28,00	3,50	40,60	1,32	0,20	35,00
P-90	7,00	0,35	17,50	17,50	0,17	41,60	3,96	70,00	3,04	0,30	35,94
P-95	7,00	0,35	35,00	17,50	0,19	54,40	6,22	77,40	4,70	0,40	89,30

woningbouw - OG (0,5 tot 2 m-mv): kengetallen uitgedrukt naar standaardbodemwaarden (L=25% en H=10%) in mg/kg.ds

parameter	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	Olie
totaal aantal	157	157	157	157	157	157	157	157	89	150	132
aantal uitbijters	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
geschikt aantal	157	157	157	157	157	157	157	157	89	150	128
< detectiegrens	88,5%	96,2%	46,5%	69,4%	90,4%	61,1%	61,1%	31,2%	57,3%	84,0%	86,4%
gemiddelde	4,05	0,20	5,42	3,35	0,09	6,93	2,91	12,39	0,41	0,11	29,10
standaarddeviatie	2,72	0,10	3,41	4,18	0,06	7,16	2,21	17,96	0,74	0,15	37,00
variatiecoëfficiënt	0,67	0,49	0,63	1,25	0,68	1,03	0,76	1,45	1,82	1,37	1,27
minimum	0,350	0,07	0,500	0,14	0,02	0,70	0,35	0,700	0,01	0,04	2,80
maximum	23,00	0,35	18,00	46,00	0,60	52,00	21,00	177,97	5,30	1,20	290,00
P-50	3,50	0,28	4,00	3,50	0,07	7,00	3,50	8,00	0,14	0,07	14,00
P-75	3,50	0,28	7,00	3,50	0,14	8,30	3,50	14,00	0,29	0,07	35,00
P-80	7,00	0,28	7,92	3,50	0,14	9,10	3,50	16,60	0,38	0,07	35,00
P-90	7,00	0,28	10,50	4,70	0,14	12,40	3,50	21,40	0,96	0,11	35,00
P-95	7,00	0,35	10,50	7,42	0,14	17,50	5,49	31,20	1,92	0,33	100,90

Norm	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	Olie
S	29,00	0,80	100,00	36,00	0,30	85,00	35,00	140,00	1,00	0,30	50,00
T	42,00	6,40	240,00	113,00	5,15	307,50	122,50	430,00	20,50	-	2525,00
I	55,00	12,00	380,00	190,00	10,00	530,00	210,00	720,00	40,00	-	5000,00

woningbouw - GW : kengetallen uitgedrukt in µg/l

parameter	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	EOX	Olie
totaal aantal	199	199	199	208	209	200	176	199	78	128
aantal uitbijters	4	1	0	2	8	3	1	5	2	6
geschikt aantal	195	198	199	206	201	197	175	194	76	122
< detectiegrens	58,3%	61,8%	48,2%	42,3%	85,2%	68,0%	47,2%	19,1%	94,9%	93,0%
gemiddelde	3,84	0,41	2,42	8,00	0,04	9,47	6,35	63,56	73,8%	35,07
standaarddeviatie	3,19	0,44	2,62	6,37	0,02	13,04	5,26	78,74	0,19	11,10
variatiecoëfficiënt	0,83	1,07	1,08	0,80	0,47	1,38	0,83	1,24	0,25	0,32
minimum	0,350	0,03	0,700	1,00	0,02	1,40	0,70	0,700	0,07	0,07
maximum	19,00	2,90	16,50	30,00	0,10	73,00	29,00	390,00	1,50	87,00
P-50	3,50	0,28	1,50	6,00	0,04	3,50	4,50	32,50	0,70	35,00
P-75	3,50	0,39	2,55	10,88	0,04	7,00	7,10	90,00	0,70	35,00
P-80	5,52	0,50	3,04	12,00	0,04	10,50	8,92	104,00	0,70	35,00
P-90	7,00	0,90	7,00	16,50	0,07	21,00	12,60	164,00	0,70	35,00
P-95	10,15	1,30	7,00	21,75	0,07	45,20	15,60	230,00	1,10	35,00

Norm	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	EOX	Olie
S	10,00	0,40	1,00	15,00	0,05	15,00	15,00	65,00	-	50,00
T	35,00	3,20	15,50	45,00	0,18	45,00	45,00	432,50	-	325,00
I	60,00	6,00	30,00	75,00	0,30	75,00	75,00	800,00	-	600,00

bedrijventerreinen - BG (0 tot 0,5 m-mv): kengetallen uitgedrukt naar standaardbodemwaarden (L=25% en H=10%) in mg/kg.ds

parameter	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	Olie
totaal aantal	75	75	75	75	75	75	75	75	74	74	86
aantal uitbijters	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
geschikt aantal	75	75	75	75	75	75	75	74	74	73	85
< detectiegrens	94,7%	89,3%	53,3%	38,7%	82,7%	24,0%	68,0%	28,0%	27,0%	33,8%	69,8%
gemiddelde	4,61	0,25	7,51	7,68	0,08	19,89	3,46	20,16	0,35	0,19	41,48
standaarddeviatie	2,97	0,13	4,37	8,53	0,06	25,54	2,51	18,17	0,49	0,17	52,09
variatiecoëfficiënt	0,64	0,51	0,58	1,11	0,71	1,28	0,72	0,90	1,38	0,89	1,26
minimum	1,00	0,03	1,50	0,70	0,01	4,00	0,50	4,50	0,04	0,07	2,80
maximum	12,20	0,64	30,00	65,00	0,40	219,56	10,21	130,00	3,10	0,99	400,00
P-50	3,50	0,28	6,48	5,40	0,07	16,00	3,50	14,00	0,20	0,15	35,00
P-75	7,00	0,28	10,50	8,90	0,07	23,07	3,50	20,75	0,35	0,20	35,00
P-80	7,00	0,28	10,50	10,00	0,07	23,69	3,74	28,60	0,41	0,27	37,32
P-90	7,00	0,29	10,50	14,36	0,14	29,29	6,31	41,05	0,68	0,39	84,00
P-95	12,15	0,60	11,45	19,69	0,20	32,60	10,06	46,36	1,14	0,45	120,00

bedrijventerreinen - OG (0,5 tot 2 m-mv): kengetallen uitgedrukt naar standaardbodemwaarden (L=25% en H=10%) in mg/kg.ds

parameter	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	Olie
totaal aantal	69	69	69	70	69	69	69	69	43	69	66
aantal uitbijters	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	3
geschikt aantal	69	69	69	70	68	69	69	69	42	69	63
< detectiegrens	97,1%	100,0%	66,7%	75,7%	98,6%	76,8%	82,6%	50,7%	58,1%	88,4%	87,9%
gemiddelde	5,50	0,29	5,99	4,23	0,08	7,81	4,38	11,23	0,18	0,09	50,78
standaarddeviatie	4,04	0,17	3,51	2,81	0,04	4,27	3,71	10,72	0,16	0,12	51,96
variatiecoëfficiënt	0,73	0,57	0,59	0,67	0,55	0,55	0,85	0,96	0,92	1,26	1,02
minimum	0,500	0,07	1,500	0,35	0,02	0,70	0,64	2,000	0,01	0,05	2,80
maximum	13,16	0,60	19,44	14,48	0,20	20,28	11,45	66,78	0,72	1,00	175,00
P-50	3,50	0,28	5,40	3,50	0,07	7,00	3,50	8,31	0,14	0,07	35,00
P-75	7,00	0,47	9,85	7,01	0,10	11,00	8,39	14,00	0,21	0,07	70,00
P-80	10,87	0,49	10,26	7,24	0,10	11,02	9,49	14,00	0,21	0,07	128,70
P-90	12,52	0,52	10,50	7,84	0,14	11,53	10,38	19,01	0,35	0,08	140,00
P-95	12,93	0,57	10,50	8,04	0,18	15,59	11,28	30,32	0,59	0,18	140,00

Norm	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	Olie
S	29,00	0,80	100,00	36,00	0,30	85,00	35,00	140,00	1,00	0,30	50,00
T	42,00	6,40	240,00	113,00	5,15	307,50	122,50	430,00	20,50	-	2525,00
I	55,00	12,00	380,00	190,00	10,00	530,00	210,00	720,00	40,00	-	5000,00

bedrijventerreinen - GW : kengetallen uitgedrukt in µg/l

parameter	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	EOX	Olie
totaal aantal	65	65	67	72	65	65	65	68	29	61
aantal uitbijters	0	4	0	4	1	0	1	10	3	5
geschikt aantal	65	61	67	68	64	65	64	58	26	56
< detectiegrens	87,7%	81,5%	70,1%	58,3%	93,8%	83,1%	83,1%	54,4%	86,2%	88,5%
gemiddelde	3,23	0,25	1,07	5,19	0,03	5,88	5,26	21,53	72,7%	35,81
standaarddeviatie	1,59	0,09	0,67	3,74	0,01	3,38	2,87	19,58	0,10	8,56
variatiecoëfficiënt	0,49	0,36	0,63	0,72	0,20	0,57	0,55	0,91	0,13	0,24
minimum	0,350	0,06	0,350	1,00	0,02	0,70	0,70	2,000	0,70	3,50
maximum	10,50	0,58	3,50	18,00	0,06	17,00	13,00	90,00	1,10	81,00
P-50	3,50	0,28	0,70	3,50	0,04	6,10	3,50	14,00	0,70	35,00
P-75	3,50	0,28	1,30	6,60	0,04	7,00	7,00	24,25	0,70	35,00
P-80	3,50	0,28	1,40	7,46	0,04	7,00	7,00	35,00	0,70	35,00
P-90	3,50	0,30	2,06	10,60	0,04	7,24	7,00	42,50	0,70	35,00
P-95	3,66	0,30	2,57	13,00	0,04	13,00	11,00	65,95	0,93	35,00

Norm	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	EOX	Olie
S	10,00	0,40	1,00	15,00	0,05	15,00	15,00	65,00	-	50,00
T	35,00	3,20	15,50	45,00	0,18	45,00	45,00	432,50	-	325,00
I	60,00	6,00	30,00	75,00	0,30	75,00	75,00	800,00	-	600,00

BIJLAGE III b. Kengetallen bodemkwaliteitskaart gemeente Ommen

landelijk - BG (0 tot 0,5 m-mv): kengetallen uitgedrukt naar standaardbodemwaarden (L=25% en H=10%) in mg/kg.ds

parameter	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	Olie
totaal aantal	335	334	334	334	334	334	334	334	337	313	339
aantal uitbijters	5	1	0	0	2	1	2	3	17	4	8
geschikt aantal	330	333	334	334	332	333	332	331	320	309	331
< detectiegrens	93,7%	91,0%	76,0%	32,3%	79,0%	56,6%	84,4%	41,3%	57,3%	31,9%	77,0%
gemiddelde	3,23	0,26	8,98	8,01	0,07	11,57	2,72	18,78	0,29	0,20	25,76
standaarddeviatie	1,11	0,07	3,67	4,98	0,04	5,56	1,21	9,71	0,34	0,15	31,83
variatiecoëfficiënt	0,34	0,27	0,41	0,62	0,58	0,48	0,45	0,52	1,17	0,73	1,24
minimum	0,50	0,06	0,35	0,35	0,02	2,50	0,20	0,70	0,01	0,07	3,00
maximum	10,50	0,70	20,00	31,00	0,14	37,00	7,00	55,00	3,00	1,00	380,00
P-50	2,80	0,28	10,50	7,35	0,06	9,10	2,10	15,00	0,14	0,17	14,00
P-75	3,50	0,28	10,50	10,50	0,09	14,00	3,50	24,00	0,32	0,29	35,00
P-80	3,50	0,28	10,50	11,00	0,13	16,00	3,50	25,00	0,39	0,30	35,00
P-90	3,50	0,28	10,50	14,00	0,14	18,00	3,50	32,00	0,70	0,38	35,00
P-95	5,94	0,30	17,18	16,35	0,14	22,40	4,79	38,00	0,74	0,42	47,50

landelijk - OG (0,5 tot 2 m-mv): kengetallen uitgedrukt naar standaardbodemwaarden (L=25% en H=10%) in mg/kg.ds

parameter	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	Olie
totaal aantal	262	263	263	263	263	263	264	263	172	236	196
aantal uitbijters	3	0	2	14	15	2	3	3	6	10	1
geschikt aantal	259	263	261	249	248	261	261	260	166	226	195
< detectiegrens	90,5%	92,4%	74,5%	82,9%	95,4%	82,1%	82,6%	73,8%	91,9%	90,3%	92,9%
gemiddelde	3,20	0,25	8,46	3,24	0,06	7,53	2,94	10,85	0,13	0,07	17,53
standaarddeviatie	1,23	0,09	4,15	1,34	0,04	3,68	1,45	5,12	0,07	0,02	14,93
variatiecoëfficiënt	0,38	0,36	0,49	0,41	0,70	0,49	0,49	0,47	0,51	0,21	0,85
minimum	0,350	0,01	1,400	0,35	0,01	0,70	0,70	0,070	0,01	0,04	2,10
maximum	9,30	0,90	22,00	16,00	0,14	19,00	10,00	35,00	0,71	0,20	140,00
P-50	2,80	0,28	10,50	3,50	0,04	9,10	2,10	14,00	0,14	0,07	14,00
P-75	3,50	0,28	10,50	3,50	0,07	9,10	3,50	14,00	0,14	0,07	14,00
P-80	3,50	0,28	10,50	3,50	0,07	9,10	3,50	14,00	0,14	0,07	14,00
P-90	3,50	0,28	10,50	3,50	0,14	9,10	4,00	14,00	0,14	0,07	35,00
P-95	7,00	0,28	17,50	3,50	0,14	16,00	7,00	17,50	0,19	0,10	35,00

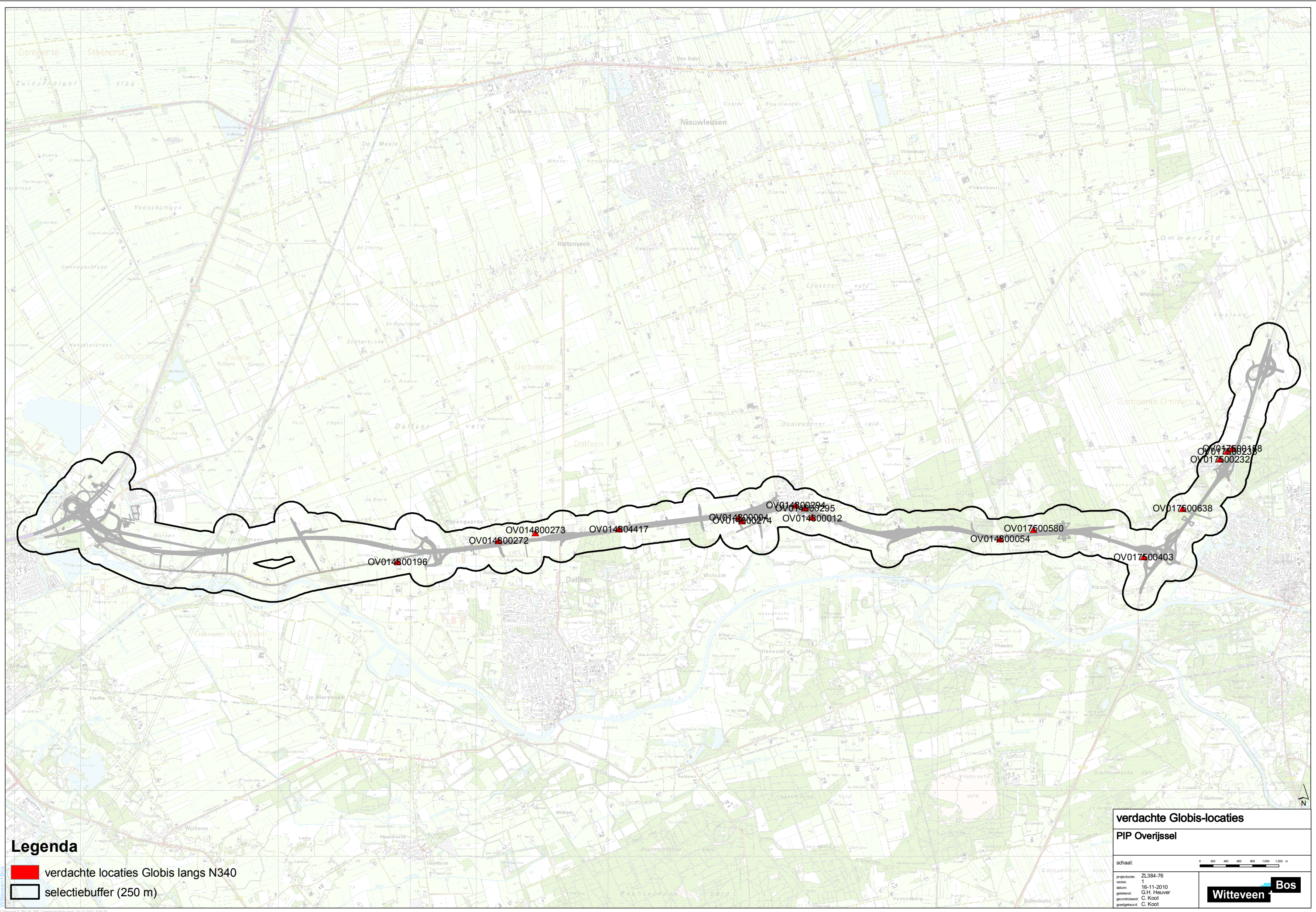
Norm	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	Olie
S	29,00	0,80	100,00	36,00	0,30	85,00	35,00	140,00	1,00	0,30	50,00
T	42,00	6,40	240,00	113,00	5,15	307,50	122,50	430,00	20,50	-	2525,00
I	55,00	12,00	380,00	190,00	10,00	530,00	210,00	720,00	40,00	-	5000,00

BIJLAGE IV Resultaten archiefonderzoek gemeente Dalfsen en gemeente Ommen

RESULTATEN ARCHIEFONDERZOEK GEMEENTE DALFSEN EN GEMEENTE OMMEN (16 VERDACHTE LOCATIES)

Globis code	gemeente	adres	verdachte activiteiten	stoffen	status	opmerkingen	conclusie
OV014800004 en OV014800274	Dalfsen	Hessenweg 50 en 50A	opslagterrein autowrakken en sloperij, verbranding kabels, ondergrondse tank met afleverzuil, bezinkput	bovengrond: EOX, minerale olie en PAK>S, ondergrond: minerale olie>S, gw: Cd, Zn>S	in 1990 is de Hinderwetvergunning ingetrokken, in 1998 waren de ondergrondse tank + afleverzuil en de bezinkput reeds verwijderd	bij laatste onderzoek maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond	onverdacht
OV014800012	Dalfsen	Om de Landskroon 16	tankstation, met pompeilanden, ondergrondse brandstoftanks, vul- en ontluchtingslocaties, calamiteit: lekkage diesel tijdens vullen van de tanks (2005)	grond: min.olie en xylenen>I, gw: min.olie>S	verontreinigde grond na calamiteit gesaneerd, restverontreinigning afgedekt met folie. gehele ondergrondse en bovengrondse tank/pompinstallatie is in aug 2006 geamoveerd. bij nulsituatieonderzoek in 2006 zijn maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond. na 2006 nieuwe pomp/tankinstallatie gebouwd (jaar onbekend)	bij laatste onderzoek maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond	onverdacht
OV014800054	Dalfsen	Hessenweg 86	rundvee en varkensbedrijf, paardenhouderij, opslag van mest, 2 bovengrondse tank (1200 liter dieselolie en onbekend aantal liters), autowrakken, illegale verbranding hout	minerale olie	geen afdak boven tanks, aantal vaten voor olie/vetten niet in vloestofdichte bak	geen bodemonderzoek beschikbaar	onbekend
OV014800196	Dalfsen	Hessenweg 10	bouwbedrijf, verschillende boven- en ondergrondse tanks, calamiteit in 1987 (verontreiniging met verfresten in slootberm)	grond: zink lokaal > I (ter plaatse van deellocatie A), plaatselijk min.olie>I, gw: lokaal min.olie>T	alle tank zijn verwijderd + min.olie verontreiniging is verwijderd in 2006, verontreiniging n.a.v. calamiteit in 1987 is verwijderd	onbekend is status van zink verontreiniging (>I grond), min.olie verontreiniging (>T gw)	onbekend
OV014800272	Dalfsen	Hessenweg 59	tot 1994: herinrichting dieselmotoren met smederij, opslagplaats voor gassen en olie, na 1994: landbouwmechanisatiebedrijf, met wassen voertuigen, opslag gassen/olie/gevaarlijke stoffen, afgiftepunt diesel voor eigen gebruik. Tanks: gasolie 2200 liter, afgewerkte olie 2200 liter, smeerolie 2500 liter. In 2008 calamiteit (gekantelde truck) met lekkage accu zuur	grond: voornamelijk schoon, lokaal Cd, Cu, PAK, min.olie, EOX>S, zeer plaatselijk (2-3 m3) Zn>T, gw: voornamelijk schoon, lokaal As, Cr, Ni>S, asbesthoudend materiaal aanwezig in bebouwing	1 tank (3000 liter) is gereinigd en afgevuld met zand, onbekend welke en wat status is van de overige tanks, bij onderzoek na calamiteit max PAK en min.olie>S, asbestonderzoek t.b.v. sloop, onbekend of sloop is uitgevoerd	onbekend wat status is van overige tanks, zink verontreiniging (3 m3) voor zover bekend niet verwijderd, calamiteit niet geleid tot ernstige verontreiniging	onbekend
OV014800273	Dalfsen	Hessenweg 71	kleine veehouderij	n.v.t.	locatie veradcht i.v.m. stortplaats puin en sloopafval, geen informatie over gevonden	geen bodemonderzoek beschikbaar	onbekend
OV014800294	Dalfsen	Parallelstraat 4	smederij	onbekend	onbekend	adres niet bekend bij gemeente, geen bodemonderzoeken of vergunningen beschikbaar	onbekend
OV014800295	Dalfsen	Parallelstraat 12	maalterij, kunstmesthandel, 4 bovengrondse tanks (huisbrandolie 50 liter en dieselolie 1000, 1200 en 2000 liter). Asbestcement golfplaten daken	minerale olie	onbekend	geen bodemonderzoek beschikbaar	onbekend
OV014804417	Dalfsen	N340 Hessenweg	provinciale weg	PAK>S	diffuse verontreiniging van de wegbermen	maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond	onverdacht
OV017500158	Ommen	Balkerweg 22d	zeefdrukkerij, inclusief lozing op oppervlaktewater, opslag inkt, fixeer, ontwikkelaar, thinner, oplosmiddelen	onbekend	onbekend	geen bodemonderzoek beschikbaar	onbekend
OV017500232	Ommen	Balkerweg 18	onderhoudsbedrijf voor melkmachines, opslag butagasflessen, drukhouders	onbekend	geen bodemonderzoek beschikbaar, activiteiten reeds in 1987 beëindigd	verwacht wordt dat er geen bodemverontreiniging (meer) aanwezig is als gevolg van activiteiten	onverdacht
OV017500233	Ommen	Balkerweg 22a	wooninrichting/detailhandel + showroom, opslag lijm, thinner, vloerpolish, meubelwas	grond: geen verhoogde gehalten, gw: Pb, Cd, Cr, Zn>S	woonwinkel nog steeds actief	opslag chemische stoffen is netjes in stijlage, met bodembeschermende, vloestofdichte vloer, oorzaak licht verhoogde gehalten mogelijk natuurlijke oorzaak	onverdacht
OV017500403	Ommen	Varseneresweg 3	eerst garage met werkplaats, 3 voormalige ondergrondse gasolietanks (elk 5000 liter), 2 voormalige bovengrondse gasolietanks (600/800 liter), huidig bovengronds gasolietank, wasplaats. Nu transportbedrijf Volderink. 2 ondergrondse tanks van 5000 liter vervangen door één van 6000 liter bovengronds	verdachte locaties westzijde garage (voormalige bovengrondse peutroleun opslag) + noordzijde garage (voormalige ondergrondse dieseltank) grond: plaatselijk min.olie>I, gw: min.olie>I + xylenen>T	onbekend	nader onderzoek is noodzakelijk (n.a.v. onderzoek 1999), onbekend of dit is uitgevoerd (naar verwachting niet), omvang verontreiniging onbekend.	onbekend
OV017500580	Ommen	Varsenerdijk 10	kuikens- en kalvermesterij + opslag mest en olie (1200 liter gasolie bovengronds). Asbesthoudende golfplaten daken van stallen en schuren. Verzuring omgeving (naastgelegen bos) als gevolg van mest/ammoniak. ondergrondse hbo tank (4000 liter)	asbest en minerale olie	ondergrondse hbo-tank is gesaneerd (1997)	geen bodemonderzoek beschikbaar	onbekend
OV017500638	Ommen	Hessenweg West 5	timmerwerkplaats, houtbewerking, hout- en bouwmaterialenhandel, vuurwerkopslag, opslag dieselolie (tank 3000 liter, bovengronds) + tankplaats, ondergrondse dieseltank verwijderd in 1994	grond t.p.v. aftankplaats en voormalige tank: geen gehalten>S, gw: Cr>S (natuurlijke oorzaak verondersteld)	huidige tank in lekbak	maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond	onverdacht

BIJLAGE V Regionale ligging verdachte deellocaties



Bijlage 6 Watertoets

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek



N 340/N48 Zwolle-Ommen

Watertoets

bijlage 6 van Provinciaal Inpassingsplan, regels en toelichting

januari 2011

Hier invoegen: nog te ontvangen brieven Watertoets van waterschappen Groot-Salland en Velt en Vecht

Bijlage 8 Faunavoorzieningen

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek



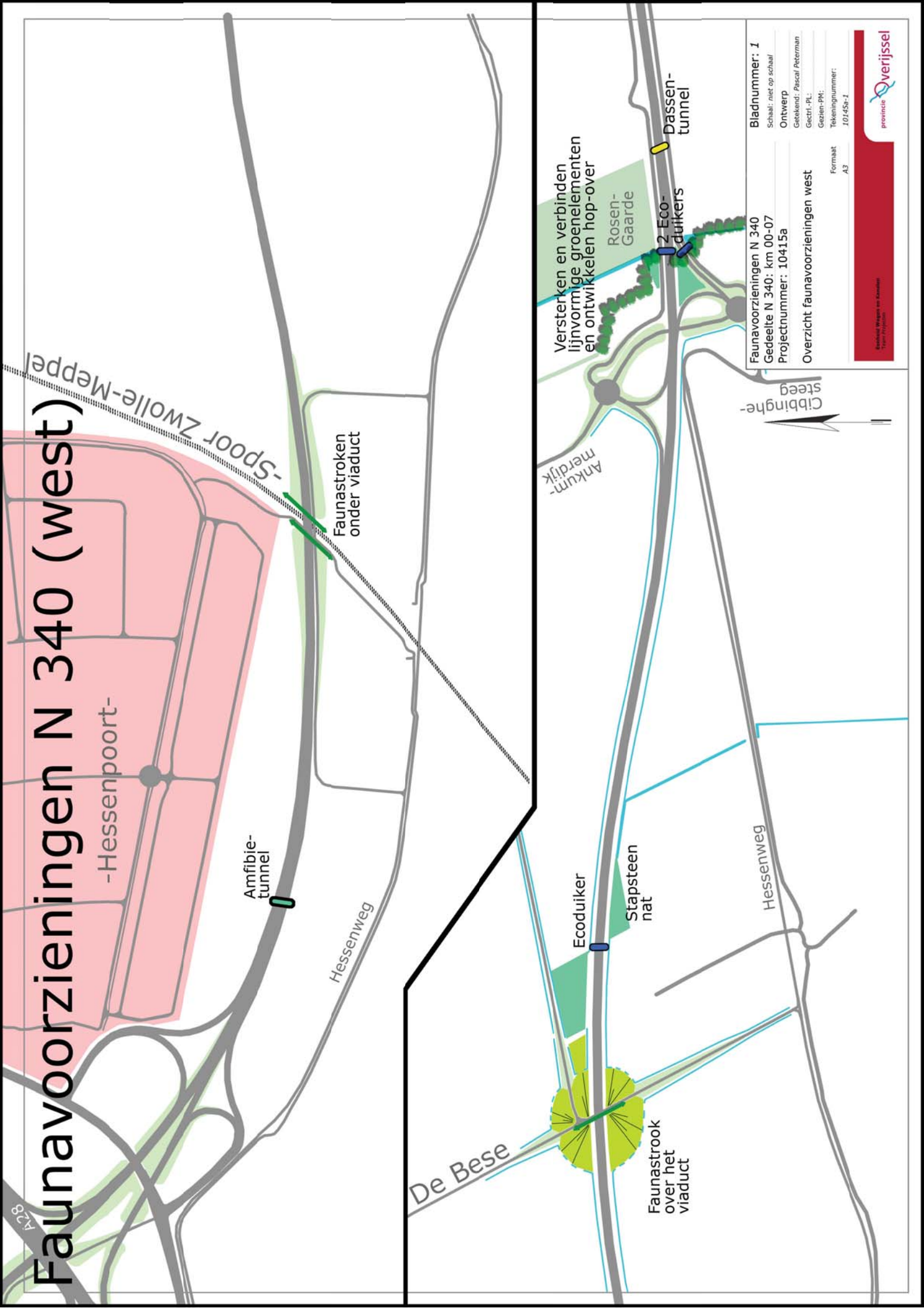
N 340/N48 Zwolle-Ommen

Faunavoorzieningen

bijlage 8 van Provinciaal Inpassingsplan, regels en toelichting

januari 2011

Faunavoorzieningen N 340 (west)

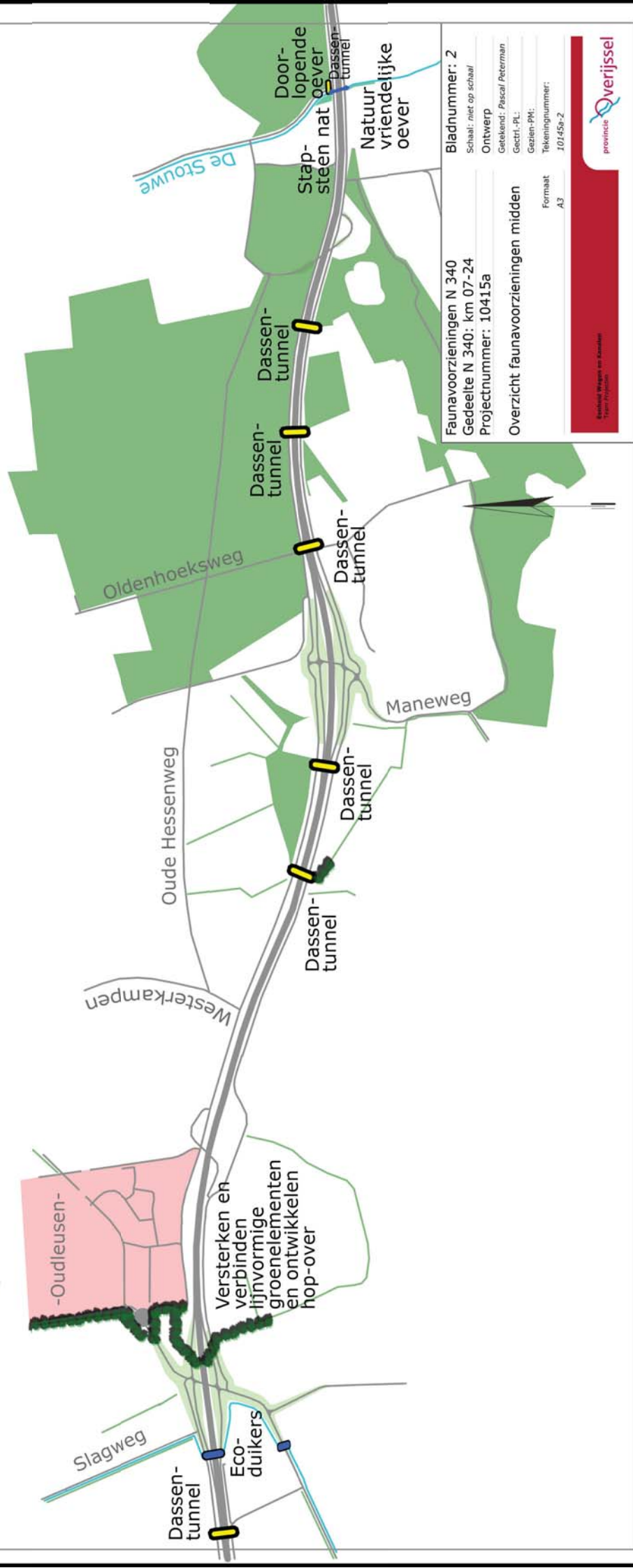


Bladnummer: 1
Schaal: niet op schaal
Ontwerp
Grotek: Pascal Peterman
Gecrt.-PL:
Gezien-PM:
Tekeningnummer:
Formaat
A3
10145a-1

Faunavoorzieningen N 340
Gedeelte N 340: km 00-07
Projectnummer: 10415a
Overzicht faunavoorzieningen west

provincie Overijssel

Faunavoorzieningen N 340 (midden)



Faunavoorzieningen N 340
Gedeelte N 340: km 07-24
Projectnummer: 10415a

Bladnummer: 2
Schaal: niet op schaal
Ontwerp
Getekend: Pascal Peterman
Gecontroleerd: PL
Gezien: PM
Tekeningnummer: 10145a-2
Formaat: A3

Overzicht faunavoorzieningen midden

Faunavoorzieningen N 340 (oost) en N 48



Faunavoorzieningen N 340 en N 48
Gedeelte N 340/N 48: km 24-36
Projectnummer: 10415a

Bladnummer: 3

Schaal: niet op schaal

Ontwerp

Getekend: Pascal Peterman

Gecontroleerd: PL

Gezien: PM

Tekeningnummer:

10145a-3

Formaat

A3

Overzicht faunavoorzieningen oost

Bouwkwaliteit Rijkswaterstaat

provincie Overijssel