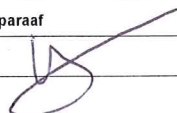


**N 331 Zwartsluis-Vollenhove
Bestemmingsplan, toelichting
en regels**



N 331 Zwartsluis-Vollenhove Bestemmingsplan, toelichting en regels

referentie	projectcode	status
ZL384-245/tomv046	ZL384-245	definitief
projectleider	projectdirecteur	datum
ir. W.J. Maris	ir. O.G. Schepers	15 april 2013

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	ir. W.J. Maris	

TOELICHTING

1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding en doel	1
1.1.1. Aanleiding	1
1.1.2. Tracé N 331 Zwartsluis-Vollenhove in hoofdlijnen	1
1.1.3. Doelstelling	2
1.2. Vigerend bestemmingsplan	2
1.3. Crisis- en Herstelwet	3
1.4. Leeswijzer	3
2. BELEIDSKADER	4
2.1. Nut en noodzaak	4
2.2. Voorgeschiedenis besluitvorming	4
2.2.1. Ontwerp Plan in Hoofdlijnen en PlanMER	4
2.2.2. Plan in Hoofdlijnen en PlanMER	5
2.2.3. Uitvoering	5
2.3. Ruimtelijk beleidskader	5
2.3.1. Nationaal beleidskader	5
2.3.2. Provinciaal beleidskader	8
2.3.3. Gemeentelijk beleidskader	13
2.4. Crisis- en Herstelwet	14
3. BESCHRIJVING HUIDIGE EN NIEUWE N 331 ZWARTSLUIS - VOLLENHOVE	16
3.1. Huidige tracé	16
3.1.1. Zwartsluis-De Krieger	16
3.1.2. De Krieger-Vollenhove	17
3.2. Algemene uitgangspunten wegontwerp aangepaste N 331	17
3.3. Wegontwerp Zwartsluis - De Krieger	18
3.4. Wegontwerp De Krieger - Vollenhove (past binnen vigerend bestemmingsplan)	18
3.5. Vluchthavens en hulpdienstuitgangen	19
3.6. Openbaar vervoer	19
4. MILIEU	20
4.1. Verkeer	20
4.1.1. Verkeersintensiteiten en doorstroming hoofdrijbaan	20
4.1.2. Verkeersintensiteiten en doorstroming parallelweg(en)	22
4.1.3. Verkeersveiligheid	23
4.1.4. Openbaar vervoer	24
4.1.5. Conclusie	24
4.2. Externe Veiligheid	25
4.2.1. Wat is externe veiligheid?	25
4.2.2. Wet- en regelgeving	25
4.2.3. Inventarisatie en toets	26
4.3. Landschap, archeologie, cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit	28
4.3.1. Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie	28
4.3.2. Archeologie	29
4.4. Geluid	30
4.4.1. Wettelijk kader	30
4.4.2. Onderzoek	30

4.4.3.	Conclusie	30
4.5.	Luchtkwaliteit	31
4.5.1.	Wettelijk kader	31
4.5.2.	Onderzoek	31
4.5.3.	Conclusie	32
4.6.	Bodem	32
4.6.1.	Wettelijk kader	32
4.6.2.	Beschikbare informatie en onderzoek	33
4.6.3.	Conclusie	35
4.7.	Waterparagraaf	36
4.7.1.	Inleiding	36
4.7.2.	Grondwater	36
4.7.3.	Oppervlaktewatersysteem	36
4.7.4.	Ecologie	37
4.7.5.	Waterkeringen	38
4.7.6.	Overstromingsrisico	38
4.7.7.	Riolering	39
4.7.8.	Conclusie waterparagraaf	40
4.8.	Natuur	40
4.8.1.	Wettelijk Kader	41
4.8.2.	Onderzoek	45
4.8.3.	Conclusie	47
4.9.	Algehele conclusie	47
5.	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	48
5.1.	Inleiding	48
5.2.	Planvorm	48
5.2.1.	Wettelijk kader	48
5.2.2.	Planonderdelen	48
5.3.	Artikelgewijze toelichting	48
5.3.1.	Inleiding	48
5.3.2.	Inleidende regels	49
5.3.3.	Bestemmingsregels	49
5.3.4.	Algemene regels	49
5.3.5.	Overgangs- en slotregels	50
6.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	51
6.1.	Financiering	51
6.2.	Grondverwerving	51
7.	INSPRAAK, VOOROVERLEG EN ZIENSWIJZEN	52
7.1.	Inleiding	52
7.2.	Vooroverleg ter visie legging en zienswijzen	52
7.3.	Wettelijke procedure	52
BIJLAGEN		54
BIJLAGE I TOETSINGSADVIES CIE MER		55
BIJLAGE II RUIMTELIJKE VISIE		56
BIJLAGE III OVERZICHTSKAART		57

BIJLAGE IV ONGEVALLANALYSE EN EFFECTEN MAATREGELEN	58
BIJLAGE V VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT	59
BIJLAGE VI AKOESTISCH ONDERZOEK	60
BIJLAGE VII OPLEGNOTITIE LUCHTKWALITEIT	61
BIJLAGE VIII WATERTOETS	62
BIJLAGE IV PASSENDE BEOORDELING RECONSTRUCTIE N 331 ZV	63
REGELS	64
1. INLEIDENDE REGELS	65
Artikel 1 - Begrippen	65
Artikel 2 - Wijze van meten	67
2. BESTEMMINGSREGELS	68
Artikel 3 - Verkeer	68
Artikel 4 - Leiding - Hoogspanning	70
Artikel 5 - Waterstaat - Waterkering	72
3. ALGEMENE REGELS	74
Artikel 6 - Anti-dubbeltelregel	74
Artikel 7 - Algemene bouwregels	75
Artikel 8 - Algemene afwijkingsregels	76
Artikel 9 - Algemene procedureregels	77
Artikel 10 - Voorrangsregels	78
4. OVERGANGS- EN SLOTREGELS	79
Artikel 11 - Overgangsrecht	79
Artikel 12 - Slotregel	80
laatste bladzijde	80

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel

1.1.1. Aanleiding

De provinciale weg N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove maakt onderdeel uit van de N 331 die in Zwolle begint en via Hasselt, Zwartsluis, Vollenhove en Marknesse naar Emmeloord leidt. De N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove (zie afbeelding 1.1) is een belangrijke regionale verbinding in de Kop van Overijssel, dagelijks maken circa (maximaal) 5.800 motorvoertuigen gebruik van de weg. In de Omgevingsvisie is de N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg A (GOW-A)¹. Momenteel voldoet de weg niet aan deze vormgeving. Op de N 331 Zwartsluis-Vollenhove vinden relatief veel ongevallen plaats. De weg is het meest verkeersonveilige provinciale wegvak van Noordwest Overijssel. Het wegvak tussen de Veerweg en Barsbeek/De Krieger is opgenomen in de zogenoemde Verkeersongevallenconcentratie/lijst (VOC-lijst) van Overijssel.

1.1.2. Tracé N 331 Zwartsluis-Vollenhove in hoofdlijnen

De N 331 Zwartsluis-Vollenhove (zie afbeelding 1.1, ook wel Oppen Swolle genoemd) is op te delen in twee deeltrajecten:

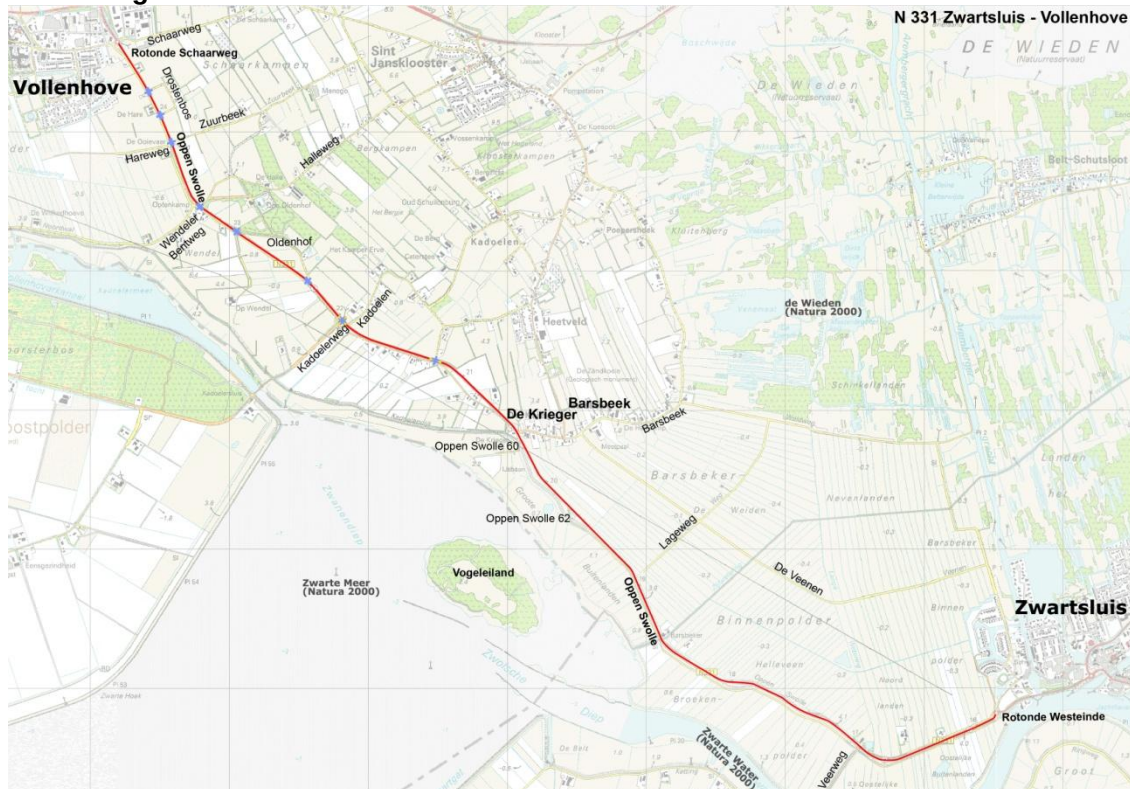
1. Zwartsluis (rotonde Westeinde) tot aan de Krieger;
2. De Krieger tot aan Vollenhove (rotonde Schaarweg).

Het deel Zwartsluis tot aan de Krieger ligt op een primaire waterkering. De dijk en daarmee de weg kent een bochtig tracé. Door de verhoogde ligging is er sprake van grote openheid en vergezichten. De weg wordt op dit trajectdeel omringd door een drietal Natura2000 gebieden. Na de Krieger buigt het dijktracé in zuidelijke richting af en ligt de N 331 landinwaarts (binnendijks). Het omringende landschap is geheel anders van karakter en wordt gekenmerkt door kleinschaligheid.

Een uitgebreide beschrijving van het huidige wegtracé is opgenomen in hoofdstuk 3.

¹ Een gebiedsontsluitingsweg heeft een regionale functie die regio's en gebieden met elkaar verbindt.

Abbeelding 1.1. Tracé N 331 Zwartsluis-Vollenhove



1.1.3. Doelstelling

De doelstelling van het project is om de N 331 Zwartsluis-Vollenhove op een kosteneffectieve wijze veiliger in te richten, zodanig dat de inrichting zoveel mogelijk overeenkomt met een Gebiedsontsluitingsweg A. De weg zodanig reconstrueren dat deze ingericht is conform een Gebiedsontsluitingsweg A is te duur gebleken. Om deze reden is gekozen voor een combinatie van duurzaam veilig maatregelen en kosteneffectieve maatregelen (KEM). De herinrichting resulteert in een verlaging van het aantal ongevallen op wegvakken en kruispunten.

1.2. Vigerend bestemmingsplan

De voorziene maatregelen (zie ook hoofdstuk drie) op het deel Zwartsluis tot aan de gemeentegrens met Steenwijkerland (ter hoogte van het Gemaal Barsbeek) passen niet in het vigerende bestemmingsplan, bestemmingsplan Buitengebied Midden van de (toenmalige) gemeente Brederwiede², vastgesteld op 7 november 2000. Daarvoor is onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

De N 331 Zwartsluis-Vollenhove betreft één project dat zich in twee gemeenten afspeelt, te weten gemeente Steenwijkerland en gemeente Zwartewaterland. Vanwege het gemeentegrens overschrijdende karakter van onderhavig project, wordt in diverse paragrafen van deze toelichting (waaronder de beschrijving van het ontwerp en de consequenties ervan voor bijvoorbeeld verkeer(sveiligheid)) integraal het project beschreven. Dat wil zeggen dat

² De gemeente Brederwiede is bij een gemeentelijke herindeling van 2001 opgegaan in de gemeente Steenwijkerland en de gemeente Zwartewaterland.

ook die delen die op grondgebied van Steenwijkerland zijn gelegen, beschouwd worden in dit bestemmingsplan, ondanks dat deze maatregelen geen deel uit maken van de verbeelding en de regels in dit bestemmingsplan.

1.3. Crisis- en Herstelwet

Op dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet van toepassing. In paragraaf 2.4 wordt de Crisis- en herstelwet in relatie tot het project N 331 nader behandeld.

1.4. Leeswijzer

In deze toelichting wordt beschreven hoe de N 331 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 de huidige en toekomstige weginrichting. In hoofdstuk vier komen de relevante milieutechnische aspecten aan bod evenals de overige aspecten, zoals archeologie en natuur. In hoofdstuk vijf worden de planregels nader toegelicht. In hoofdstuk zes wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk zeven komt ten slotte de inspraak, het vooroverleg en de zienswijzen aan de orde.

2. BELEIDSKADER

2.1. Nut en noodzaak

De N 331 Zwartsluis-Vollenhove voldoet qua functie en vormgeving niet aan de eisen van een Gebiedsontsluitingsweg A. Ondanks een goede doorstroming voldoet de veiligheid niet. Om deze reden worden maatregelen getroffen die moeten bijdragen aan een verbeterde verkeersveiligheid.

2.2. Voorgeschiedenis besluitvorming

2.2.1. Ontwerp Plan in Hoofdlijnen en PlanMER

In de voorafgaande fase heeft de provincie Overijssel in samenspraak met gemeenten Steenwijkerland, Zwartewaterland, waterschap Reest en Wieden en politie IJsselland een ontwerp Plan in Hoofdlijnen³ ((o)PiH) opgesteld. Tezamen met het ontwerp Plan in Hoofdlijnen heeft de provincie een vrijwillige plan-m.e.r-procedure doorlopen. Omdat de weg omringd wordt door drie Natura-2000 gebieden⁴ en significante negatieve effecten op voorhand niet uit te sluiten waren, is een Passende beoordeling uitgevoerd die is opgenomen in het PlanMER. De Commissie m.e.r. is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming over het Ontwerpplan in het MER aanwezig is (zie bijlage 1).

In het onderhavig bestemmingsplan worden de maatregelen uit het Plan in Hoofdlijnen formeel-juridisch vastgelegd. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de opgestelde PlanMER. Daar waar het PlanMER niet voldoende actueel of gedetailleerd is, zijn in het kader van dit bestemmingsplan aanvullingen en actualisaties uitgevoerd, die bij dit bestemmingsplan als bijlage opgenomen zijn. De neerslag hiervan is opgenomen in hoofdstuk 4.

Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben op 5 juli 2011 het ontwerp Plan in Hoofdlijnen en de bijbehorende PlanMER vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Het ontwerp Plan in hoofdlijnen en PlanMER hebben van 14 juli tot 10 oktober 2011 ter visie gelegen op het provinciehuis te Zwolle en de gemeentehuizen van de gemeenten Steenwijkerland en Zwartewaterland (locatie Hasselt) en zijn te downloaden geweest op de projectwebsite: www.overijssel.nl/N331. Op 7 september 2011 is door de provincie Overijssel een inloopavond georganiseerd in Hotel Zwartewater. Deze inloopavond is door circa 60 omwonenden en belangstellenden bezocht. De bezoekers konden op informatiepanelen het wegontwerp bekijken en hierover met vertegenwoordigers van de provincie van gedachten wisselen.

Gedurende de periode van tervisielegging zijn 20 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn gebundeld en beantwoord in de 'Reactienota N 331 Zwartsluis - Vollenhove - Inrichting als gebiedsontsluitingsweg'.

³ Een Plan in Hoofdlijnen is een vrijwillig planvormingsinstrument, toegepast door de provincie Overijssel om (verkeersinfrastructuur) projecten die niet aan formele planvormen gebonden zijn, van een eenduidige structuur in inhoud, aanpak en proces te voorzien.

⁴ Natura-2000 gebieden Zwarte Meer, Uiterwaarden Zwarte Water en de Wieden.

2.2.2. Plan in Hoofdpijnen en PlanMER

De zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen van het Plan in Hoofdpijnen. Deze planaanpassingen hebben met name betrekking op het verbeteren van de verkeersveiligheid op parallelwegen voor de doelgroepen fietsers en landbouwverkeer. Daarnaast is een planaanpassing opgenomen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Gedeputeerde Staten hebben op 17 juli 2012 het Plan in Hoofdpijnen, de Milieueffectrapportage en de Reactienota voor de aanpak van de N 331 provinciale weg gedeelte Zwolle - grens Flevoland, gedeelte Zwartsluis - Vollenhove hebben vastgesteld en Provinciale Staten hiervan op de hoogte gesteld.

Aansluitend op de vaststelling van het Plan in Hoofdpijnen heeft Gedeputeerde Staten opdracht gegeven om het Plan in Hoofdpijnen verder uit te werken (planuitwerkingsfase, voorbereiding uitvoering) en juridisch-planologisch vast te leggen in een (ontwerp) bestemmingsplan. De eerste stap in de planuitwerkingsfase is het uitwerken van het wegontwerp in een definitief wegontwerp. Het definitief wegontwerp is op 11 december 2012 gepresenteerd door de provincie Overijssel in Zwartsluis op een goedbezochte informatieavond. Op die avond zijn door diverse belanghebbenden (omwonenden) vragen gesteld die ter plekke, of later telefonisch door de provinciale projectleider zijn beantwoord.

Gezien het feit dat er op het plan in hoofdpijnen al inspraak heeft plaatsgevonden en er voor het definitief ontwerp een uitgebreid voortraject heeft plaatsgevonden, waarbij de omgeving via inloopbijeenkomsten en website uitgebreid kennis heeft kunnen nemen van de plannen, is in overeenstemming met de gemeente Zwartewaterland voor wat betreft de inspraak afgesproken direct over te gaan tot het opstellen van een ontwerp-bestemmingsplan en daarmee voor wat betreft de inspraak de fase van voorontwerp-bestemmingsplan over te slaan.

Wel heeft op het voorontwerp bestemmingsplan formeel vooroverleg conform 3.1.1. Bro met de provincie Overijssel, het Waterschap Reest en Wieden en de Veiligheidsregio IJsselland plaatsgevonden. Deze drie instanties hebben geen opmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan.

2.2.3. Uitvoering

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, wordt de voorbereiding van de uitvoering verder uitgewerkt. Tevens vindt dan eventuele grondverwerving plaats. De start van de uitvoering wordt voorzien in de periode 2014/2015.

2.3. Ruimtelijk beleidskader

2.3.1. Nationaal beleidskader

2.3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 de Nota Mobiliteit, en de Mobiliteitsaanpak. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken uit onder meer de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten vastgesteld:

1. het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro⁵, 30 december 2011). Dit geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen. Met het Barro geeft het Rijk aan dat ingezet wordt op zuinig ruimtegebruik, bescherming van kwetsbare gebieden en bescherming van het land tegen overstroming en wateroverlast.
2. het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, 21 april 2008). Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden.

Het Rijk geeft provinciale en gemeentelijke overheden ruimte voor maatwerk, in lijn met het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Het SVIR zet de gebruiker voorop, prioriteert investeringen scherp en verbindt ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid.

In de SVIR wordt conform het bovenstaande gedachtegoed het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer aan provincies en gemeenten overgelaten. De Rijksoverheid kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk. Het gaat dan onder meer om een goede hoofdinfrastructuur, een aantrekkelijk vestigingsklimaat en internationale bereikbaarheid en het borgen van een goede waterveiligheid en een natuurnetwerk voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.

Infrastructuur

Provinciale wegen als de N 331 maken geen onderdeel uit van het hoofdwegennet 'rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen' waarvoor het rijk zich verantwoordelijk acht. Het project N 331 raakt als zodanig dan ook geen rijksbelangen.

Wel is in bijlage 6 van de SVIR is limitatief opgenomen welke essentiële beleidsbeslissingen uit de Nota Mobiliteit (gewijzigd) van kracht blijven. Een relevant aspect hierbij is het nationale doel om de verkeersveiligheid permanente te verbeteren door een reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden.

Het inrichten van de N 331 Zwartsluis-Vollenhove als gebiedsontsluitingsweg en het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken dragen bij aan de doelstelling van het vergroten van de verkeersveiligheid en is daarmee in lijn met het rijksbeleid.

Waterveiligheid

Het Rijk is verantwoordelijk voor het integrale beheer van het hoofdwatersysteem en, samen met de waterschappen, verantwoordelijk voor de bescherming van Nederland tegen overstromingen. Het Rijk beschermt de primaire waterkeringen die in beheer zijn bij het Rijk evenals het kustfundament. Ook stelt het Rijk de normen voor de primaire waterkeringen, ook die in beheer bij waterschappen. Het project N 331 Zwartsluis-Vollenhove is gedeeltelijk (van Zwartsluis tot De Krieger) gelegen op een primaire waterkering waarvoor het Rijk, samen met het waterschap voor deze primaire waterkering. Aan deze primaire kering vin-

⁵ Het besluit is eerder aangekondigd als de Algemene maatregel van bestuur (AMvB) Ruimte en wordt afgekort ook wel Barro genoemd.

den geen significante wijzigingen plaats die gevolgen hebben voor de waterveiligheid (zie ook paragraaf 4.7 Waterparagraaf).

Vanuit het rijksbeleid ten aanzien van waterveiligheid stuit het project N 331 Zwartsluis-Vollenhove niet op belemmeringen.

Natuur

Om flora- en faunasoorten in staat te stellen om op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen zijn vanuit ruimtelijk oogpunt twee zaken essentieel: het behoud van leefgebieden en de mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden. In internationaal verband heeft Nederland zich met het Biodiversiteitsverdrag en de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) gecommitteerd aan afspraken over soorten (flora en fauna) en leefgebieden van soorten (habitats). Het Rijk is verantwoordelijk voor en door de EU aanspreekbaar op het nakomen van die aangegane verplichtingen. Uitsluitend wanneer sprake is van nalatigheid van de provincies zal het Rijk de provincies aanspreken op het niet realiseren van de internationale verplichtingen.

Het project N 331 Zwartsluis-Vollenhove heeft geen significante effecten op natuurwaarden. Vanuit het rijksbeleid ten aanzien van natuur bezien zijn er ten aanzien van dit project geen belemmeringen.

Conclusie

Het Rijksbeleid vormt geen belemmering voor het project N 331 Zwartsluis-Vollenhove.

2.3.1.2 Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)

Om Nederland blijvend tegen hoogwater te beschermen, zijn er enkele grote verbeterprogramma's in uitvoering waaronder het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2). HWBP-2 is een programma waarin de Rijksoverheid en 22 waterkeringbeheerders intensief samenwerken om Nederland te beschermen tegen overstromingen. Zij werken samen om op 89 plekken in het land de afgekeurde waterkeringen te versterken.

De primaire kering waarop een deel (Zwartsluis-De Krieger) van de N 331 gelegen is, maakt geen onderdeel uit van het HWBP-2). Tevens vinden er geen significante wijzigingen aan de dijk en de dijkveiligheid plaats. Als zodanig oefent de N 331 Zwartsluis-Vollenhove geen invloed uit op het HWBP-2.

Ondertussen is het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma (nHWBP) opgestart. Het doel van het programma is om de afgekeurde primaire waterkeringen en kunstwerken, van zowel waterschappen als Rijkswaterstaat (RWS), uit de derde toetsronde op een sobere en doelmatige wijze te versterken. In 2013 wordt het programma, als onderdeel van het Delta-programma 2014, met de eerste uitvoeringsprojecten vastgesteld.

De primaire kering waarop een deel (Zwartsluis-De Krieger) van de N 331 gelegen is, voldoet volgens de derde toetsronde⁶ aan de norm. Tevens vinden er geen significante wijzigingen aan de dijk en de dijkveiligheid plaats. Als zodanig oefent de N 331 Zwartsluis-Vollenhove geen invloed uit op het nHWBP.

⁶ RWS 2011, Derde toets primaire waterkeringen Landelijke toets 2006-2011, Versienummer IVW/WB/2011/000002.

2.3.2. Provinciaal beleidskader

Voor wat betreft het provinciale beleidskader zijn de Omgevingsvisie Overijssel en de omgevingsverordening relevant. Navolgend worden de gevolgen van deze beleidsdocumenten ten aanzien van de N 331 behandeld.

2.3.2.1. 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.

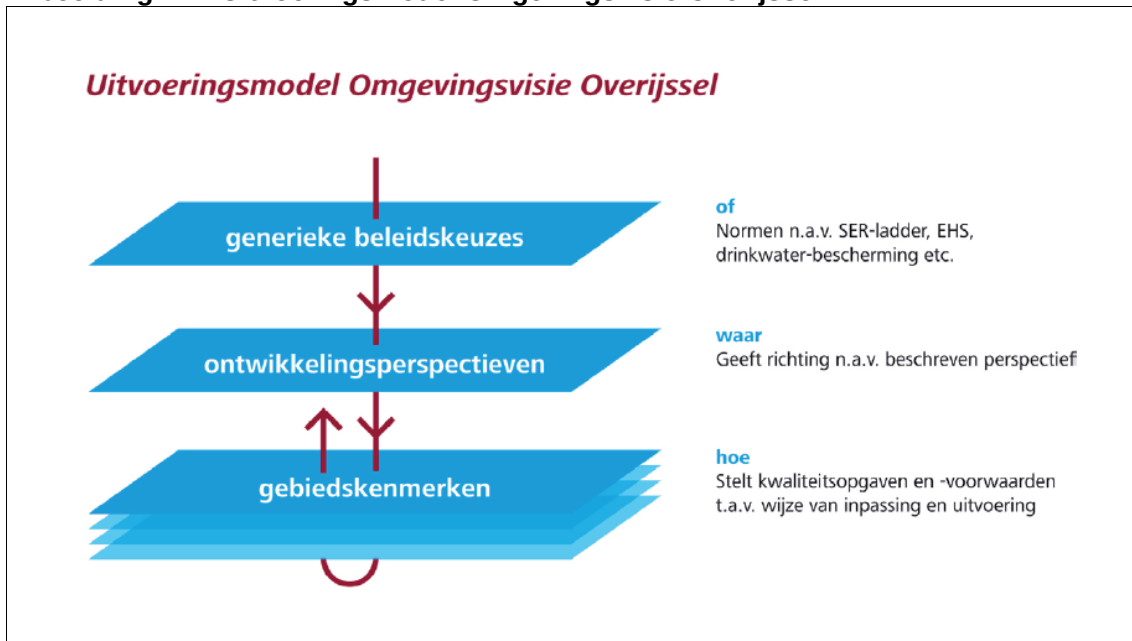
Om concreet invulling te geven aan de thema's duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit, zijn in de Omgevingsvisie negen centrale beleidsambities en onderwerpen van provinciaal belang aangegeven. Deze ambities zijn (zie ook paragraaf 2.2.2 van de Omgevingsvisie Overijssel):

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.

Bij voorgenomen ontwikkelingen stuurt de provincie op duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Hiertoe is het uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel ontwikkeld (zie afbeelding 2.1). 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 (de zogenoemde of-, waar- en hoe-vraag).

Afbeelding 2.1. 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 is een zestal ontwikkelingsperspectieven opgesteld (zie paragraaf 2.6 Omgevingsvisie). De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan de 'waar'-vraag. De N 331 Zwartsluis-Vollenhove en de directe omgeving vallen in de groene omgeving. Voor de N 331 en de directe omgeving gelden de volgende ontwikkelingsperspectieven:

1. A) Ontwikkelingsperspectief 1 'Realisatie groene en blauwe hoofdstructuur' (met legenda-aanduiding 'Concreet begrensde EHS, nieuwe natuur').
2. B) Ontwikkelingsperspectief 3 'Buitengebied accent veelzijdig ruimtegebruik' (met legenda-aanduiding 'Mixlandschap met landbouw, natuur, water en wonen als goede buren').

Ad A

Dit ontwikkelingsperspectief omvat gebieden met als hoofdaccent de ontwikkeling van natuur en versterking van het watersysteem. Dit omvat de EHS (inclusief de Natura 2000-

gebieden) en het watersysteem. Het behouden en ontwikkelen van de natuur- en landschapskwaliteiten staan hier voorop. De aanpassing van de N 331 staat deze ontwikkeling van natuur en het watersysteem niet in de weg. De huidige situatie zorgt niet voor significante wijzigingen.

Ad B

In dit ontwikkelingsperspectief is sprake van verweving van functies. Aan de ene kant melkveehouderij en akkerbouw als belangrijke vorm van landgebruik. Aan de andere kant gebruik voor landschap, natuur, milieubescherming, cultuurhistorie, recreatie, wonen en andere bedrijvigheid. De aanpassing van de N 331 zorgt voor een goede veilige gebiedsontsluitingsweg en een parallelweg die beide landschappelijk gezien goed ingericht zijn (aandacht voor versterking ruimtelijke kwaliteit). Deze maatregelen ondersteunen daarmee de kwaliteitsambitie om de verweving van de verschillende functies te versterken. Daarmee past de voorziene ontwikkeling binnen het ontwikkelingsperspectief. Het rapport 'N331 ruimtelijke visie + landschapsplan' geeft aan op welke wijze de ontwikkelingsperspectieven een vertaling dienen te krijgen in de planvorming.

In paragraaf 4.5.1 van de Omgevingsvisie wordt de hoofdlijn van het beleid ten aanzien van het autoverkeer in de groene omgeving uiteengezet. Het buitengebied wordt vanaf de hoofdstructuur ontsloten met gebiedsontsluitingswegen (A) die dorpen, bedrijventerreinen en gebieden met bovenlokale verkeersbewegingen verbinden met de hoofdinfrastructuur. Deze wegen voegen zich naar het landschap en hebben een verkeersfunctie van provinciaal belang.

De N 331 is in de omgevingsvisie aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg type A (paragraaf 4.5 en pagina 160 Omgevingsvisie). Onderhavig bestemmingsplan is bedoeld om de N 331 Zwartsluis-Vollenhove zodanig in te richten dat deze zoveel mogelijk voldoet aan de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg A. Daarmee is de voorgenomen ontwikkeling in lijn met de Omgevingsvisie.

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:

1. kenmerken;
2. ontwikkelingen;
3. ambities;
4. sturing.

Bij 'sturing' is sprake van norm en/of richting en/of inspiratie. In het rapport 'N331 ruimtelijke visie + landschapsplan' die behoort bij onderhavig bestemmingsplan is hieraan uitwerking gegeven.

Het project N 331 levert een bijdrage aan (en is op z'n minst in ieder geval niet in conflict met) bij deze beleidsambities, met name als het gaat om het borgen van een goede regionale bereikbaarheid (5), veiligheid (7), vitale regionale economie vestigingsklimaat (2), behoud van natuur (3), het voor de lange termijn klimaatbestendig en veilig zijn van het wa-

tersysteem (6) en het behoud en versterking van mooie landschappen in het buitengebied (4).

2.3.2.1. 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:

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

Ten aanzien van de N 331 zijn de volgende beleidsregels uit de Omgevingsverordening Overijssel relevant:

1. SER-ladder en Principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik;
2. Ruimtelijke kwaliteit;
3. Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
4. Gebieden met risico op overstroming;
5. Nationaal Landschap.

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 331 vindt plaats op het bestaande tracé. Het totale areaal aan EHS dat vernietigd wordt, bedraagt 0,027 ha. Dit wordt in ruime mate gecompenseerd met de realisatie van Natura 2000 (eveneens EHS) dat geschikt is voor kievitsbloemhooilanden. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal de invulling van de compensatietaakstelling geborgd zijn. Tevens vindt zorgvuldige inpassing plaats. Dit is uitgewerkt in de ruimtelijke visie (zie navolgend) waarvan relevante onderdelen opgenomen zijn in het wegontwerp.

Ruimtelijke kwaliteit

De Omgevingsverordening stelt acht concrete beleidsprincipes ten aanzien van het aspect ruimtelijke kwaliteit verplicht voor alle ruimtelijke plannen. In het rapport 'N331 ruimtelijke visie + landschapsplan' is invulling gegeven aan de ambities voor ruimtelijke kwaliteit. Dit is gedaan door ontwerpopgaven en -principes te benoemen en deze als richtlijn te gebruiken bij de opwaardering van de N 331.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Ter verbreding van de zuidelijke parallelweg tussen Zwartsluis en De Krieger vindt 0,027 ha ruimtebeslag plaats in EHS-gebied (ganzenfoerageergebied). Er zal geen kwaliteitsverlies optreden van het EHS-gebied. Het verlies wordt in ruime mate gecompenseerd met de realisatie van Natura 2000 (eveneens EHS) dat geschikt is voor kievitsbloemhooilanden. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal de invulling van de compensatietaakstelling geborgd zijn.

Gebieden met risico op overstroming

De Omgevingsverordening schrijft voor dat 'voor gebieden met risico op overstroming een overstromingsrisicoparagraaf wordt opgenomen in de toelichting bij bestemmingsplannen'. De N 331 tussen Zwartsluis en De Krieger ligt op een primaire waterkering (dijkring 9 Vollenhove). Dit bestemmingsplan bevat daartoe een overstromingsrisicoparagraaf (zie paragraaf 4.7.6).

Nationaal landschap

Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk⁷ een selectie gemaakt van twintig 'Nationale landschappen'. Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap.

Het Nationaal Landschap IJsseldelta ligt ten zuiden van de N 331 Zwartsluis-De Krieger. De landschappelijke kernkwaliteiten van de IJsseldelta zijn:

1. de grote mate van openheid;
2. de oudste rationele, geometrische verkaveling;
3. reliëf in de vorm van huisterpen en kreekruigen;
4. de kleinschaligheid en openheid van het rivierenlandschap.

De opgave voor de Nationale Landschappen is het behouden, duurzaam beheren en waar mogelijk versterken van de bijzondere kwaliteiten. Ook de recreatieve toegankelijkheid moet vergroot worden. De landschappelijke kernkwaliteiten van de IJsseldelta vormen het krachtige uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling. Dit betekent in de eerste plaats dat de aanwezige waarden worden gekoesterd en beheerd. Daarnaast zal de beleving van de delta op specifieke plaatsen worden versterkt, onder andere door het uitgraven van kreken en hanken.

De maatregelen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove hebben geen invloed op het Nationaal Landschap IJsseldelta. Met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing en het creëren van een rustplek in de nabijheid van Oppen Swolle 60, worden de landschappelijke kwaliteiten en de belevingswaarde ervan versterkt. Daarmee is zijn de maatregelen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove in lijn met de beleidsuitgangspunten voor het Nationaal Landschap.

⁷ Met de vaststelling van het SVIR (zie paragraaf 2.3.1.1) heeft het Rijk het beleid ten aanzien van landschap eop land overgeheveld naar de provincies om de provincies mer ruimte te geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap. Uiteindelijk, zo is de gedachte, leidt dit tot meer ruimte voor regionaal maatwerk.

Conclusie Omgevingsverordening

Bij het ontwerp van de N 331 is rekening gehouden met de eisen die zijn gesteld in de Omgevingsverordening Overijssel. Hieruit resulteert een bestemmingsplan dat in lijn is met de Omgevingsverordening.

2.3.3. Gemeentelijk beleidskader

Structuurvisie 'Zicht op Zwartewaterland'

De structuurvisie Zicht op Zwartewaterland 2005-2020 (vastgesteld 7 juli 2005) heeft als doel het ruimtelijk beleid te formuleren voor de periode tot 2020. De structuurvisie behandelt toekomstige ontwikkelingen en benoemt de kwaliteiten, knelpunten en kansen die in de gemeente te vinden zijn.

Er worden geen knelpunten geconstateerd op de N 331 Zwartsluis-Vollenhove. Als zodanig wordt vanuit mobiliteit geen opgave voorzien voor de N 331 Zwartsluis-Vollenhove. Wel wordt geconstateerd dat het gebied waarin de N 331 gelegen is, van bijzondere landschappelijke en ecologische waarde is. De voorgenomen maatregelen zoals mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan houden de bijzondere landschappelijke en ecologische waarde in stand. Tevens is er bijzondere aandacht voor de inpassing en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit (zie ook N331 ruimtelijke visie + landschapsplan, bijlage 2). Onderhavig bestemmingsplan is daarmee in lijn met de Structuurvisie.

Landschapsontwikkelingsplan Zwolle, Zwartewaterland en Kampen (LOP)

De gemeenten Zwolle, Zwartewaterland en Kampen hebben gezamenlijk het landschapsontwikkelingsplan Zwolle, Zwartewaterland en Kampen (18 oktober 2012) opgesteld voor hun hele buitengebied. Het plan vormt een belangrijke bouwsteen voor het eveneens gezamenlijk op te stellen bestemmingsplan Buitengebied.

Met het landschapsontwikkelingsplan willen de gemeenten zich inzetten voor het behoud en de versterking van de kwaliteiten en kenmerken van het landschap. Hierbij gaan bescherming van het landschap en het ontstaan van nieuwe ontwikkelingen in het landschap hand in hand. Bij het maken van nieuwe bestemmingsplannen vormt het LOP de basis van wat wel en wat niet gewenst is. Het plan bevat kaarten waarop per landschapstype goede en slechte voorbeelden van ruimtelijke ontwikkelingen staan.

Op de gebiedsperspectievenkaart (pagina 32) is het plangebied ingedeeld onder 'D3 Kraggenlandschap - Recreatief Veen' (binnendijks) en 'D7 Zwartewater - Kievitsbloemen en schepen' (buitendijks).

Ad D3. Door de veenaufgravingen in lange strekken is het gebied grotendeels veranderd in water. Het is een aantrekkelijk natuur- en recreatielandschap met een zeer hoge grondwaterstand. Het gebied wordt gekenmerkt door een afwisseling en variatie tussen open- en geslotenheid, beheerd en ruig groen. Landbouw en rietteelt en natuurontwikkeling en –beheer trekken samen op.

Onderhavig bestemmingsplan staat de ontwikkeling van de natuurdoelen die hierbij horen niet in de weg.

Ad D7: Het Zwartewater maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en is van internationale betekenis voor doortrekkende en overwinterende vogelsoorten. De uiterwaarden worden beheerd als natuurgebied en zijn van belang voor stroomdalflora, die voorkomt op oeverwallen, dijken en in graslanden. De oeverlanden zijn één van de belang-

rijkste groeiplaatsen van de Kievitsbloem in Noordwest Europa. Hier wordt dan ook ingezet op een afwisseling van kievitsbloemgrasland tot (zachthout) ooibos, van oevervegetaties tot moerasvegetaties en van broedgebied voor weidevogels en water- en moerasvogels tot rust- en voedselgebied voor doortrekkende soorten en wintergasten. Het gebied heeft een kleinschalig karakter, maar er zijn wel prachtige vergezichten over het water. Extensieve vormen van landbouw passen prima in dit deelgebied. Het landbouwkundige gebruik heeft een belangrijke betekenis voor het natuurbeheer. De dijkwegen zijn geschikt voor recreatief medegebruik, met name voor fietsen. Struinpaden dragen bij aan de beleving van het water.

Onderhavig bestemmingsplan staat de ontwikkeling van de natuurdoelen die hierbij horen niet in de weg en stimuleert door de ruime compensatie van kievitsbloemhooilanden de natuurontwikkeling in de uiterwaarden en draagt zo bij aan de gestelde doelen uit het LOP.

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Zwartewaterland (GVVP)

Het GVVP van de gemeente Zwartewaterland (24 september 2008) geeft kaders en een visie op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Zwartewaterland. Het GVVP bestaat uit een 'Inventarisatienota' en een 'Beleidsnota en Actieplan'. In de Inventarisatienota is het vigerend beleid uiteengezet en zijn de knelpunten geïnventariseerd. De 'Beleidsnota en Actieplan' bevat het (nieuw) geformuleerde beleid en de daaruit volgende maatregelen/acties.

Doel van het GVVP-beleid is het creëren van een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel.

Dit wordt onder meer geconcretiseerd in het ontwikkelen van een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoerssysteem. In dat kader is in de GVVP het wegennet in de gemeente Zwartewaterland gecategoriseerd, waarbij het gecategoriseerde wegennet van de provincie het uitgangspunt vormt. De N 331 Zwartsluis-Vollenhove is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (zie afbeelding 2 GVVP) met een maximum snelheid van 80 km/uur.

Het GVVP geeft aan dat een belangrijk (Duurzaam Veilig) inrichtingskenmerk van gebiedsontsluitingswegen is dat deze wegen beschikken over parallelwegen waarover naast het gemotoriseerde bestemmingsverkeer, tractoren, bromfietzers en fietsers dienen te rijden.

Erftoegangswegen die aansluiten op gebiedsontsluitingswegen moeten, in het kader van een duidelijke hiërarchie, zoveel mogelijk van het type erftoegangsweg A zijn. In een aantal gevallen wil de gemeente praktisch met dit principe omgaan, omdat het stringent volgen van dit principe leidt tot te grote ingrepen in de verkeersstructuur.

De maatregelen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove passen binnen het GVVP streven om de inrichting zoveel mogelijk te laten voldoen aan inrichtingskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Ook aan het streven om aansluitingen die er zijn zoveel mogelijk te beperken tot het type erftoegangsweg A wordt tegemoetgekomen. Tot slot voorziet het GVVP in een rotonde ter plaatse van de kruising N 331-Veerweg (zie afbeelding 6 GVVP). Dit is in overeenstemming met de geplande maatregelen. De maatregelen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove passen daarmee binnen het GVVP.

2.4. Crisis- en Herstelwet

Op het bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Deze wet is gericht op de versnelling van infrastructurele projecten, grote bouwprojecten en projecten voor duur-

zaamheid, 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.

Het project N 331 valt onder de werking van de Chw omdat een bestemmingsplan wordt opgesteld dat valt onder bijlage I (categorie 3.4) van de Chw. Bijlage I definieert categorieën van ruimtelijke en infrastructurele projecten, terwijl bijlage II juist concrete projecten aanwijst. Het effect daarvan is dat versnellingsmogelijkheden in het bestuursprocesrecht van toepassing zijn.

Dit brengt onder andere mee dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. Ook doet de rechter binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak in de zaak.

3. BESCHRIJVING HUIDIGE EN NIEUWE N 331 ZWARTSLUIS - VOLLENHOVE

De voorziene maatregelen op het deel Zwartsluis tot juist ten westen van De Krieger (paragraaf 3.1.1 en 3.3) passen niet in het vigerende bestemmingsplan en zijn - voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Zwartewaterland - in onderhavig bestemmingsplan opgenomen. De maatregelen op het deel van de gemeente Steenwijkerland (vanaf de gemeentegrens met Steenwijkerland (gemaal Barsbeek) tot aan De Krieger en verder tot aan Vollenhove) zijn gelegen binnen de gemeente Steenwijkerland, maar worden in deze toelichting voor de volledigheid - het betreft één project - beschreven.

3.1. Huidige tracé

De N 331 Zwartsluis-Vollenhove kan worden opgedeeld in de volgende twee deeltrajecten:

1. Zwartsluis (rotonde Westeinde) tot aan de Krieger (paragraaf 3.1.1 en 3.3);
2. De Krieger tot aan Vollenhove (rotonde Schaarweg) (paragraaf 3.1.2 en 3.4).

3.1.1. Zwartsluis-De Krieger

Het deel Zwartsluis tot aan de Krieger ligt op een primaire waterkering. De dijk en daarmee de weg kent een bochtig tracé. Door de verhoogde ligging is er sprake van grote openheid en vergezichten.

De hoofdrijbaan ligt momenteel excentrisch op de dijk. Op het wegvak tussen de rotonde Westeinde (Zwartsluis) en de aantakking van de parallelweg even voorbij De Krieger maakt zowel het landbouw- als en autoverkeer gebruik van de hoofdrijbaan. Naast de hoofdrijbaan ligt op de dijk (aan de zuidzijde, zijde Zwarte Water) een in twee richtingen bereden fietspad. De bermbreedtes naast de hoofdrijbaan zijn relatief smal en variëren van twee tot vier meter.

De hoofdrijbaan heeft een breedte variërend van 6,45 tot 6,80 meter. Naast de hoofdrijbaan liggen aan de teen van de dijk op bepaalde delen parallelwegen. Deze parallelwegen zijn smal en hebben een gemiddelde breedte van gemiddeld 2,65 meter. Parallelwegen bevinden zich op de volgende gedeelten (zie ook bijlage 3 overzichtskaart):

1. A) rotonde Westeinde - Veerweg, aan noord- (binnendijks) en zuidzijde (buitendijks);
2. B) Veerweg - woning Oppen Swolle 62, aan de zuidzijde (buitendijks).

Ad A

Op het gedeelte Westeinde - Veerweg maken zowel fietsers als aanwonenden nu gebruik van de noordelijke parallelweg. Op dit gedeelte bevinden zich aan de noordzijde twee woningen die door deze parallelweg worden ontsloten. De zuidelijke parallelweg dient enkel ter ontsluiting van de aanliggende percelen. Beide parallelwegen op dit gedeelte zijn aangesloten op de in 2005 aangelegde rotonde Westeinde en hebben een breedte van ca. 2,65 meter. Iets ten oosten van het kruispunt met de Veerweg sluit de noordelijke parallelweg op de hoofdrijbaan aan. Daar is een fietsoversteek gemaakt om de fietsers naar de zuidelijke parallelweg te leiden. De Veerweg is in eigendom en beheer bij de gemeente Zwartewaterland en heeft de functie van toegangsweg van en naar de pont richting Genemuiden.

Ad B.

Tussen de Veerweg en woning Oppen Swolle 62 ligt aan de zuidzijde een parallelweg met een breedte van ca. 2,65 meter. Ter plaatse van woning Oppen Swolle 62 sluit de parallelweg aan op de hoofdrijbaan. Op het deel Veerweg-De Krieger sluiten verschillende inritten naar woningen of landbouwgronden rechtsreeks aan op de hoofdrijbaan. Door het hoogte-

verschil tussen de dijk en de aanliggende percelen hebben deze toegangen de vormgeving van een hellingbaan gekregen.

Aan de noordzijde, op de gemeentegrens tussen gemeente Zwartewaterland en Steenwijkerland, bevindt zich het gemaal Barsbeek. Dit gemaal zorgt voor de bemaling van het achtergelegen gebied.

3.1.2. De Krieger-Vollenhove

Na de Krieger⁸ buigt het tracé in zuidelijke richting af en ligt de N 331 landinwaarts (binnendijs). Het omringende landschap tussen De Krieger en Vollenhove is geheel anders van karakter en wordt gekenmerkt door kleinschaligheid.

Aan de zuidzijde van de kruising De Krieger ligt kort op de hoofdrijbaan woning Oppen Swolle 60. Tussen De Krieger en Vollenhove ligt over het grootste deel van dit wegvak een parallelweg aan de zuidzijde. Langzaam verkeer is niet toegestaan op de hoofdrijbaan en moet gebruik maken van deze parallelweg. Aan zowel de noord- als de zuidzijde sluiten op dit wegvak diverse zijwegen rechtstreeks aan op de N 331.

3.2. Algemene uitgangspunten wegontwerp aangepaste N 331

Vanuit de doelstelling, zoals verwoord in paragraaf 2.1 van deze toelichting, zijn randvoorwaarden gesteld aan de uiteindelijke oplossing. Met de maatregelen en de vertaling ervan in het wegontwerp, zoals dat in dit hoofdstuk beschreven wordt, is invulling gegeven aan de doelstelling.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

1. het CROW handboek wegontwerp met richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg type II;
2. alle percelen dienen (volgens de Wet) door de wegbeheerder ontsloten te worden; daarom zijn langs de N 331 daar waar nodig parallelwegen opgenomen;
3. een logische en consequente samenhang op het gehele traject met betrekking tot de verschillende aspecten zoals verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en landschappelijke inpassing.

Bij de uitwerking heeft afstemming plaatsgevonden met diverse instanties en tussen diverse disciplines. Onderstaand is opgesomd welke afstemmingen gevolgen hebben gehad voor het wegontwerp:

1. in afstemming met de waterbeheerder, waterschap Reest en Wieden, is een watertoets opgesteld (zie paragraaf 4.7). Enkele gemaakte afspraken hebben ruimtelijke implicaties;
2. ten aanzien van het openbaar vervoer heeft afstemming plaatsgevonden met de concessiebeheerder (provincie Overijssel) en de concessiehouder (Connexxion) over de OV-voorzieningen;
3. op basis van de compensatietaakstelling is een compensatiegebied voor de kievitsbloemhooilanden vastgesteld en opgenomen, mede met behulp van de catalogus gebiedskenmerken (Omgevingvisie);
4. teneinde zorg te dragen voor een goede landschappelijke inpassing van de N 331 is een ruimtelijke visie + landschapsplan opgesteld (zie bijlage 2). Deze visie formuleert

⁸ De kruising met de gemeentelijke zijweg Barsbeek wordt in de volksmond 'De Krieger' genoemd, vernoemd naar een oude bewoner van een naastgelegen pand.

landschappelijke overwegingen en geeft input voor het wegontwerp. De 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.

3.3. Wegontwerp Zwartsluis - De Krieger

In hoofdlijnen worden de volgende maatregelen getroffen om dit deel van de N 331 verkeersveiliger te maken.

Wegvak rotonde Westeinde - De Krieger:

1. het verbreden en centreren van de rijbaan op de kruin van de dijk naar een breedte conform Duurzaam Veilig inclusief bermverharding;
2. het verwijderen van de aanwezige op- en afritten langs de dijk (toegang landbouwpercelen);
3. het verwijderen van het op de kruin gelegen fietspad;
4. het verbreden van de bestaande parallelweg aan de zuidzijde van de dijk voor fietsverkeer en lokaal verkeer;
5. het aanleggen van een toegangsparellelweg (karrenspoor) aan de noordzijde van de dijk tussen de Veerweg en gemaal Barsbeek;
6. het aanleggen van een nieuw gedeelte parallelweg voor fietsers en lokaal verkeer vanaf woning Oppen Swolle 62 tot aan de bestaande parallelweg, even voorbij De Krieger;
7. het invoeren van een verbod op langzaam verkeer op de hoofdrijbaan;
8. het toepassen van kosteneffectieve maatregelen (KEM) zoals het aanleggen van bermverharding langs beide zijden van de hoofdrijbaan en de aan te passen zuidelijke parallelwegen en het toepassen van Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK) als een dubbele doorgetrokken asmarkering.

Kruispunt Veerweg

Het aanleggen van een rotonde op het kruispunt N 331/Veerweg. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid en wordt fietsers een veilige oversteekmogelijkheid geboden.

Kruispunt De Krieger en Oppen Swolle 60

Het reconstrueren van het kruispunt De Krieger. Hier wordt de nieuwe parallelweg aangesloten op het kruispunt. Om de reconstructie mogelijk te maken, moet woonhuis Oppen Swolle 60 worden gesloopt. Deze woning inclusief kleinschalige bed and breakfast wordt verder van de weg op hetzelfde perceel herbouwd. Het bouwplan voor Oppen Swolle 60 past in het vigerende bestemmingsplan en maakt om deze reden geen deel uit van onderhavig bestemmingsplan.

3.4. Wegontwerp De Krieger - Vollenhove (past binnen vigerend bestemmingsplan)

In hoofdlijnen worden de volgende maatregelen getroffen om dit deel van de N 331 verkeersveiliger te maken:

1. kruispunten Dennenbos, Kadoelen, Kadoelerweg, Oldenhof (2 x), Halleweg, Zuurbeek en Drostebos (2 x)
2. het kruispunt Dennenbos wordt veranderd in een oversteek (dus afslaan vanaf en naar de hoofdrijbaan wordt niet meer toegestaan) en er worden middengeleiders aangelegd voor de verkeersveiligheid;
3. het kruispunt Kadoelen wordt veranderd in een oversteek;
4. het kruispunt Kadoelerweg wordt gereconstrueerd en voorzien van middengeleiders en een separate linksafstrook;
5. de beide kruispunten Oldenhof worden veranderd in een oversteek;
6. het kruispunt Halleweg wordt veranderd in een oversteek;

7. het kruispunt Zuurbeek wordt veranderd in een oversteek;
8. de beide kruispunten Drogenbos worden veranderd in een oversteek;
9. Parallelweg De Krieger – Vollenhove;
10. geen aanpassingen.

3.5. Vluchthavens en hulpdienstuitgangen

De thans aanwezige vluchthaven vervallen in de toekomstige situatie. Dit is gezien de intensiteit en de inrichting van de weg verantwoord.

Voor wat betreft de hulpdienstuitgangen heeft de provincie Overijssel afstemming gezocht met de veiligheidsregio IJsselland. De gedeelde conclusie luidt dat de veiligheidsregio IJsselland en de provincie Overijssel van mening zijn dat er voldoende aansluitingen zijn en blijven om in geval calamiteiten een goede bereikbaarheid te waarborgen.

3.6. Openbaar vervoer

De Buslijnen 71 en 171 maken gebruik van de N 331. Aan deze situatie wijzigt onderhavig plan niets. De bestaande bushaltes worden gehandhaafd en kwalitatief verbeterd.

Lijn 71 is een streekbus van Connexxion en rijdt van Zwolle via Hasselt en Zwartsluis over de N 331 naar Sint Jansklooster, Vollenhove, Marknessse en Kraggenburg naar Emmeloord. Haltepunten: rotonde Westeinde, De Noorde, Zieltje, De Krieger en Barsbeek. Op zaterdag overdag wordt één keer per uur gereden tussen Zwolle en Emmeloord. Ook enkele late spitsritten rijden alleen tussen Zwolle en Zwartsluis.

Lijn 171 is een spitsbus van Connexxion en rijdt van Zwolle via Hasselt, Zwartsluis en Sint Jansklooster naar Vollenhove. Haltepunten: rotonde Westeinde, De Noorde, Zieltje, De Krieger, Dennenbos, Oldenhof, Kadoelerweg, Halleweg en Zuurbeek. In de ochtendspits wordt er naar Zwolle gereden en in de middagspits naar Vollenhove. Met de opening van de nieuwe Hanzelijn op 9 december 2012 is het lijnennet op de reisrelaties Dronten - Kampen en Kampen - Emmeloord - Zwolle aangepast. Vanwege de (magere) bezetting op lijn 171 is de lijn vanaf 9 december 2012 ingekort tot het traject Zwolle - Vollenhove. Reizigers van/naar Emmeloord kunnen gebruik maken van lijn 71 of 141.

4. MILIEU

Vanwege het gemeentegrens overschrijdende karakter zijn enkele thema's op een generieke wijze beschreven, gericht op het project N 331 Zwartsluis-Vollenhove als geheel. Het gaat dan om de thema's verkeer (paragraaf 4.1), Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie (paragraaf 4.3.1), Water (paragraaf 4.7) en Natuur (paragraaf 4.8). Andere thema's zijn specifiek gericht op gemeente Zwartewaterland. Het gaat dan om Externe veiligheid (paragraaf 4.2), Archeologie (paragraaf 4.3.2), Geluid (paragraaf 4.4), Luchtkwaliteit (paragraaf 4.5) en bodem (paragraaf 4.6).

4.1. Verkeer

De maatregelen die voorzien worden zijn beschreven in hoofdstuk 3. De maatregelen zorgen voor een verbeterde verkeersveiligheid, waarbij tevens de doorstroming wordt bevorderd. In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de:

1. verkeersintensiteiten en doorstroming op de hoofdrijbaan (paragraaf 4.1.1);
2. verkeersintensiteiten en doorstroming op de parallelweg(en) (paragraaf 4.1.2);
3. verkeersveiligheid (paragraaf 4.1.3);
4. Openbaar vervoer (paragraaf 4.1.4).

4.1.1. Verkeersintensiteiten en doorstroming hoofdrijbaan

In onderstaande tabel (tabel 4.1) zijn de (geprognosticeerde) werkdagintensiteiten voor de hoofdrijbaan weergegeven. Hierbij is het wegvak Zwartsluis-Vollenhove in twee meetvakken opgedeeld, namelijk Zwartsluis - aansluiting Kadoelerweg en aansluiting Kadoelerweg - Flevoweg in Vollenhove.

Tabel 4.1. Werkdagetaalintensiteiten (in mvt) voor de hoofdrijbaan N 331 Zwartsluis-Vollenhove (referentiesituatie is gelijk aan plansituatie)

N 331-wegvak	gemeten (onderstreept) en geschatte waarden per jaar												prognoses ⁹	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2020	2025
Zwartsluis Kadoelerweg	6400	6300	6300	6100	5800	5800	5900	5800	5800	5900	6200	5800	6800	7000
Kadoelerweg Flevoweg (Vollenhove)	4800	5200	4200	4000	4100	3900	3800	3800	4000	4000	4000	4100	4400	4500

Na een aanvankelijk lichte afname tussen 2000 en 2004, is de etmaalintensiteit op het wegvak Zwartsluis - Kadoelerweg vanaf 2004 vrij constant: rond de 5.800 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. De verkeersintensiteit op het wegvak Kadoelerweg - Flevoweg (N 762) laat hetzelfde beeld zien: een forse afname tot aan 2003, daarna vrij constant rond de 4.000 motorvoertuigen per werkdag. Voor de doorkijk naar 2020 is conform het verkeersmodel NRM3.0 Oost-Nederland en het verkeersmodel NRM2011 Oost-Nederland uitgegaan van een lichte autonome groei (zie tabel 4.1) van 1 % per jaar. Voor de periode en 2020 - 2025 is uitgegaan van 0,5 % groei per jaar.

De verkeerskundige ingrepen zoals beschreven in hoofdstuk 3 leiden niet tot een verkeers aantrekkende werking op de hoofdrijbaan. Langzaam verkeer en bestemmingsverkeer wordt zoveel mogelijk afgewikkeld via de zuidelijke parallelweg en de koude oversteken. Hiermee is er op het gehele tracé, met name tussen De Krieger en Vollenhove, minder

⁹ Prognose gebaseerd op provinciaal verkeersmodel NRM3.0 Oost-Nederland en NRM2011 Oost-Nederland

sprake van afslaand verkeer. Dit zorgt als zodanig voor verbeterde doorstroming. Daarentegen wordt er bij de aansluiting van de Veerweg een rotonde aangelegd waarmee een iets verminderde doorstroming (want: lagere passeersnelheid ten opzichte van huidige T-kruising) veroorzaakt wordt. Per saldo leiden de ingrepen echter niet tot een verkeersaan-trekkende of -remmende werking. Aanvullend daarop geldt dat deze provinciale weg de enige doorgaande route vormt tussen Zwartsluis en Vollenhove en verder. Thans zijn er geen (aantrekkelijker) alternatieven, in de toekomstige situatie evenmin. Dit betekent dat al het verkeer dat na de ingreep van deze route gebruik zal maken, nu ook al over deze weg rijdt. Bovendien zijn de intensiteiten van het autoverkeer dermate laag (lage I/C-verhouding; zie verderop), dat nauwelijks gesproken kan worden over significante invloeden op de doorstroming.

Met andere woorden: er zal na realisatie van de plannen geen andere verkeersintensiteit op de hoofdrijbaan optreden dan wanneer er geen ingrepen getroffen zouden worden. Daarmee is vanuit verkeer gezien de plansituatie (situatie na uitvoering van voorziene maatregelen) gelijk aan de referentiesituatie (toekomstige situatie met autonome ontwikkeling). De (geprognosticeerde) intensiteiten voor de hoofdrijbaan zoals weergegeven in tabel 1 gelden dan ook voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie.

Doorstroming hoofdrijbaan

Of de capaciteit van een weg een bepaalde verkeersintensiteit aankan, kan inzichtelijk worden gemaakt via de zogenoemde intensiteit-/capaciteitsverhouding (I/C-verhouding). Hiertoe zijn de I/C-verhoudingen voor beide richtingen voor zowel de ochtend- als de avondspits berekend. De N 331 is hierbij verdeeld in twee wegvakken, te weten Zwartsluis-De Krieger (aansluiting Kadoelerweg) en De Krieger (aansluiting Kadoelerweg)-Vollenhoven. De I/C-verhoudingen zijn weergegeven in tabel 4.2.

Tabel 4.2. I/C-verhoudingen N 331

			aantal pae's in het drukste uur ¹⁰						I/C-verhouding					
			ochtendspits			avondspits			ochtendspits			avondspits		
N 331-wegvak	rich-ting	capaciteit pae/uur	2008	2020	2025	2008	2020	2025	2008	2020	2025	2008	2020	2025
Zwartsluis Kadoelerweg	oost	1.500	342	387	397	466	528	541	0,23	0,26	0,26	0,31	0,35	0,36
	west	1.500	296	335	344	359	407	417	0,20	0,22	0,23	0,24	0,27	0,28
Kadoelerweg Vollenhove	oost	1.500	223	252	258	265	299	306	0,15	0,17	0,17	0,18	0,20	0,20
	west	1.500	183	206	212	232	262	268	0,12	0,14	0,14	0,15	0,17	0,18

Indien de I/C-verhouding onder de 0,70 ligt, kan verkeer ongehinderd doorrijden¹¹. Uit tabel 4.2 blijkt dat alle I/C-waarden zeer ruim onder de 0,70 liggen. De hoogste I/C-waarde (0,36) wordt in 2025 bereikt in de avondspits, op de zuidelijke rijstrook (in oostelijke richting) van

¹⁰ De intensiteit en capaciteit van de weg wordt uitgedrukt in 'pae'; personenauto-equivalenten. Om het aantal motorvoertuigen om te rekenen naar pae, wordt de volgende verde3ling toegepast: lichte motorvoertuigen = 1 pae, mid-delzware voertuigen = 2 pae en zware voertuigen = 3 pae.

¹¹ Indien de I/C-verhouding onder de 0,70 ligt, kan verkeer ongehinderd doorrijden. een I/C verhouding tussen 0,70 en 0,85 is een aanwijzing voor vertraging oponthoud. Bij een I/C-verhouding van 0,85 of hoger, ontstaan er problemen met de verkeersafwikkeling resulterend in een grote kans op files. Overbelasting van de weg en daarmee filevorming treedt op bij een I/C-verhouding hoger dan 1.

het wegvak Zwartsluis - Kadoelerweg. De conclusie luidt dan ook dat de N 331 nu en in de toekomst het verkeersaanbod goed kan verwerken.

4.1.2. Verkeersintensiteiten en doorstroming parallelweg(en)

In onderstaande tabel (tabel 4.3) zijn de (geprognosticeerde) werkdagintensiteiten voor de zuidelijke parallelweg weergegeven. Hierbij is de parallelweg in vier delen opgedeeld.

Tabel 4.3. Werkdagemaalintensiteiten (in mvt/uur) op zuidelijke parallelweg, tussen De Krieger en Vollenhove

N 331-wegvak	visuele tellingen		prognoses ¹²			
	2002	2005	2020 autonoom	2020 plansituatie	2025 autonoom	2025 plansituatie
Barsbeek - Dennenbos	87	61	71	184	74	191
Dennenbos - Kadoelerweg	135	81	95	285	98	295
Kadoelerweg - Halleweg	174	165	193	335	200	347
Halleweg - Schaarweg	237	n.b.	284	429	294	444

In bovenstaande tabel is voor de peiljaren 2020 en 2025 onderscheid gemaakt in de situatie dat de N 331 niet wordt aangepast (referentiesituatie inclusief autonome ontwikkeling) en de situatie dat deze provinciale weg wél wordt aangepast (plansituatie). In de plansituatie worden de huidige N 331-aansluitingen van Dennenbos, Den Oldenhof, Wendelerweg, Halleweg, Zuurbeek en Drostenbos aangepast tot loodrechte 'koude' oversteken (doorsteken). Er vindt op de genoemde plaatsen derhalve geen uitwisseling van verkeer meer plaats tussen genoemde wegen/zuidelijke parallelweg en de hoofdrijbaan. In de autonome situatie blijven de aansluitingen gehandhaafd.

Aanleg van een doorlopende parallelweg en het afsluiten van diverse kruispunten leidt ertoe dat verkeer meer en langer van de parallelweg gebruik zal maken. In tabel 4.4 is de toename van het verkeer op de parallelweg weergegeven als gevolg van het treffen van verkeersmaatregelen.

Tabel 4.4. toename werkdagemaalintensiteiten op zuidelijke parallelweg tussen De Krieger en Vollenhove, als gevolg van kruispuntaanpassing

N 331-wegvak	2020			2025		
	autonoom	plansituatie	toename %	autonoom	plansituatie	toename %
Barsbeek - Dennenbos	71	184	159	74	191	158
Dennenbos - Kadoelerweg	95	285	200	98	295	201
Kadoelerweg - Halleweg	193	335	74	200	347	74
Halleweg - Schaarweg	284	429	51	294	444	51

Hoewel de toenames fors zijn (groei tussen de 51 en 201 %), zijn de intensiteiten in absolute waarden relatief gering. De intensiteiten liggen allen ver onder de voor verkeersmodellen vaak toegepaste waarde van 1800 mvt/etmaal. De inrichting¹³ en de capaciteit van de parallelweg is zodanig dat deze het verkeersaanbod goed en veilig kan afwikkelen.

¹² Prognose gebaseerd op provinciaal verkeersmodel NRM3.0 Oost-Nederland en NRM2011 Oost-Nederland

¹³ De parallelweg wordt in de nieuwe situatie 4 meter breed en wordt aan weerszijden voorzien van 0,40 meter bermverharding.

4.1.3. Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid op het wegvak tussen de rotonde Westeinde (Zwartsluis) en De Krieger wordt sterk verbeterd doordat het langzaam gemotoriseerde verkeer geen gebruik meer maakt van de hoofdrijbaan. Hierdoor zullen inhaalmanoeuvres op het bochtige tracé tot het verleden behoren. Het aanbrengen van 'koude' oversteken geven eveneens een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheidssituatie.

Uit een verkeersveiligheidsberekening (zie bijlage vier) voor de te nemen maatregelen volgt een verwachte reductie van het aantal verkeersongevallen met circa 36 %. Dit komt in absolute zin neer op een reductie van 23 verkeersongevallen in 5 jaar tijd. Daarbij vallen gemiddeld 36 % minder slachtoffers. Daarmee wordt de norm, die in de Omgevingsvisie is gesteld, ruim gehaald. De norm bedraagt een daling van 7,5 % ziekenhuisslachtoffers in 8 jaar tijd.

Door de weg uniform in te richten als een Gebiedsontsluitingsweg wordt de herkenbaarheid voor de weggebruiker duidelijk verbeterd. Door het toepassen van de bijbehorende essentiële herkenbaarheidskenmerken (markering) kan de weggebruiker duidelijk opmaken wat de functie van de weg is, welke voertuigen hij/zij kan verwachten en welk snelheidsregime van toepassing is. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid ook verbeterd.

(Brom)fietsverkeer Zwartsluis - De Krieger

Het huidige fietspad langs de N 331 ligt tussen Zwartsluis en De Krieger boven op de dijk, naast hoofdrijbaan. Het gaat tussen Zwartsluis en De Krieger om een tweerichtingenfietspad met een breedte tussen de 2,00 en 2,50 meter. Dit is de normale breedte voor een éénrichtingenfietspad maar te smal voor een tweerichtingenfietspad. De afstand tot de hoofdrijbaan is met een gemiddelde van 2,00 meter klein te noemen. Het verplaatsen van het (brom)fietsverkeer boven op de dijk naar de naastgelegen parallelweg is daarom vanuit verkeersveiligheidsoogpunt in eerste instantie positief, omdat de ruimte om elkaar te passeren (zowel inhalen als tegemoet komend) groter wordt. Bovendien wordt een potentieel conflict met het autoverkeer voorkomen. Denk hierbij aan de automobilist die de berm in rijdt en op het fietspad belandt.

Daar staat echter tegenover dat het (brom)fietsverkeer op de parallelweg gemengd wordt met het lokale en doorgaande landbouwverkeer en met incidenteel autoverkeer. Bij autoverkeer gaat het om incidenteel personenauto's en vrachtauto's van en naar de landbouwbedrijven aan de noordzijde van de dijk. De subjectieve verkeersveiligheid (gevoelsmatige veiligheid) kan door de aanwezigheid van landbouw- en autoverkeer verminderen, vooral veroorzaakt door het verschil in snelheid en massa. Om deze verkeersveiligheidsrisico's te verminderen, wordt de bestaande parallelweg tussen Zwartsluis en De Krieger zodanig verbreed dat (brom)fietsers en landbouwvoertuigen/vrachtauto's voldoende ruimte hebben om elkaar te kunnen passeren als tegemoet komend verkeer. Anderszins wordt de breedte van de parallelweg beperkt om te voorkomen dat landbouwvoertuigen en vrachtauto's met hoge snelheid de (brom)fietsers inhalen. Een snelle inhaalmanoeuvre zou het onveiligheidsgevoel juist vergroten.

Op basis van bovenstaande argumenten, verkrijgt de parallelweg tussen rotonde Veerweg en De Krieger een asfaltbreedte van 4,0 meter aan weerszijden aangevuld met een strook halfverharding van 0,60 meter en de parallelweg tussen Zwartsluis en rotonde Veerweg, vanwege het grotere aanbod fietsers, een asfaltbreedte van 4,5 meter aan weerszijden aangevuld met een strook halfverharding van 0,60 meter. Bij deze breedte kan bij het elkaar tegemoet rijden de (brom)fietsers op de asfaltrijbaan rijden terwijl het landbouwvoertuig

en de vrachtauto gebruik maken van de strook halfverharding. Het (met hoge snelheid) inhalen van de (brom)fietser wordt met deze breedte sterk ontmoedigd.

De intensiteit van het landbouw- en autoverkeer op de parallelweg blijft in absolute zin ook in de toekomstige situatie laag. Het gaat voornamelijk om landbouwverkeer van en naar de aangrenzende percelen en doorgaand landbouwverkeer tussen Zwartsluis en Vollenhove. Al met al kan daarom gesteld worden dat de verkeersveiligheid voor de (brom)fietzers niet verslechtert of verbetert maar per saldo gelijk blijft. Feitelijk krijgen de (brom)fietzers een 4,00 meter breed fietspad waarvan het in beperkte aantallen voorkomende landbouw- en autoverkeer ook gebruik maakt.

(Brom)fietsverkeer De Krieger - Vollenhove

De situatie op de parallelweg tussen De Krieger en Vollenhove verschilt van de bovenstaand beschreven situatie. Op deze parallelverbinding is in de huidige situatie reeds sprake van menging van (brom)fietsverkeer met landbouw- en autoverkeer. Dit als gevolg van de aanwezigheid van een groot aantal zijwegen op dit wegvak. Door het wijzigen van de aansluitingen van de aan de noordzijde van de N 331 gelegen erftoegangswegen in 'koude' oversteken, neemt de intensiteit van het auto- en landbouwverkeer op de parallelweg fors toe. Op het wegvak tussen Dennenbos en Kadoelerweg zal in 2020 sprake zijn van een verdrievoudiging: van 95 naar 285 voertuigen per etmaal. Omdat de intensiteiten op de verschillende delen van de parallelweg in absolute zin laag blijven en de verhardingsbreedte 4,50 meter bedraagt, zijn de negatieve verkeersveiligheidseffecten op het (brom)fietsverkeer gering en acceptabel voor een dergelijk ingerichte parallelweg.

Verkeersveiligheidsaudit

Op basis van het definitieve wegontwerp heeft Witteveen+Bos een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd (zie bijlage 5). Een verkeersveiligheidsaudit is een gestandaardiseerde methode om tot een onafhankelijk oordeel te komen over de gevolgen van het wegontwerp op de verkeersveiligheid, voordat met de uitvoering wordt begonnen. Hiermee is het wegontwerp getoetst op te verwachten verkeersveiligheidseffecten.

Overall conclusie uit de verkeersveiligheidsaudit is dat de gezamenlijke maatregelen getroffen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove een positief effect hebben op de verkeersveiligheid.

4.1.4. Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer dat gebruik maakt van de hoofdrijbaan zal de voorgestelde maatregelen ervaren als positief. Doordat het langzaam gemotoriseerde verkeer van de hoofdrijbaan wordt gehaald, zal de reistijd op het traject tussen Zwartsluis en De Krieger worden verkleind. De aanleg van een rotonde bij de Veerweg zorgt voor meer discomfort voor de buspassagiers. Door de rotonde echter zodanig te ontwerpen dat deze goed berijdbaar is voor alle soorten en lengte bussen (ook gelede bussen), zal dit negatieve effect worden geminimaliseerd. De bestaande bushaltes zullen worden vervangen door nieuwe haltes conform de vigerende richtlijnen. Hierdoor verbetert de kwaliteit van het busvervoer langs de N 331. Wijzigingen in de busroutes zijn niet noodzakelijk.

4.1.5. Conclusie

De maatregelen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove dragen bij aan een verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid. De maatregelen dragen tevens zorg voor een verbeterde situatie voor het openbaar vervoer. Na uitvoering van het project N 331 Zwartsluis-Vollenhove voldoet de aangepaste inrichting van aan de gestelde doelstellingen.

4.2. Externe Veiligheid

4.2.1. Wat is externe veiligheid?

Het transport, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading vrij kan komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. In het kader van onderhavig plan is getoetst of het voldoet aan de in Nederland geldende regelgeving ten aanzien van externe veiligheid.

Externe veiligheid maakt onderscheid tussen risicobronnen en risico-ontvangers en probeert deze van elkaar te scheiden. De risicobronnen zijn in twee groepen te verdelen:

1. transportassen, zoals wegen en spoorwegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
2. inrichtingen waarin productie, gebruik, verstrekking en/of opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Twee termen vervullen bij externe veiligheid een centrale rol:

1. plaatsgebonden risico (PR). Bij het PR gaat het om de kans per jaar dat een (denkbeeldig) persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen als deze persoon zich onafgebroken en onbeschermd in de nabijheid van een risicovolle inrichting of transportas bevindt. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven als een contour rondom de risicovolle inrichting of de transportas;
2. groepsrisico (GR). Het GR is de cumulatieve kans dat een (werkelijk aanwezige) groep van 10, 100 of 1000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

4.2.2. Wet- en regelgeving

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)

Langs transportassen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, bestaat een grotere kans dat een ongeluk met gevaarlijke stoffen plaatsvindt dan ergens anders. Het externe veiligheidsbeleid kan beperkingen opleggen aan langs zo'n transportas geprojecteerde plannen en projecten. De Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen¹⁴ (Circulaire RNVGS) schrijft het beleid voor waarmee een afweging plaats kan vinden tussen de veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke structuur van de omgeving.

In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is voor het PR ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde opgesteld. Met betrekking tot kwetsbare objecten is het PR een grenswaarde en tot beperkt kwetsbare objecten een richtwaarde. Voor het GR is geen harde norm vastgelegd. Er is voor gekozen het GR als oriënterende waarde te handhaven. Over elke overschrijding van de oriënterende waarde, dan wel elke toename van het GR, moet verantwoording worden afgelegd.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Momenteel wordt het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen ontwikkeld. Met de basisnetten Water, Weg en Spoor wordt beoogd een duurzaam evenwicht tussen ruimtelijke ontwikke-

¹⁴ Staatscourant 19907,2009.

lingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid te realiseren. Dit gebeurt door alle hoofdvaarwegen, rijkswegen en spoorwegen in te delen in categorieën. Deze categorieën verschillen in de mate waarin er beperkingen gelden voor vervoer en/of ruimtelijke ontwikkelingen. Beperkingen voor het vervoer worden vastgelegd in een gebruiksruimte, beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen in een veiligheidszone. Daarnaast zal, in navolging van het externe veiligheidsbeleid voor inrichtingen, de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico juridisch worden vastgelegd. Voor elke weg die deel uitmaakt van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg maximaal mag veroorzaken. De Circulaire is op dit moment zodanig aangevuld dat deze op het basisnet anticipeert.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen¹⁵ (hierna: Bevi) zijn de risiconormen voor externe veiligheid rond inrichtingen waarin productie, gebruik of opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, vastgelegd. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij horende Regeling externe veiligheid inrichtingen of Revi) naleven bij de vaststelling van ruimtelijke plannen. In het Bevi is voor het PR ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde opgesteld; voor beperkt kwetsbare objecten is het PR een richtwaarde. In het Bevi is geen harde norm voor het GR vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het GR als oriënterende waarde te handhaven, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht.

Externe veiligheidsbeleid Zwartewaterland

De gemeente Zwartewaterland heeft haar externe veiligheidsbeleid vastgelegd in de 'Visie op Externe Veiligheid' (mei 2012). Op basis van het wettelijk kader en het gemeentelijk beleid heeft de gemeente voor het landelijk gebied, waar de N 331 Zwartsluis-Vollenhove onder valt, de volgende randvoorwaarden geformuleerd:

1. toename van groepsrisico's is niet toegestaan, tenzij veroorzaakt door een toename van de personendichtheid in de omgeving van de risicobron;
2. de PR-10-6 contour dient binnen de grens van de risicobron (inrichting of transportzone) te liggen, tenzij sprake is van een omgeving waar op basis van het geldende bestemmingsplan geen objecten kunnen worden gerealiseerd;
3. toename van het groepsrisico's is toegestaan, tenzij het bestuur op basis van onvoldoende bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid het risico voor de omgeving onaanvaardbaar acht;
4. nieuwe objecten binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico zijn niet toegestaan, tenzij in het bestemmingsplan is geborgd dat deze objecten niet kunnen uitgroeien tot kwetsbare objecten.

4.2.3. Inventarisatie en toets

Uit de provinciale risicokaart (risicokaart.nl) blijkt ten aanzien van externe veiligheid het volgende:

1. conform het Bevi geldt de N 331 niet als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object;
2. langs de N 331 bevinden zich geen risicobronnen voor de externe veiligheid, zoals LPG-tankstations;
3. over de N 331 vindt in beperkte mate vervoer van LPG plaats. Dit is incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats ter bevoorrading van bijvoorbeeld de LPG-tankstations;
4. als gevolg van de te treffen maatregelen aan de N 331 neemt het vervoer van gevaarlijke stoffen niet toe;

¹⁵ Gepubliceerd in februari 2009 (Staatsblad 2009 nummer 47)

5. het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt niet tot een overschrijding van de grenswaarde van het PR;
6. het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR;
7. het GR blijft als gevolg van de maatregelen aan de N 331 in omvang ten minste gelijk of daalt.

De conclusie luidt dan ook dat risicobronnen voor de externe veiligheid geen belemmerende factor vormen voor het treffen van verkeersmaatregelen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove.

Buisleidingen

Binnen de gemeente Zwartewaterland bevinden zich hogedruk aardgasleidingen. Deze leidingen lopen voornamelijk door het buitengebied. Er doen zich op dit moment geen plaatsgebonden of groepsrisicoknelpunten voor.

Toetsing aan regels en ambities gemeente Zwartewaterland

In tabel 4.5 zijn de ambities van de gemeente Zwartewaterland (zie paragraaf 4.2.2) getoetst aan het voornemen.

Tabel 4.5. De ambities van Zwartewaterland getoetst

doelstelling	hoe wordt hier bij de aanpassing met de N 331 mee omgegaan?
toename van groepsrisico's is niet toegestaan, tenzij veroorzaakt door een toename van de personendichtheid in de omgeving van de risicobron.	De verkeerskundige ingrepen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove leiden niet tot overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en/of de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.
de PR-10-6 contour dient binnen de grens van de risicobron (inrichting of transportzone) te liggen, tenzij sprake is van een omgeving waar op basis van het geldende bestemmingsplan geen objecten kunnen worden gerealiseerd.	idem
toename van het groepsrisico's is toegestaan, tenzij het bestuur op basis van onvoldoende bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid het risico voor de omgeving onaanvaardbaar acht.	idem
nieuwe objecten binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico zijn niet toegestaan, tenzij in het bestemmingsplan is geborgd dat deze objecten niet kunnen uitgroeien tot kwetsbare objecten.	dit bestemmingsplan voorziet niet in de toevoeging van nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Een weg is geen object dat kan uitgroeien tot kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object.

Conclusie

De verkeerskundige ingrepen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove leiden niet tot overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en/of de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Risicobronnen voor de externe veiligheid vormen geen belemmerende factor voor het treffen van verkeersmaatregelen aan de N 331 Zwartsluis-Vollenhove. De omvang van het GR blijft tenminste ongewijzigd, of daalt.

4.3. Landschap, archeologie, cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit

4.3.1. Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie

Beleidskader

Uitgangspunten, randvoorwaarden en ambities ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie zijn vastgelegd in de provinciale omgevingsvisie (2009). De omgevingsvisie stelt dat nieuwe ontwikkelingen verbonden moeten worden aan bestaande gebiedskwaliteiten, waarbij bestaande kwaliteiten worden beschermd en versterkt en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd. De omgevingsvisie onderschrijft de beide landschapsontwikkelingsplannen van Zwartewaterland en Steenwijkerland.

Onderzoek

De maatregelen voor het wegontwerp van de N 331 hebben hun weerslag op het ruimtegebruik en bepalen voor een groot gedeelte hoe het landschap rondom de weg functioneert en hoe het eruit komt te zien. Het is daarom van belang om vroegtijdig aandacht te geven aan ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie, zodat de weg op een juiste manier wordt ingepast in de omgeving.

Het duurzaam veilig maken van de N 331 biedt kansen om de ruimtelijke kwaliteit rondom de weg een impuls te geven. Vanuit deze gedachte is het document 'N331 ruimtelijke visie + landschapsplan' opgesteld (zie bijlage 2). Het document, opgesteld voor het gehele project N 331 van Zwartsluis tot Vollenhove, vormt een richtinggevend en inspirerend kader gedurende het ontwerpproces en tijdens uitvoering van het wegontwerp. Het biedt aanknopingspunten voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, zodanig dat bestaande kwaliteiten blijven behouden en ontwikkelingen worden ingezet om nieuwe kwaliteiten toe te voegen. De functie is drieledig:

1. het leveren van een bijdrage aan het wegontwerp vanuit het aspect ruimtelijke kwaliteit;
2. het vastleggen van de ambities voor ruimtelijke kwaliteit richting de uitvoeringfase;
3. en het bieden van een handreiking voor toekomstige ontwerpvragestukken bij gemeenten, waterschap en derden, gelieerd aan het project 'ombouw N 331 Zwartsluis-Vollenhove'.

Het document N331 ruimtelijke visie + landschapsplan is opgesteld binnen de kaders van de Omgevingsvisie (Provincie Overijssel, 2009). Bij het formuleren van kwaliteiten en het uitwerken van ontwerpgegevens en -principes is gebruik gemaakt van de gebiedskenmerken en kwaliteitsambities uit de Catalogus Gebiedskenmerken (Provincie Overijssel, 2009). De ruimtelijke visie vormt een vertaling van de gebiedskenmerken en kwaliteitsambities naar ontwerpgegevens. Deze ontwerpgegevens zijn achtereenvolgens:

1. een contrastrijke overgang van polderlandschap naar coulisselandschap;
2. de dijk als continue lijn in het landschap;
3. kenmerkend veenpolderlandschap;
4. waardevolle natuur in buitendijks gebied;
5. de N 331 als panoramische kustroute;
6. de N 331 als route door het coulisselandschap;
7. representatieve stads- en dorpsgezichten.

Vanuit deze ontwerpgegevens zijn ontwerpprincipes benoemd die aangeven wat gedaan zou moeten worden om de weg op een juiste manier in het landschap te verankeren. Voor enkele cruciale locaties is in het landschapsplan een concrete locatie-uitwerking gemaakt. Deze uitwerkingen vormen een oplegger bij het wegontwerp en maken inzichtelijk hoe zaken als beplanting, berminrichting, type verharding en meubilair in het wegontwerp zijn meegenomen.

Conclusie

De N 331 is geen autonoom object in het landschap, maar ligt ingebed in zijn omgeving. Dit komt in veel facetten terug. Het belangrijkste aspect daarbij is het ruimtelijke verschil tussen de dijk en polders enerzijds en stuwwal anderzijds. Bij het lint van Barsbeek 'verschiet de weg van kleur' en is er een plotselinge overgang tussen deze twee landschappen.

De N 331 is een gebiedsontsluitingsweg en ligt grotendeels op de dijk. Bij de inrichting van deze weg is vanuit landschappelijk oogpunt weinig winst te behalen. Parallelwegen en landbouwwegen liggen naast de dijk en zijn onderdeel van het lokale landschap. Het ontwerp en de inrichting van parallelwegen en bermen is van cruciaal belang voor het behouden en versterken van de verbondenheid van de weg met het landschap. Juist op het niveau van de parallelweg is veel te winnen met een landschappelijk verantwoord ontwerp van verhardingen, bermsloten, berminrichting en beplanting. Daarbij is het van belang om het wegontwerp integraal te bezien in het kader van ander ruimtelijke vraagstukken. Denk daarbij aan de uitwerking van natuurdoelen, de nieuwe erfinrichting van de Krieger en het te ontwikkelen uitzichtpunt bij Oppen Swolle 60.

4.3.2. Archeologie

Wet- en regelgeving

Op basis van het verdrag van Malta en de vertaling daarvan in Nederlands beleid en wetgeving (zoals de provinciale Omgevingsvisie, de Monumentenwet en het Besluit ruimtelijke ordening), dient bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te worden gehouden met archeologische waarden in de bodem. Omdat er voor dit project in de voorfase ten behoeve van het Plan in Hoofdlijnen een PlanMER is opgesteld, waarin ook het aspect archeologie is behandeld, heeft het archeologische onderzoek met name in die fase plaats gevonden. Deze paragraaf geeft een weergave van het uitgevoerde onderzoek. Tevens wordt aangegeven waarmee rekening moet worden gehouden in de fasen tot en met uitvoering van het project.

Onderzoek

Op grond van de gemeentelijke archeologische waardenkaart van de gemeente Zwartewaterland, zijn aan het plangebied diverse verwachtingen toegekend op het aantreffen van archeologische sporen. De verwachtingskaart van Zwartewaterland geeft over het algemeen een lage archeologische verwachtingswaarde aan voor het plangebied. In het plangebied en directe omgeving zijn geen archeologische monumenten aanwezig.

Vanwege het bovengemeentelijke karakter van dit project is in overleg met de provinciaal archeoloog de onderzoeksaanpak bepaald. Naar aanleiding van bureauonderzoek¹⁶ is de conclusie getrokken dat voor het graven van sloten en verbreden van de parallelwegen in het deel tussen Zwartsluis en Barsbeek geen vervolgonderzoek nodig is.

Conclusie

Ter plaatse van het plangebied geldt een lage archeologische verwachtingswaarde. Verder archeologisch onderzoek is niet nodig. In alle gevallen blijft de archeologische meldingsplicht van kracht (art. 53 Monumentenwet 1988). Dit houdt in dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan de vinder redelijkerwijs moet kunnen weten dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag. Naast de meldingsplicht is de vinder verplicht om het gevonden object zes maanden lang ter beschikking te houden of te stellen voor wetenschappelijk onderzoek.

¹⁶ S. Wentink, 1-10-2007

4.4. Geluid

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie het akoestisch rapport in bijlage 6). Bij dit onderzoek zijn de akoestische effecten als gevolg van de aanpassingen aan de N 331 beoordeeld. Op basis van dit onderzoek is bepaald voor welke geluidgevoelige bestemmingen 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 wordt in het kader van de Wgh een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van artikel 74 van de Wgh heeft iedere weg een zone, waarbinnen het gebied ligt waarop akoestisch onderzoek betrekking heeft. De bepalingen uit de Wgh zijn alleen van toepassing binnen de geluidszone van de weg. De grenswaarden uit de Wgh gelden uitsluitend voor geluidsgevoelige bestemmingen die liggen binnen deze geluidszone van de weg. De geluidszone heeft bij een weg van 2 rijstroken een breedte van 250 meter.

De geluidsbelasting voor de huidige en toekomstige situatie wordt uitgedrukt in L_{den} ($L_{day/evening/night}$) in dB. De geluidsbelasting voor de huidige en toekomstige situaties is berekend volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012.

Voor wijzigingen op of aan een bestaande weg 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 (afgerond) 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 één jaar 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 in het verleden een hogere grenswaarde is vastgesteld die lager is dan de geluidsbelasting die heerste vóór wijziging van de weg, dan geldt deze 'hogere grenswaarde' als grenswaarde.

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

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

4.4.2. Onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek (zie bijlage VI) blijkt dat er geen geluidgevoelige bestemmingen zijn waarbij de grenswaarde wordt overschreden. Voor het gehele tracé wat valt binnen de gemeente Zwartewaterland is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

4.4.3. Conclusie

Het project N 331 leidt niet tot een overschrijding van grenswaarden bij geluidgevoelige bestemmingen. Vanuit het thema geluid zijn er daarmee geen belemmeringen voor de ontwikkeling zoals met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

4.5. Luchtkwaliteit

De gevolgen voor de luchtkwaliteit van de ombouw van de N 331 Zwartsluis - Vollenhove tot een gebiedsontsluitingsweg (GOW) zijn onderzocht¹⁷. Aanvullend op dit onderzoek is een oplegnotitie opgesteld (zie bijlage 7). De resultaten van het onderzoek inclusief oplegnotitie zijn hieronder samengevat.

4.5.1. Wettelijk kader

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. 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.

Grenswaarden

De grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ uit de Wet luchtkwaliteit zijn weergegeven in tabel 4.8.

Tabel 4.8. Grenswaarden PM₁₀ en NO₂

stof	criterium	grenswaarde (µg/m ³)	geldig per
PM ₁₀	jaargemiddelde concentratie	40	1 juni 2011
	etmaalgemiddelde concentratie (mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden)	50	1 juni 2011
NO ₂	jaargemiddelde concentratie	40	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie (mag maximaal 18 keer per jaar worden overschreden)	200	1 januari 2015

4.5.2. Onderzoek

Het plan is doorgerekend en getoetst aan de Wet luchtkwaliteit voor de berekeningsjaren 2010, 2015 en 2020. In de berekeningen is voor wat betreft de verkeerscijfers uitgegaan van de aantallen die in de desbetreffende jaren zullen gaan rijden. Uit de berekeningen zijn de volgende resultaten naar voren gekomen voor:

1. de grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie van NO₂ wordt niet overschreden; de hoogst berekende NO₂-concentratie bedraagt maximaal 17,8 µg/m³ in 2010;
2. de grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ wordt niet overschreden; de hoogst berekende PM₁₀-concentratie bedraagt maximaal 22,0 µg/m³ in 2010;
3. de grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie van NO₂ wordt niet overschreden;
4. de grenswaarde van de etmaalgemiddelde concentratie van PM₁₀ wordt minder dan 35 keer per jaar overschreden (maximaal 10 keer).

Uit het onderzoek blijkt tevens dat de ombouw van de N 331 tot een GOW nauwelijks gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. De maximale concentratietoename op de beoordelings-

¹⁷ M+P, onderzoek luchtkwaliteit, Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove tot GOW, 21 augustus 2009.

punten bedraagt 0,1 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie van NO₂. Voor PM₁₀ is geen sprake van gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Verder blijkt uit het onderzoek dat de aanleg van een parallelweg nauwelijks invloed heeft op de luchtkwaliteit.

4.5.3. Conclusie

De grenswaarden uit de Wet milieubeheer worden na ombouw van de N 331 tot een GOW niet overschreden. Er wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀). Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16 lid 1 sub a van de Wet milieubeheer. Vanuit luchtkwaliteit bezien zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling zoals met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

4.6. Bodem

4.6.1. Wettelijk kader

Nationaal beleid

Voor (saneren van) de landbodem is de Wet bodembescherming van toepassing. Voor het toepassen van grond en bagger is het Besluit bodemkwaliteit het vigerende beleidskader op nationaal niveau. Buitendijks is veelal sprake van uiterwaarden. Als beleidskader voor uiterwaarden en watergangen (waterbodem) geldt de Waterwet.

Wet bodembescherming (Wbb)

De Wet bodembescherming is gericht op het saneren van bestaande verontreinigingen, het voorkomen van nieuwe verontreinigingen en het terugdringen van verontreinigingen door diffuse bronnen.

Voor het vaststellen van de saneringsnoodzaak (vaststellen of het een geval van ernstige bodemverontreiniging betreft) wordt gebruik gemaakt van interventiewaarden. Volgens de Wbb is er sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging (en dus van saneringsnoodzaak) als voor tenminste één stof het gemiddeld gemeten gehalte van tenminste 25 m³ bodemvolume, of 100 m³ poriënverzadigde bodemvolume in het geval van een grondwaterverontreiniging, hoger is dan de interventiewaarde.

Besluit bodemkwaliteit (Bbk)

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) is van kracht op alle toepassingen van grond, baggerspecie of steenachtige bouwstoffen op of in de bodem of oppervlaktewater. Het Bbk bevat toetsingskaders gericht op hergebruik van grond en baggerspecie. Op basis van het toetsingskader wordt grond ingedeeld als zijnde vrij toepasbaar, klasse wonen, klasse industrie en niet toepasbaar. Bij toepassing van grond op de landbodem dient de toe te passen grond in het generieke beleid zowel getoetst te worden aan de kwaliteit van de ontvangende bodem als de bodemfunctiekaart. Indien geen bodemfunctiekaart aanwezig is mag alleen vrij toepasbare grond toegepast worden. Als grond en baggerspecie worden toegepast op waterbodem moet alleen getoetst worden aan de kwaliteit van de ontvangende bodem. Voor het toepassen van is de gemeente Zwartewaterland het bevoegd gezag.

Uiterwaarden maken onderdeel uit van het oppervlaktewatersysteem en hiervoor geldt het toetsingskader voor toepassing van grond en bagger in oppervlaktewater. Dat betekent, dat de kwaliteit van de grond en bagger getoetst moet worden aan de klassenindeling die geldt voor toepassen in oppervlaktewater (vrij toepasbaar, klasse A, klasse B en niet toepas-

baar). Indien grond of baggerspecie wordt toegepast op of in de waterbodem is de waterkwaliteitsbeheerder (Rijkswaterstaat) het bevoegd gezag.

Voor de grootschalige toepassing (minimaal 5.000 m²) van grond zijn nadere beleidsregels opgesteld, zoals het aanbrengen van een leeflaag en de minimale toepassingshoogte van 2 meter.

Waterwet (Wtw)

Met de inwerkingtreding van de Waterwet (Wtw) per 22 december 2009 is de Wet bodembescherming (Wbb) voor waterbodems komen te vervallen. Het omgaan met waterbodemverontreinigingen is nu een onderdeel van de Waterwet.

De Wtw regelt het beheer van het watersysteem en de waterkeringen. Ook verbetert het de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Wtw beschouwt de waterbodem als een integraal onderdeel van het watersysteem en is van toepassing op het beheer van de bodem en oevers van oppervlaktewaterlichamen (de waterbodem). Het begrip 'saneren' uit de Wbb is in de Wtw als zodanig vervallen, ook voor die gevallen waarbij wel sprake is van de milieuhygiënische reden (risico's, ernst en spoedeisend) om de waterbodem te ontgraven of te baggeren.

Provinciaal beleid

Op 1 juli 2009 hebben Provinciale Staten de Visie op de Ondergrond vastgesteld als bijlage bij de Omgevingsvisie Overijssel 2009. In de Visie op de Ondergrond geeft de provincie haar beeld van duurzaam beheer van de Overijsselse ondergrond. De kern van de Visie op de Ondergrond wordt verwoord in de begrippen beschermen, gebruiken en herstellen van de ondergrond. De centrale ambitie is het behouden van een balans tussen gebruik en bescherming van de ondergrond.

Lokaal beleid

De gemeente Zwartewaterland is bevoegd gezag voor toepassingen van grond (landbodem). De gemeente beschikt over een bodemkwaliteitskaart.

4.6.2. Beschikbare informatie en onderzoek

Bij nieuwe ontwikkelingen moet gecontroleerd worden of de bodemkwaliteit voldoet aan de beoogde functie. Een groot deel van het plangebied heeft in de huidige en toekomstige situatie de functie verkeer. Op het deel van het plangebied tussen Zwartsluis en de gemeentegrens met Steenwijkerland vinden ook ontwikkelingen plaats buiten het gebied met de functie verkeer (weg + wegbermen). De aangrenzende percelen hebben grotendeels de functie landbouw/natuur. Op delen van het traject worden bestaande kavelsloten en watervoerende watergangen verplaatst (demping huidige sloten/watergangen en aanleg nieuwe sloten/watergangen).

Onderstaand is opgesomd welke ingrepen plaatsvinden:

1. Op het deel Zwartsluis-gemeentegrens met Steenwijkerland (ter hoogte van Barsbekergemaal) ligt de N 331 op de kruin van het dijklichaam. De weg wordt met ca. 1,0m verbreed en gecentreerd;
2. Op het deel tussen rotonde Westeinde en aansluiting Veerweg ligt in de huidige situatie aan de noordzijde een parallelweg. Deze behoudt zijn huidige breedte. Mogelijk vinden er verbeteringen plaats aan de weg (aanbrengen markering), maar deze hebben geen invloed op de bodem;
3. Op het deel tussen de Veerweg en het Barsbekergemaal wordt aan de noordzijde van de dijk, aan de teen van het talud, een karrenspoor aangelegd ter ontsluiting van de al-

daar aanwezige landbouwpercelen. Hiertoe moeten de kavelsloten op enkele delen¹⁸ een aantal meters verlegd worden (in binnendijkse richting);

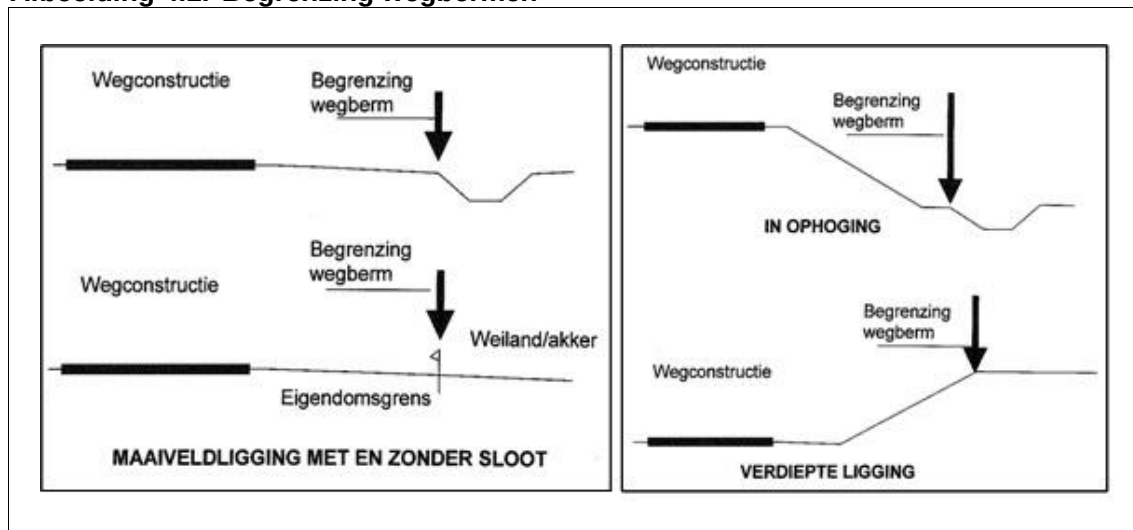
4. Op het deel tussen rotonde Westeinde en aansluiting Veerweg wordt aan de zuidzijde de bestaande parallelweg verbreed (van circa 2,5m naar 4,0m met aan weerszijden een 0,60m brede strook grasbetonstenen). De kavelsloten moeten hier tevens enkele meters verlegd worden (in buitendijkse richting);
5. Op het deel tussen de Veerweg en het Barsbekergemaal wordt aan de zuidzijde de bestaande parallelweg verbreed (van circa 2,5m naar 4,0m met aan weerszijden een 0,60m brede strook grasbetonstenen). De kavelsloten aan de zuidzijde en de watervoevende watergang aan de noordzijde van de bestaande parallelweg blijven gehandhaafd.

Kwaliteit wegbermen

De meeste ingrepen in de bodem zullen plaatsvinden in de bermen van de wegen (kruin N 331 en de naastgelegen (zuidelijke parallelweg). Het gaat om ingrepen 1, 2 (is feitelijk geen ingreep), 3 en 4 (exclusief de sloot). Voor de begrenzing van de bermen wordt de definitie van het Besluit bodemkwaliteit aangehouden. In artikel 65 van het Besluit Bodemkwaliteit staat dat een berm een maximale breedte heeft van 10 m of wordt begrensd door een fysieke afscheiding (zie afbeelding 4.1). De kwaliteit van de provinciale wegen wordt op basis van de provinciale bodemkwaliteitskaart wegbermen beoordeeld als klasse Industrie (op zowel de ontgravingskaart, de bodemfunctiekaart als de toepassingskaart)¹⁹.

Verwacht wordt dat de kwaliteit van de bermen naast de gemeentelijke wegen tevens voldoet aan de klasse Industrie. De kwaliteit van de gemeentelijke en provinciale wegbermen wordt naar verwachting in 2013 vastgesteld in de regionale Bodemkwaliteitskaart en de Nota bodembeheer van regio IJssel-Vecht.

Afbeelding 4.1. Begrenzing wegbermen



¹⁸ Deel van circa 300 meter direct ten westen van rotonde Veerweg en deel van circa 100 meter op deel halverwege tussen rotonde Veerweg en barsbekergemaal.

¹⁹ Tauw, 2011. Bodemkwaliteitskaart wegbermen provinciale wegen regio IJssel-Vecht, provincie Overijssel, projectnummer: 4718597, d.d. 9 augustus 2011.

Kwaliteit aangrenzend terrein

Voor het gebied buiten de wegbermen kan de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart informatie bieden over de bodemkwaliteit. Op de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Zwartewaterland wordt het gebied rondom de weg (exclusief de wegbermen) als 'schoon' beoordeeld. Het gaat om ingreep 5 en de sloten van ingreep 4.

Het buitendijkse gebied (de sloot van ingreep 3) in de gemeente Zwartewaterland (ten zuiden van de dijk) is niet gezoneerd. Op basis van de ligging en op basis van het vergelijkbare gebruik als bij het gebied ten noorden van de dijk, wordt hier tevens een vergelijkbare kwaliteit van de bodem verwacht. Op basis van de bodemkwaliteitskaart vormt de kwaliteit van de bodem geen belemmering voor de voorgenomen ingrepen.

Langs het traject zijn geen verdere verdachte locaties aanwezig.

Asbest in de bodem

Op de asbestsignaleringskaart van de provincie Overijssel is het plangebied grotendeels als 'onverdacht' aangegeven op het voorkomen van asbest (klasse: kleine kans op aanwezigheid asbest). Alleen de erven langs de weg zijn aangemerkt als asbestverdacht (klasse: grote kans op aanwezigheid asbest). Er vinden echter vrijwel geen ingrepen plaats ter plaatse van deze erven.

Verhardings- en fundatiemateriaal

Van het verhardingsmateriaal en het fundatiemateriaal onder of naast de wegen is de milieuhygiënische kwaliteit niet bekend. Voor eventueel hergebruik van vrijkomend verhardingsmateriaal is het relevant of al dan niet sprake is van teerhoudend asfalt. In het fundatiemateriaal is mogelijk puin aanwezig. Bij meer dan 20 gewichtsprocent bodemvreemd materiaal wordt niet meer gesproken over bodem en de bodemkwaliteitskaart (voor wegbermen) is dan niet van toepassing. Bij puinbijmengingen moet rekening worden gehouden met de kans op aanwezigheid van asbest en met een afwijkende milieuhygiënische kwaliteit. Voorafgaand aan de geplande werkzaamheden wordt de kwaliteit van het (eventueel aanwezige) verhardings- en fundatiemateriaal vastgesteld.

Kwaliteit waterbodem

Het buitendijkse gebied tussen de gemeentegrens met Steenwijkerland en Zwartsluis valt onder het beheersgebied van Rijkswaterstaat en wordt als waterbodem gezien. Voor dit gebied is de bodemkwaliteitskaart niet van toepassing. Voorafgaand aan grondverzet is hier een verkennend onderzoek nodig om de kwaliteit van de ontvangende bodem en/of vrijkomende grond in beeld te brengen. Ditzelfde geldt voor te dempen sloten (binnen- of buitendijs). De kwaliteit van het slib en de vaste waterbodem dient voorafgaand aan de demping te worden vastgesteld.

4.6.3. Conclusie

Op basis van de beschikbare informatie wordt geconcludeerd dat de kwaliteit van de bodem voldoet aan de beoogde functies. Er is voor zover bekend geen ernstige verontreiniging aanwezig binnen het plangebied, waardoor geen sprake is van sanering onder de Wet bodembescherming. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem dient op enkele locaties (verhardings- en fundatiemateriaal, waterbodem) voorafgaand aan de realisatie van de werkzaamheden nog aanvullend onderzocht te worden. Indien uit dit aanvullend onderzoek blijkt dat sprake is van verontreinigd verhardings- en fundatiemateriaal en/of verontreinigde waterbodem, dan dient dit afgevoerd te worden naar een erkende verwerker. Vanuit bodem gezien zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling zoals met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

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 (zie bijlage VIII) betekent dat vroegtijdig afstemming plaatsvindt tussen het waterschap en het initiatiefnemende overheidsorgaan. In deze waterparagraaf (samenvatting watertoets) zijn de volgende aspecten van belang:

1. grondwater (paragraaf 4.7.2);
2. oppervlaktewatersysteem (paragraaf 4.7.3);
3. ecologie (paragraaf 4.7.4);
4. waterkeringen (paragraaf 4.7.5);
5. overstromingsrisico (paragraaf 4.7.6);
6. riolering (paragraaf 4.7.7).

4.7.2. Grondwater

In de omgeving van de N 331 bevindt zich een grondwaterbeschermingsgebied (zie afbeelding 4.2). In het grondwaterbeschermingsgebied vindt in de omgeving van Sint Jansklooster drinkwaterwinning plaats. De N 331 valt buiten het grondwaterbeschermings- en intrekgebied.

Afbeelding 4.2. Grondwaterbeschermingsgebied (Wateratlas, provincie Overijssel)



4.7.3. Oppervlaktewatersysteem

Enkele delen van bermsloten worden een paar meter verlegd. De profielen van de bermsloten zijn overeenkomstig aan de huidige profielen. Alleen het talud wordt aangepast naar 2

op 3. De profielen en hoogteligging van bermsloten sluiten aan op de aanwezige kavelsloten.

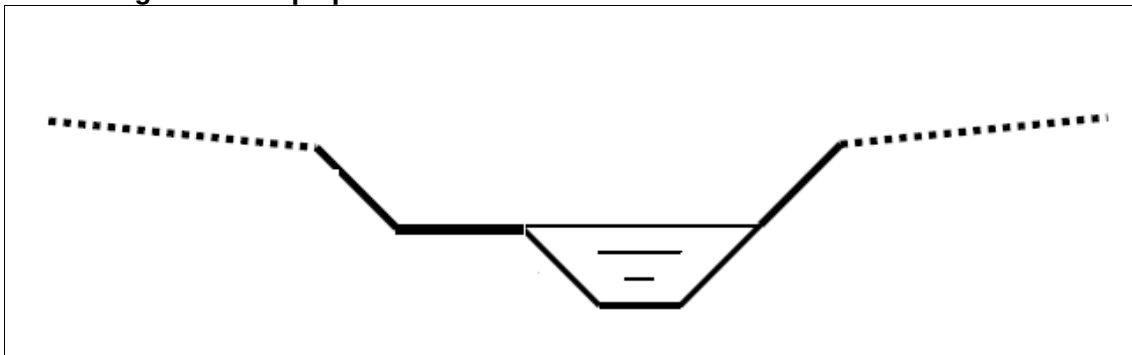
Op het traject van circa 1 km oostelijk van Oppen Swolle 62 tot Oppen Swolle 62 waar de weg van de waterkering afloopt, wordt de watergang enkele meters verlegd en wordt het profiel aangepast conform de eisen van het waterschap: talud 1 op 2 en de hoogteligging van de bodem conform de legger.

De diameters van de duikers bij de zuidelijke watergang zijn als volgt gedimensioneerd:

1. tussen rotonde Westeinde en Veerweg Ø300 mm (kavelsloot);
2. tussen rotonde Veerweg en gemaal Barsbeek: ongewijzigd (sloten en duikers blijven daar onaangetast);
3. tussen gemaal Barsbeek en De Krieger: Ø600 mm zoals in de huidige situatie (watervoerende watergang).

De aanpassingen aan de N 331 leiden tot een toename van verhard oppervlak. Op basis van 10 % van de toename verharding en de toename open water is berekend of er een netto opgave is. Er is sprake van een opgave indien de toename verharding de grens van 1.500 m² overschrijdt. In peilvak VH71, VH72 en VH13 is de toename verharding meer dan 1.500 m². In VH71 en VH72 is door de toename open water geen bergingsopgave meer, omdat de toename ervoor zorgt dat de grens van 1.500 m² niet meer overschreven wordt. In de overige peilvakken is de toename in verharding ook kleiner dan 1.500 m². Alleen in peilvak VH13 is een bergingsopgave van 727 m². De bergingsopgave wordt ingevuld door de oever over circa 750 m in te richten als waterbergingsoever. Bij waterstanden hoger dan het normale peil doet de oever mee als berging. Hiermee wordt voldaan aan de compensatie eis. In afbeelding 4.3 is het principe profiel weergegeven.

Afbeelding 4.3. Principe profiel



4.7.4. Ecologie

Het gebied is gelegen in een drietal Natura 2000-gebieden: De Wieden, Zwarte Meer en Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. De aanpassingen aan de N 331 brengen geen grote veranderingen in de waterhuishoudkundige situatie. In de toekomstige waterhuishoudkundige situatie worden delen van bermsloten enkele meters verlegd. De oorspronkelijke profielen van de bermsloten worden toegepast. Alleen de taluds worden aangepast. De invloedssfeer van de verlegde bermsloten is beperkt, mede door de hoge slootdichtheid waardoor er geen effect op de grondwaterstanden zal zijn en ontwatering niet significant zal toenemen. De natte elementen die een grote rol spelen als habitat voor weidevogels in de Barsbekerbinnenpolder en Zwarte Meer, zoals plas-dras situaties, liggen niet binnen de invloedssfeer van de sloot worden niet aangetast.

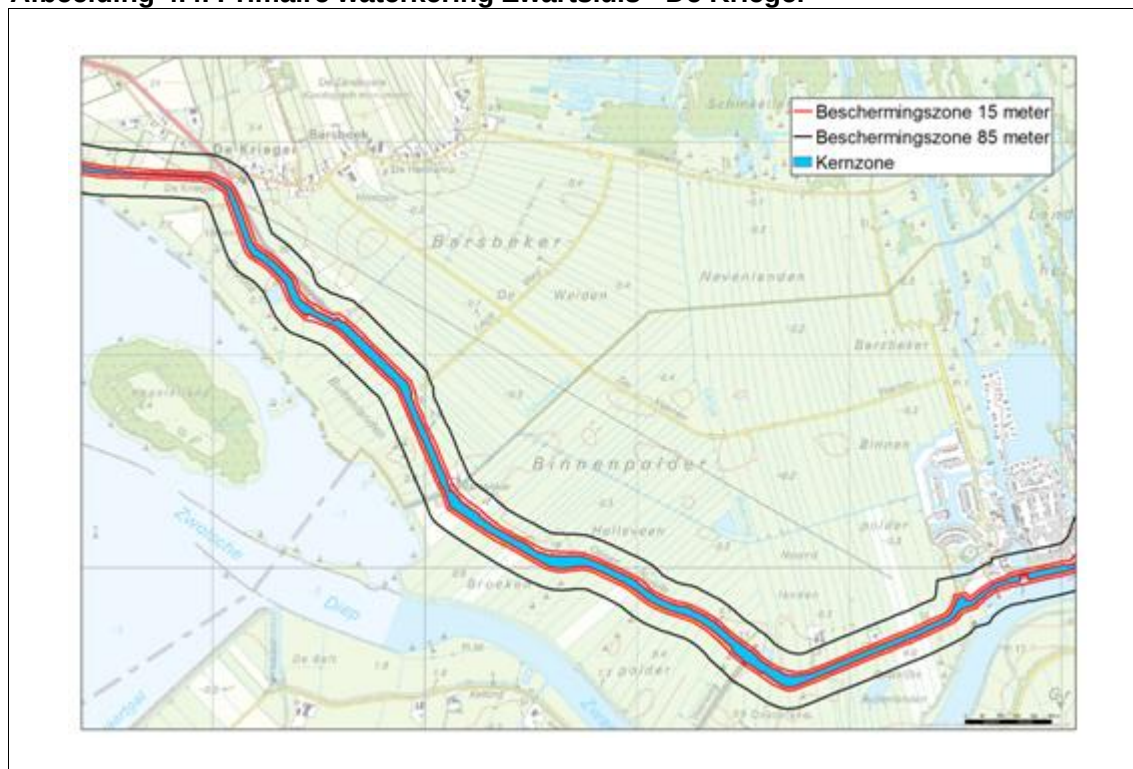
Door het verbreden en de aanleg van parallelwegen en het verplaatsen van bermsloten neemt het ruimtebeslag van de N 331 toe. Er gaat habitat van het Natura 2000-gebied verloren. Het verlies aan habitat zal worden gecompenseerd. In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft hiernaar specifiek onderzoek plaatsgevonden (zie onder meer paragraaf 4.8 van de toelichting van het bestemmingsplan).

4.7.5. Waterkeringen

De waterkering waar de N 331 op gelegen is (zie afbeelding 4.4, betreft een primaire waterkering van dijkringgebied 9. De veiligheidsnorm voor de waterkering bedraagt 1/1.250 jaar. Dat is de gemiddelde kans per jaar dat de hoogste waterstand, waarop de primaire waterkering moet zijn berekend, wordt overschreden. Het dijkvak voldoet aan de norm [Veiligheidstoetsing primaire wateringen, derde ronde toetsing (aanvulling), oktober 2012]. De hoogte van de waterkering blijft in de toekomstige situatie onveranderd.

Ter hoogte van de kruising N 331 met de Veerweg wordt een rotonde aangelegd. Hiervoor vinden kleinschalige werkzaamheden (aanvullend grondlichaam) aan de dijk plaats. Ten opzichte van het dijktracé als geheel, betreft dit een kleinschalige ingreep die op de dijk als geheel geen negatieve effecten sorteert. Tevens vindt in de beschermingszone van de dijk, kleinschalig grondwerk plaats. De werkzaamheden zijn kleinschalig van aard en hebben geen negatieve invloed op de stabiliteit van de dijk.

Afbeelding 4.4. Primaire waterkering Zwartsluis - De Krieger



4.7.6. 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 projectgebied van de N 331 ligt in een gebied waarbinnen sprake is van een risico op overstroming (zie afbeelding 4.5). Om die reden is deze paragraaf opgeno-

men. De overstromingsrisicoparaagraaf 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. Het gebied is gelegen binnen dijkkring 9: Vollenhove, een gebied dat bij overstroming langzaam en ondiep onderloopt. Dit geldt voor het gebied tussen Zwartsluis en de Krieger. De maatregelen aan de N 331 leiden niet tot een verandering van de risico's omtrent overstromingen.

Afbeelding 4.5. Overstromingsdiepte bij het falen van dijkkring 9 (www.risicokaart.nl)

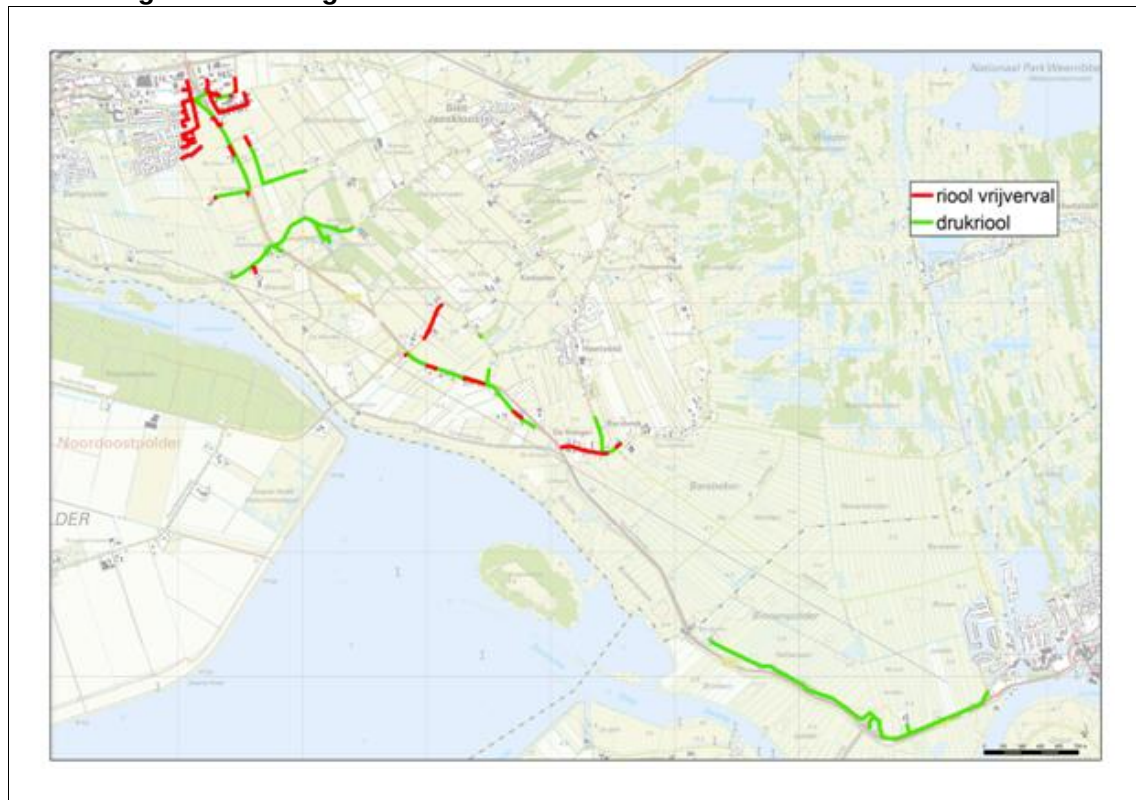


4.7.7. Riolering

Net ten noordwesten van de aansluiting Veerweg wordt de bermsloot enkele meters verplaatst. Naast de bermsloot is een persleiding van de drukriolering van de gemeente Zwartewaterland gelegen. De persleiding zal worden verlegd om de verplaatsing van de bermsloot mogelijk te maken.

De huidige N 331 watert af via de berm naar de bermsloten. De N 331 en de parallelweg wateren in de toekomstige situatie ook af via de berm naar de bermsloten. Zie voor nadere detaillering afbeelding 4.6.

Afbeelding 4.6. Riolering



4.7.8. Conclusie waterparagraaf

Op basis van bovenstaande blijkt dat vanuit het thema water gezien er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling zoals met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Over deze waterparagraaf is overleg gevoerd met het waterschap Reest en Wieden en zij delen deze conclusie.

In het kader van het vooroverleg conform 3.1.1. Bro is het voorontwerp-bestemmingsplan en de bijbehorende Watertoets voorgelegd aan het waterschap. Het Waterschap Reest en Wieden heeft geen opmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan geleverd. In het kader van de Watertoets zal het ontwerp-bestemmingsplan wederom aan het waterschap worden toegezonden.

4.8. Natuur

Voor de herinrichting van de Provinciale weg N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove tot een gebiedsontsluitingsweg (GOW) zijn meerdere effectstudies uitgevoerd voor natuuraspecten (onder andere Passende beoordeling (bijlage 9) en PlanMER). Aspecten die zijn onderzocht zijn, zijn: Natuurbeschermingswet 1998 gebieden (Natura 2000), Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en beschermde soorten onder de Flora- en faunawet (Ffw). Hierbij zijn de effecten van het voorontwerp (VO) in beeld gebracht. In het Definitieve ontwerp (DO) zijn enkele optimalisaties doorgevoerd. Nagegaan moet worden of de conclusies in de effectstudies voor natuur nog actueel zijn. In paragraaf 4.8.1 is het wettelijk (toetsings)kader weergegeven per aspect. Vervolgens is in paragraaf 4.8.2 per aspect nagegaan of de getrokken conclusies op basis van het VO wijzigen als gevolg van de optimalisaties in het DO.

4.8.1. Wettelijk Kader

4.8.1.1. Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw '98) biedt de juridische basis voor de aanwijzing van te beschermen gebieden en landschapsgezichten, 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 Nbw '98 heeft als doel het beschermen en in stand houden van bijzondere gebieden, waaronder Natura 2000. Natura 2000 is de benaming voor een Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief. In juridische zin komt Natura 2000 voort uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen. Elk Natura 2000-gebied wordt vastgesteld middels een aanwijzingsbesluit. In dit besluit is de begrenzing van het gebied en de zogeheten instandhoudingsdoelen weergegeven.

Met de inwerkingtreding van de herziene Natuurbeschermingswet in 2005 moet een bestuursorgaan bij al haar besluiten rekening houden met de gevolgen van het besluit voor Natura 2000-gebieden (artikel 19j Nbw'98). Het bestuursorgaan dient via een voortoets en/of passende beoordeling duidelijk te maken dat uitvoering van besluiten niet strijdig is met de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. Kunnen de ontwikkelingen die het voorgenomen bestemmingsplan mogelijk maakt - gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor de Natura 2000-gebieden in het plangebied en de directe omgeving - de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in die gebieden verslechteren of een significant verstorend effect hebben? En zo ja, zijn er mitigerende maatregelen nodig om significante gevolgen te voorkomen.

Instandhoudingsdoelen

In de aanwijzingsbesluiten als Natura 2000-gebied is vastgelegd welke natuurwaarden beschermd moeten worden. Er zijn instandhoudingsdoelen opgenomen voor soorten en habitattypen. De instandhoudingsdoelen zijn geformuleerd in termen van behoud of verbetering van omvang en/of kwaliteit van bepaalde habitattypen en behoud of uitbreiding van kwaliteit leefgebied en draagkracht voor bepaalde aantallen van met naam genoemde soorten. De instandhoudingsdoelen per Natura 2000 gebied dienen voor het borgen van de bijdrage die dat gebied levert aan het op landelijk niveau realiseren van een gunstige staat van instandhouding.

Prioritaire soorten (met een instandhoudingsdoel)

Volgens de definitie in de HR heeft de Europese Unie voor de instandhouding van een aantal habitattypen een bijzondere verantwoordelijkheid, omdat een belangrijk deel van hun natuurlijke verspreidingsgebied binnen de Europese Unie ligt. In de bijlagen van de HR en in de aanwijzingsbesluiten van de Natura 2000-gebieden zijn prioritaire habitattypen en soorten aangeduid met een sterretje (*). Op grond van de Nbw '98 geldt voor prioritaire typen en soorten een zwaarder beschermingsregime. Dit zwaardere regime komt pas bij het doorlopen van 'ADC'-criteria naar voren. Artikel 19g, lid 3 Nbw '98 bepaalt namelijk dat voor (significant) negatieve effecten op prioritaire typen of soorten gedeputeerde staten, bij afwezigheid van alternatieven, slechts vergunning kunnen verlenen op argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of voor het milieu wezenlijke gunstige effecten, of na advies van de Europese Commissie om andere dwingende redenen van groot openbaar belang.

4.8.1.2 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 en verbindingzones. Door natuur te verbinden blijft diversiteit behouden en verkleint de kans op uitsterven van soorten. Het streven voor het huidige regeerakkoord was om in Nederland in 2020 meer dan 750.000 ha aan EHS-gebieden te hebben. Het grootste deel daarvan zijn bestaande bossen en natuurgebieden.

Op 13 maart 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR is een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid en geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR vervangt verschillende rijksbeleidsstukken, zoals onder andere de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

Eén van de belangrijkste voornemens in de SVIR met betrekking tot EHS is om te komen tot een herijkte nationale EHS. Zij vloeit voort uit de bezuinigingen door de rijksoverheid op de middelen voor natuurbeleid en gebiedsgericht beleid. Deze herijking tast de tot nu toe gerealiseerde EHS (inclusief de Natura 2000-gebieden) evenwel niet aan.

Juridische borging EHS

De juridische borging van de nationale ruimtelijke belangen die in de SVIR worden aangewezen, vindt plaats via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In titel 2.10 van de tweede tranche van het Barro zijn regels opgenomen over de wijze waarop het Rijk haar internationale verdragsverplichtingen op het vlak van biodiversiteit planologisch zeker wil stellen. De realisatie van de EHS blijft echter de verantwoordelijkheid van de provincies.

De in het Barro neergelegde beschermingsregime voor de EHS sluit voor een groot deel aan bij de bestaande praktijk. In veel provinciale ruimtelijke verordeningen zijn immers al regels opgenomen over EHS.

De specifieke waarden en kwaliteiten (veelal vastgelegd in beheer- en natuurdoeltypen) van een EHS-gebied bepalen of ruimtelijke initiatieven doorgang kunnen vinden. Iedere provincie heeft deze voorwaarden in een verordening vastgelegd. Over het algemeen geldt dat er geen bestemmingswijzigingen mogelijk zijn als daardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant worden aangetast; dit alles tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegd gezag erop toezien dat hiernaar door de initiatiefnemer onderzoek wordt verricht. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken zal de provincie de te behouden wezenlijke kenmerken en waarden per gebied moeten specificeren.

4.8.1.3 Flora- en faunawet (Ffw)

Onder de Ffw zijn diverse inheemse en uitheemse dier- en plantensoorten beschermd. Doel van de wet is de instandhouding en het herstel van een zo natuurlijk mogelijke verscheidenheid van in het wild levende soorten. De Ffw dient daarnaast ook als nationale implementatie van het soortenbeschermingsrecht zoals dat voortvloeit uit de Habitat- en Vogelrichtlijn. Niet alle soorten zijn op grond van de Ffw even strikt beschermd. Hieronder zullen de verschillende beschermingsregimes besproken worden.

Algemene soorten (licht beschermd)

Voor algemene soorten (tabel 1-soorten of licht beschermd) geldt een vrijstelling voor de algemene verbodsbepalingen uit artikel 8 tot en met 13 van de Ffw. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld, behalve de zorgplicht uit artikel 2 van de Ffw. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

Minder algemene soorten (middelzwaar beschermd)

Voor een aantal minder algemene soorten (tabel 2-soorten of middelzwaar beschermd) geldt een vrijstelling voor artikel 8 tot en met 13 van de Ffw, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van Economische zaken (EZ, voorheen EL&I/ LNV) goedgekeurde gedragscode. Een gedragscode kan door een sector of ondernemer zelf opgesteld worden ter goedkeuring door de Minister van EZ of er kan een reeds goed-

gekeurde gedragscode worden gebruikt. Wanneer volgens een goedgekeurde gedragscode wordt gewerkt, hoeft voor deze soorten geen ontheffing te worden aangevraagd. Als niet volgens een goed gekeurde gedragscode wordt gewerkt moet voor het overtreden van verbodsbepalingen ten aanzien van deze soorten een ontheffing van de Ffw worden aangevraagd. Bij de beoordeling van deze aanvraag vindt een zogenaamde lichte toets plaats, wat wil zeggen dat alleen wordt getoetst of geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Soorten van bijlage 1 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten en bijlage IV van de Habitatrichtlijn (zwaar beschermd)

Voor ingrepen in het kader van bestendig beheer & onderhoud en bestendig gebruik, kan gebruik gemaakt worden van een door het ministerie van EZ goedgekeurde gedragscode. Als het werken volgens een goedgekeurde gedragscode niet mogelijk is moet voor het overtreden van verbodsbepalingen ten aanzien van deze soorten (tabel 3-soorten of zwaar beschermd) een ontheffing van de Ffw worden aangevraagd. Voor het overtreden van verbodsbepalingen ten aanzien van deze soorten in deze groep voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling is altijd een ontheffing noodzakelijk. Een ontheffingaanvraag voor deze groep soorten wordt getoetst aan drie criteria: 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang (zie volgende alinea), 2) er is geen alternatief, 3) doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Een ontheffing voor soorten van bijlage 1 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten kan worden aangevraagd op grond van alle belangen uit dit Besluit. Hieronder vallen onder andere:

1. bescherming van flora en fauna (b);
2. volksgezondheid of openbare veiligheid (d);
3. dwingende redenen van groot openbaar belang, van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten (e);
4. uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling (j).

Een ontheffing voor soorten van bijlage IV van de Habitatrichtlijn kan worden aangevraagd op grond van alle belangen uit artikel 16 van de Habitatrichtlijn. Dat zijn onder andere:

1. bescherming van flora en fauna;
2. volksgezondheid of openbare veiligheid, of om andere redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van sociaal en economische redenen.

Een groot verschil met het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten is dat belang j, uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling, daarin niet is opgenomen. In die combinatie kan een initiatief alleen plaatsvinden als alle negatieve effecten volledig worden voorkomen.

Vogelsoorten

De meeste vogelsoorten maken elk broedseizoen een nieuw nest of zijn in staat om een nieuw nest te maken. Deze vogelnesten voor eenmalig gebruik vallen alleen tijdens het broedseizoen onder de bescherming van artikel 11 van de Ffw. Voor deze soorten is geen ontheffing nodig voor werkzaamheden buiten het broedseizoen. Buiten het broedseizoen mogen deze nesten worden verwijderd of verplaatst, tenzij in specifieke situaties er een ecologisch zwaarwegend belang is om nesten die normaliter niet jaarrond beschermd zijn toch jaarrond te beschermen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer door een ingreep een groot deel van de nestgelegenheid van een bepaalde populatie dreigt te verdwijnen. Voor het verstoren van vogels (in het broedseizoen) is het aanvragen van ontheffing voor ruimtelijke ingrepen in principe niet aan de orde omdat bijna altijd een alternatief voorhan-

den is, namelijk werken wanneer geen broedende vogels aanwezig zijn. De Ffw kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het gaat erom of er een broedgeval is.

Verblijfplaatsen van vogels die hun verblijfplaats het hele jaar gebruiken zijn jaarrond beschermd. Hieronder vallen:

1. nesten die buiten het broedseizoen worden gebruikt als vaste rust- en verblijfplaats (bijvoorbeeld: steenuil);
2. nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop (bijvoorbeeld: roek, gierzwaluw en huismus);
3. nesten van vogels, zijnde geen koloniebroeders, die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing (bijvoorbeeld: ooievaar, kerkuil en slechtvalk);
4. vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die zelf niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (bijvoorbeeld boomvalk, buizerd en ransuil).

Voor verstoring van deze soorten is een ontheffing noodzakelijk. Deze kan alleen aangevraagd worden op basis van een wettelijk belang uit artikel 9 van de Vogelrichtlijn. Dat zijn:

1. bescherming van flora en fauna (b);
2. veiligheid van het luchtverkeer (c);
3. volksgezondheid of openbare veiligheid (d).

Impasse door jurisprudentie Raad van State

Jurisprudentie (bijvoorbeeld zaaknr. 201104809/1/A3) van de Raad van State omtrent het verwijderen van vaste rust- en verblijfplaatsen heeft tot een impasse geleid in het ontheffingenbeleid (gebruik maken van positieve afwijzingen) van het ministerie van EL&I. Op 15 februari 2011 heeft de Raad van State reeds geoordeeld dat bij de vraag of er een ontheffing moet worden aangevraagd alleen die maatregelen mogen worden meegewogen die zien op het voorkómen van een overtreding van de verboden van de Ffw. Mitigerende of compenserende maatregelen die de schadelijke gevolgen van de overtreding van de verbodsnorm verzachten of compenseren kunnen enkel meegenomen worden in het kader van de ontheffingsverlening.

Het komt er op neer dat mitigatie of compensatie om een te verwijderen vaste rust- en verblijfplaats vooraf te vervangen niet meer mag, aangezien de originele verblijfplaats nog steeds verdwijnt. Dit betekent dat wanneer het verwijderen van een vaste rust- of verblijfplaats van Habitatrichtlijn Bijlage IV-soorten (HR-soorten) of jaarrond beschermde nesten aan de orde is, ontheffingsverlening in een onmogelijke spagaat komt, want:

- een geldig belang is moeilijk te onderbouwen;
- mitigeren door nieuw leefgebied aan te leggen wordt niet meer gezien als het voorkomen van een overtreding, waardoor een ontheffing noodzakelijk blijft.

Het voorgaande is in een recente uitspraak van 11 juli 2012 nog eens bevestigd. Deze jurisprudentie kan tot onoplosbare situaties leiden, bijvoorbeeld als het gaat om het slopen van huizen met vleermuisverblijfplaatsen of het dempen van voortplantingswateren van rugstreeppadden (HR-soorten). Op moment van schrijven beoordeelt het bevoegd gezag ontheffingsaanvragen nog steeds op dezelfde manier; volledige mitigatie (het vooraf compenseren) van verblijfplaatsen van HR-soorten zal resulteren in een positieve afwijzing. Tot dat er een nieuwe werkwijze/beoordelingskader is, zullen ontheffingsaanvragen waarschijnlijk op dezelfde manier worden beoordeeld. Dit is dus in strijd met de meest recente jurisprudentie. Door met deze werkwijze mee te gaan, lopen initiatiefnemers risico. Voor een activiteit die, ondanks een positieve afwijzing, in strijd is met de Ffw betekent dit dat het risico bestaat dat deze wordt aangevochten in een gerechtelijke procedure. Het gevolg daarvan is dat alsnog moet worden bekeken of een ontheffing kan worden verleend.

4.8.2. Onderzoek

4.8.2.1. Natuurbeschermingswet 1998

In het kader van de Nbw'98 is een Passende beoordeling (Tabak, 2011)²⁰ opgesteld waarin de effecten van het VO op de omliggende Natura 2000-gebieden (Zwarte Meer, Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht en De Wieden) zijn bepaald. In de Passende beoordeling zijn de volgende effecttypen beoordeeld in relatie tot de relevante instandhoudingsdoelen:

1. ruimtebeslag (als gevolg ontwerp);
2. versnippering/ barrièrewerking (als gevolg ontwerp);
3. verstoring door geluid (als gevolg verkeer);
4. vermeting (als gevolg verkeer).

In de Passende beoordeling zijn geluid- en stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd middels modelberekeningen. De belangrijkste invoerparameters zijn de verkeerscijfers. Er zijn berekeningen uitgevoerd voor de bestaande situatie (jaar 2007) en autonome situatie met en zonder plan (jaar 2022).

Ruimtebeslag

Als gevolg van het DO wijkt het ruimtebeslag in Natura 2000 af van het berekende in de Passende beoordeling. Hieronder is opgesomd welke verschillen er zijn tussen het VO wegontwerp behorende tot het PlanMER en de passende beoordeling en het DO wegontwerp, dat thans voorligt:

1. de ligging van de hoofdrijbaan op de dijk tussen de rotonde Westeinde en De Krieger is zodanig geoptimaliseerd dat het dijklichaam niet verbreed en het dijktafval (behoudens de locaties waar een inrit verdwijnt) niet aangepast hoeft worden;
2. het ruimtebeslag benodigd voor de aanleg van de rotonde Veerweg is gereduceerd door de parallelwegen dicht bij de rotonde aan te sluiten en het ontwerp compacter te maken;
3. de ligging van de noordelijke parallelweg (karrespoor) tussen de Veerweg en gemaal Barsbeek is zodanig geoptimaliseerd dat minder slootverlegging nodig is en grotere delen van dit karrespoor binnen de reeds beschikbare ruimte tussen dijklichaam en kavelsloten kan worden aangelegd;
4. de ligging van de zuidelijke parallelweg tussen de Veerweg en gemaal Barsbeek is zodanig geoptimaliseerd dat hier in het geheel geen slootverlegging meer nodig is en de parallelweg in het geheel binnen de reeds beschikbare ruimte tussen de watervoerende watergang van het waterschap en de kavelsloot kan worden aangelegd;
5. de ligging van de zuidelijke parallelweg tussen gemaal Barsbeek en woning Oppen Swolle 62 is geoptimaliseerd zodat de verlegging van de watervoerende watergang van het waterschap minder ruimte in beslag neemt;
6. de S-vormige overgang van de zuidelijke parallelweg van een ligging onderaan de dijk naar een ligging direct naast de hoofdrijbaan, net ten oosten van woning Oppen Swolle 62, is compacter gemaakt waardoor de lengte van de kruising van de kruin van de dijk tot een minimum wordt beperkt.

Uit bovenstaande opsomming blijkt dat de wijzigingen in het ontwerp minder ruimtebeslag tot gevolg heeft in Natura 2000. In de Passende beoordeling zijn effecten van ruimtebeslag als niet significant beoordeeld vanwege de ruime overcompensatie ontwikkeling (kievitsbloemhooilanden; natuurmaatregel). Het ruimtebeslag binnen kievitsbloemhooilanden is hierdoor vele malen kleiner dan de ontwikkeling hiervan. De conclusie in de Passende be-

²⁰ Tabak, A, 2011 (Arcadis), passende beoordeling reconstructie N331. In opdracht van de Provincie Overijssel.

oordeling (namelijk significante effecten zijn uitgesloten) ten aanzien van ruimtebeslag wijzigen door het DO niet.

Versnippering

Het plan heeft mogelijk een versnipperend effect (barrièrewerking) op het leefgebied van meervleermuis, meerdere vissoorten, broedvogels en niet-broedvogels. Een negatief effect op de meervleermuispopulatie is voor het DO ook uit te sluiten, omdat er geen maatregelen zijn voorzien bij de zijwetering (de migratieroute voor de meervleermuis). Het verplaatsen van de parallelweg vormt geen extra barrière voor de meervleermuis, omdat hier geen migratieroute langs loopt. Voor de vissoorten geldt dat als gevolg van het verplaatsen van de berm-sloot, het leefgebied tijdelijk versnipperd raakt. De tijdelijke gevolgen zijn minimaal en niet significant. De conclusie voor het VO geldt dan ook voor het DO. Voor broedvogels en niet-broedvogels geldt dat de aanleg van een parallelweg niet leidt tot extra barrièrewerking omdat vogels niet afhankelijk zijn van migratie over de grond. Dit geldt zowel voor het VO als het DO. De conclusie in de Passende beoordeling (namelijk significante effecten zijn uitgesloten) ten aanzien van versnippering wijzigen door het DO niet.

Verstoring door geluid

Als gevolg van het plan is er geen verkeersaantrekkende werking (plan- en referentiesituatie zijn dus gelijk). In het DO neemt de verkeersintensiteit op de zuidelijke parallelweg tussen Vollenhove en De Krieger toe omdat diverse kruispunten worden afgesloten en worden omgebouwd tot loodrechte 'koude' oversteken (doorsteken). Het verkeer rijdt hierdoor meer en langer op de zuidelijke parallelweg. In absolute zin gaat het om (zeer) geringe hoeveelheden verkeer (minder dan 450 motorvoertuigen per etmaal). Het areaal geluidbelast oppervlak neemt hierdoor ook nauwelijks tot niet toe. Van geluidbelasting in Natura 2000-gebied is op dit deel van het traject geen sprake, omdat de Natura 2000-gebieden Zwarte Meer en De Wieden niet grenzen aan de zuidelijke parallelweg tussen De Krieger en Vollenhove, waardoor er geen sprake is van extra geluidbelast oppervlak in Natura 2000. De conclusie, dat significante effecten uitgesloten zijn, over verstoring door geluid in de Passende beoordeling is daarom ook van kracht voor het DO.

Vermesting

Als gevolg van het plan is er geen sprake van verkeersaantrekkende werking. Door het plan komen er niet meer voertuigen per etmaal. Wel wordt het bestemmingsverkeer over de zuidelijke parallelweg geleid. Uit stikstofdepositieberekeningen volgt dat de bijdrage van het verkeer op de parallelweg nihil is. De wijzigingen in het DO hebben hier geen invloed op. De conclusie in de Passende beoordeling, namelijk significante effecten zijn uitgesloten, voor het VO geldt ook voor het DO.

Conclusie Natuurbeschermingswet 1998

De conclusies in de Passende beoordeling, namelijk dat significante effecten zijn uitgesloten, wijzigen niet als gevolg van het DO.

4.8.2.2. Ecologische hoofdstructuur

Als gevolg van de aanpassingen aan de N 331 is er sprake van 0,027 ha ruimtebeslag in EHS-gebied. Er zal geen kwaliteitsverlies optreden. Het gebied waar ruimtebeslag plaatsvindt, is aangewezen als ganzenfoerageergebied (Huuskens et al, 2011)²¹. Deze 0,027 ha EHS betreft tevens Natura2000-gebied. De EHS zal in ruime mate gecompenseerd met de realisatie van Natura 2000 (tevens EHS) dat geschikt is voor kievitsbloemhooilanden.

²¹ Huuskens M, Krijgsman F en Tabak A (allen Arcadis), 2011, M.e.r. N 331 Zwartsluis - Vollenhove - Inrichting als gebiedsontsluitingsweg, in opdracht van de Provincie Overijssel.

Momenteel wordt in overleg met Natuurmonumenten door de provincie Overijssel aan de invulling van het natuurcompensatieplan gewerkt. Dit plan zal waarborgen bieden over de locatie, de omvang en aard van de natuurcompensatie.

Conclusie Ecologische Hoofdstructuur

De bevindingen in het MER over de EHS wijzigen niet als gevolg van het definitieve wegontwerp (DO). Compensatie van de EHS zal in ruime mate plaatsvinden met de realisatie van Natura 2000 (tevens EHS) dat geschikt is voor kievitsbloemhooilanden

4.8.2.3. Flora- en faunawet

Langs de dijk komen enkele beschermde vissoorten, vaatplanten (onder andere wilde kievitsbloem) en vleermuizen voor. In het kader van de Ffw is het noodzakelijk een ontheffing aan te vragen voor de zwaarder beschermde soorten als bittervoorn en grote modderkruiper. Ontheffing voor kleine modderkruiper is niet aan de orde omdat de uitvoering plaatsvindt conform de Gedragscode van de Unie van Waterschappen. Daarnaast zijn enkele mitigerende maatregelen nodig om effecten op water- en meervleermuis te voorkomen. Maatregelen hebben betrekking op het voorkomen van barrièrewerking van migratieroutes, behoud van landschappelijke elementen en het niet toepassen van kunstlicht bij migratieroutes en foerageergebieden. De mitigerende maatregelen moeten worden uitgewerkt in een Ecologisch Werkprotocol.

Als gevolg van het DO worden er geen andere beschermde soorten verstoord dan genoemd in de PlanMER. De gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten komt niet in gevaar als gevolg van het DO. In het DO is de sloop van Oppen Swolle 60 opgenomen. Uit de veldgegevens in de PlanMER blijkt dat in het te slopen gebouw geen vleermuisactiviteit aanwezig is. Aanvullende ontheffing of veldonderzoek is voor de sloop van Oppen Swolle 60 niet nodig.

Conclusie Flora- en faunawet

Voor het DO gelden dezelfde bevindingen over het voorkomen van en effecten op beschermde soorten. Ook zijn de zelfde vervolgstappen noodzakelijk.

De optimalisaties in het DO hebben geen gevolgen voor de getrokken conclusies in de relevante effectstudies (op basis van het VO) voor de natuuronderdelen Nbw '98, EHS en Ffw.

4.8.3. Conclusie

De optimalisaties in het DO hebben geen gevolgen voor de getrokken conclusies in de relevante effectstudies (op basis van het VO) voor de natuuronderdelen Nbw '98, EHS en Ffw. De conclusies zoals gesteld in de PlanMER en de passende beoordeling blijven gehandhaafd.

4.9. Algehele conclusie

Op basis van paragraaf 4.1 tot en met paragraaf 4.8 blijkt dat vanuit milieu bezien er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling zoals met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5.1. Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de concrete vertaling van het beleidsgedeelte (voorafgaande hoofdstukken) in het juridische gedeelte van het bestemmingsplan (de verbeelding en regels). Het bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen: de toelichting, de regels en de verbeelding. Op elk van deze onderdelen is hieronder eerst ingegaan. Vervolgens is de opzet en de systematiek van het plan beschreven en volgt een toelichting per artikel.

5.2. Planvorm

5.2.1. Wettelijk kader

Het wettelijk kader wordt sinds 1 juli 2008 gevormd door de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De wettelijke regeling voor bestemmingsplannen is vervolgens verder ingevuld door het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008. Het bestemmingsplan dient te voldoen aan de als bijlage bij de voornoemde Regeling opgenomen Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Dit betekent dat bestemmingsplannen kwalitatief gelijkwaardig zijn en uniform in aanpak, uitvoering, uitwisseling van gegevens en raadpleging daarvan.

5.2.2. Planonderdelen

Het bestemmingsplan N 331 Zwartsluis-Vollenhove bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. Verbeelding en regels dienen te allen tijde in onderlinge samenhang te worden opgenomen en toegepast.

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

De regels bepalen de gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied en geven tevens de bouw- en gebruiksmogelijkheden met betrekking tot bouwwerken aan. De regels van het bestemmingsplan N 331 Zwartsluis-Vollenhove zijn opgebouwd conform de door het SVBP2012 voorgeschreven systematiek en omvatten inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels, en tenslotte de overgangs- en slotregels.

5.3. Artikelgewijze toelichting

5.3.1. Inleiding

In deze paragraaf worden alle in de regels opgenomen artikelen toegelicht. De paragrafen waarin de artikelen zijn verdeeld weergeven het onderscheid tussen regels. Er zijn vier soorten regels: inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en overgangs- en slotregels.

5.3.2. Inleidende regels

Begrippen

In deze bepaling zijn omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen.

Wijze van meten

Om op een eenduidige manier afstanden, oppervlakten en inhoud van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden.

5.3.3. Bestemmingsregels

Verkeer

De bestemming Verkeer is gebruikt voor het gedeelte van de N 331 van Zwartsluis tot aan de gemeentegrens met Steenwijkerland ter hoogte van het Gemaal Barsbeek. Naast de hoofdrijbaan op de dijk bestaande uit 2x1 rijstroken, kunnen binnen de bestemming parkeervoorzieningen, paden, wegen en straten. Ondergeschikte functie binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen, straatmeubilair, kunstwerken, herdenkingsmonumenten, afvalinzameling, bruggen, tunnels, viaducten, dammen en/of duikers, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Leiding - Hoogspanning

Nabij Zwartsluis (rotonde Westeinde) kruist de N 331 een ondergrondse hoogspanningsleiding. De dubbelbestemming Leiding-Hoogspanning legt aanvullende regels op ten opzichte van de basisbestemmingen. Deze bestemming is gebruikt om de ondergrondse hoogspanningsleiding veilig te stellen. Zonder toestemming van de beheerder van de hoogspanningsleiding mag in deze zone niet worden gebouwd of gegraven.

Waterstaat - Waterkering

Het wegdeel Zwartsluis tot aan de gemeentegrens met Steenwijkerland ter hoogte van het Gemaal Barsbeek ligt op een primaire waterkering. De dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering geeft aanvullende regels op ten opzichte van de basisbestemmingen. Deze bestemming is gebruikt om de waterkerende functie van de dijk langs Zwarte Water veilig te stellen. Zonder toestemming van de beheerder van de waterkering mag in deze zone niet worden gebouwd of gegraven.

5.3.4. Algemene regels

Anti-dubbelregel

Deze bepaling weergeeft de regeling met betrekking grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan en latere bouwplannen.

Algemene bouwregels

Deze bepaling bevat de onderwerpen van algemene bouwregels.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de regels waarvan burgemeester en wethouders bij omgevingsvergunning van kunnen afwijken. De criteria, die bij de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven.

Algemene procedureregels

In deze bepaling staat aangegeven welke procedure dient te worden gevolgd bij het stellen van nadere eisen.

Voorrangsregels

In deze bepaling is de voorrang in het geval van strijdigheid tussen bestemmingen en dubbelstemmingen en de onderlinge relatie tussen dubbelbestemmingen geregeld.

5.3.5. Overgangs- en slotregels**Overgangsrecht**

In deze regels wordt het overgangsrecht, zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening, overgenomen.

Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen, ook zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. Deze regel schrijft voor hoe het plan kan worden aangehaald.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1. Financiering

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient de Gemeenteraad 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 331 valt niet onder één van de genoemde bouwplannen. Op grond hiervan bestaat dan ook geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

De totale kostenomvang van de N 331, zoals deze is opgenomen in het bestemmingsplan, bedraagt afgerond € 7,6 miljoen, prijspeil 2010, exclusief omzetbelasting en met een ramingsmarge van 25 %. De financiering van de N 331 wordt gedekt uit de reserve provinciale infrastructuur van de provincie Overijssel (M€ 7,35) en een bijdrage van de gemeenten Zwartewaterland en Steenwijkerland van respectievelijk €180.000,00 en € 67.000,00.

6.2. Grondverwerving

Indien ten behoeve van de realisatie van de nieuwe N 331 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.

7. INSPRAAK, VOOROVERLEG EN ZIENSWIJZEN

7.1. Inleiding

Voor het vaststellen van onderhavig bestemmingsplan is de bestemmingsplanprocedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro, afdeling 3.2.) doorlopen.

Gezien het feit dat er op het plan in hoofdlijnen al inspraak heeft plaatsgevonden en er voor het definitief ontwerp een uitgebreid voortraject heeft plaatsgevonden, waarbij de omgeving via inloopbijeenkomsten en website uitgebreid kennis heeft kunnen nemen van de plannen, heeft de gemeente Zwartewaterland besloten om voor wat betreft de inspraak de fase van voorontwerp-bestemmingsplan over te slaan en voor wat betreft de inspraak direct over te gaan tot het opstellen van een ontwerp-bestemmingsplan. B&W van de gemeente Zwartewaterland hebben conform art 2.1 Inspraakverordening van de gemeente Zwartewaterland hiertoe dit besluit genomen.

Wel heeft op het voorontwerp bestemmingsplan formeel vooroverleg conform 3.1.1. Bro met de provincie Overijssel, het Waterschap Reest en Wieden en de Veiligheidsregio IJsselland plaatsgevonden. Deze drie instanties hebben geen opmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan.

7.2. Vooroverleg ter visie legging en zienswijzen

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet in het kader van het overleg als bedoeld in art. 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening overleg worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Het voorontwerp-bestemmingsplan 'N 331 Zwartsluis-Vollenhove' is aan de daartoe aangewezen instanties toegezonden. De instanties hebben geen opmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan.

7.3. Wettelijke procedure

Naar aanleiding van het bestuurlijk vooroverleg en de zienswijzen is het ontwerp bestemmingsplan aangepast tot een bestemmingsplan. De procedure vanaf dat moment is als volgt:

1. de gemeenteraad stelt het raadsvoorstel Bestemmingsplan N 331 Zwartsluis-Vollenhove vast;
2. de gemeenteraad stelt het Bestemmingsplan N 331 Zwartsluis-Vollenhove vast;
3. B&W doen namens de gemeenteraad een algemene bekendmaking van het vaststellen van het bestemmingsplan, en leggen deze gedurende 6 weken ter inzage;
4. eenieder die tijdig een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan heeft ingediend én belanghebbende is, kan binnen 6 weken na de algemene bekendmaking van het vaststellen van het bestemmingsplan 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 ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan vastgestelde wijzigingen, kunnen tegen deze wijzigingen in beroep gaan;
5. op de dag na afloop van de beroepstermijn treedt het bestemmingsplan in werking, tenzij binnen de beroepstermijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het plan wordt onherroepelijk als er geen beroep wordt ingediend (dan vallen inwerkingtreding en onherroepelijkheid samen) of, in het geval van beroep, na de uitspraak van de

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waarin het beroep ongegrond wordt verklaard.

BIJLAGEN

BIJLAGE I TOETSINGSADVIES CIE MER



Commissie voor de
milieueffectrapportage

N331 Zwartsluis – Vollenhove

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

24 oktober 2011 / rapportnummer 2154-88



1. Oordeel over het MER

De N331 Zwartsluis–Vollenhove is door de provincie Overijssel in het provinciale categoriseringsplan aangewezen als Gebiedsontsluitingsweg A. De huidige vormgeving van de N331 voldoet hier nog niet aan. De provincie Overijssel heeft daarom het voornemen om de N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove om te bouwen naar een veilige gebiedsontsluitingsweg. De belangrijkste maatregelen zijn het scheiden van langzaam verkeer (met name landbouwverkeer) en snelverkeer door het realiseren van een parallelwegstructuur (waar die nog niet bestaat) en maatregelen aan kruispunten en zijwegen. De maatregelen worden op hoofdlijnen vastgelegd in een Ontwerpplan. Dit is geen wettelijk verplicht plan, maar er worden wel keuzes gemaakt die de basis vormen voor de verdere besluitvorming door gemeentes. Vandaar dat de provincie ervoor gekozen heeft vrijwillig de plan–m.e.r.–procedure te doorlopen. De weg leidt door drie Natura–2000 gebieden. Omdat significante gevolgen hierop niet op voorhand waren uit te sluiten is een Passende beoordeling uitgevoerd, die is opgenomen in het onderhavige plan–MER.

In de later op te stellen gemeentelijke bestemmingsplannen worden de maatregelen uit het Ontwerpplan formeel–juridisch vastgelegd. Daarvoor wordt opnieuw de m.e.r.–procedure doorlopen, waarbij het onderhavige MER als basis dient.

De Commissie m.e.r.¹ is van **oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming over het Ontwerpplan in het MER aanwezig is.**

Het MER beschrijft systematisch en inzichtelijk de gevolgen van de ingreep. De effecten op verkeer, wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit zijn goed beschreven en onderbouwd. De samenvatting geeft een goede en leesbare weergave van het MER.

Probleem– en doelstelling zijn duidelijk verwoord: uit het MER blijkt dat de weg qua functie en vormgeving niet voldoet aan de eisen van een Gebiedsontsluitingsweg A en dat, ondanks een goede doorstroming, de veiligheid niet voldoet.

Het MER bevat een goede Passende beoordeling, waarin de conclusie dat de belangrijkste effecten niet significant zijn, goed onderbouwd is. Bovendien wordt bij voorbaat, als onderdeel van het project, gecompenseerd door de ontwikkeling van Kievitsbloemhooiland uit maïsakkers. De Commissie doet hierover in het volgende hoofdstuk een aanbeveling. De landschappelijke inpassing is niet heel inzichtelijk, doordat er geen visualisaties zijn gepresenteerd, maar is (in woorden) voldoende omschreven. In het volgende hoofdstuk geeft de Commissie nog een aanbeveling voor het vervolgproces.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl. De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij via bevoegd gezag heeft ontvangen. Een overzicht is opgenomen in bijlage 2. De Commissie verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale omstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

2. Aanbevelingen voor het vervolgproces

2.1 Maatregelen voor realisatie van kievitsbloemhooiland

De provincie wil, parallel aan de uitvoering van de herinrichting, ca. 6 ha 'kievitsbloemhooiland' in de directe omgeving van de N331 realiseren. De provincie wil hiervoor percelen maïsakkers aankopen en via beheersmaatregelen omvormen tot kievitsbloemhooiland. De Commissie merkt op dat het MER nog geen volledig beeld geeft welke standplaatsfactoren door beheer moeten veranderen, en hoe de waterhuishouding moet worden aangepast.² De Commissie sluit niet uit dat niet alleen de stikstofbeschikbaarheid, maar ook de fosfaatbeschikbaarheid moet worden verlaagd. Dit is van belang voor de verschrallingsstrategie die gekozen wordt (het verwijderen van humusrijke bovenlaag of uitmijning als verschrallingstechniek). Bij de herstelmaatregelen heeft men ook reliëfherstel voor ogen. Een aandachtspunt daarbij is de afstemming op de bodemsamenstelling (zand, klei/zavel op veen of op zand). Verder merkt de Commissie dat de kievitsbloemhooilanden in meerdere opzichten lijden onder verdroging (minder inundatie, een laag polderpeil en diepe sloten in relatie tot het reliëf). Het ondieper maken van de slootbodems langs de weg kan mogelijk bijdragen aan de verdrogingsbestrijding van de kievitsbloemhooilanden.

De Commissie adviseert in het vervolgproces de herstelmaatregelen voor de kievitsbloemhooilanden nader uit te werken en daarbij aandacht te besteden aan de standplaatsfactoren, de waterhuishouding, het reliëfherstel en de verdrogingsbestrijding.

2.2 Landschap en inrichting parallelweg

Het MER behandelt het belang van de historische topografie en de natuurlijke kwaliteiten van de omgeving van de N331 voor de landschappelijke beleving. Het MER had aan toegankelijkheid gewonnen als gebruik was gemaakt van visualisaties en beeldmateriaal zoals foto's, tekeningen of computersimulaties. Dit is een aandachtspunt voor de MER'en voor de bestemmingsplannen.

Volgens het MER behoudt de dijk in het gebied Zwartsluis-De Krieger zijn karakter als landschapselement. De dijk is nu sterk verankerd in het landschap. Dit uit zich in vele details die samen het beeld en de beleving van het geheel bepalen. Denk bijvoorbeeld aan onregelmatigheden in de vorm van bermen en bermsloten, vaak verbonden aan de aangrenzende verkaveling, aan vegetatieverschillen als gevolg van grondsoort en vochtigheid en aan de aanwezigheid van toegangen tot erven en percelen. Wanneer de ombouw van de N331 leidt tot stroomlijning van het profiel van de dijk kan dit er toe leiden dat de dijk als het ware losser in het landschap komt te liggen.

² De Commissie wijst in dit verband ook op zienswijze 15 van Natuurmonumenten waarin onder meer een visie gegeven wordt op de noodzakelijk geachte aanpassingen in de waterhuishouding en daarmee samenhangende aanpassingen in de begrenzing van het compensatie gebied.

Overwogen kan worden om de parallelweg anders te behandelen dan de hoofdweg. De bermen hoeven daar niet zodanig gestroomlijnd te worden dat details verloren gaan. Dit sluit tevens aan bij de zienswijze van de politie IJsselland³, die vanwege de verkeersveiligheid⁴ aandacht vraagt voor de inrichting van de parallelweg, zodanig dat die past bij de functie en herkenbaarheid van de weg als erftoegangsweg.

De Commissie adviseert bij de verder uitwerking van de plannen rekening te houden met de verankering van de dijk in het landschap, die zich uit in vele details. De Commissie adviseert de mogelijkheid te overwegen om de parallelweg anders te behandelen dan de hoofdweg, zowel vanuit landschappelijk oogpunt als vanuit overwegingen van verkeersveiligheid.

³ Zienswijze 2 van politie IJsselland

⁴ De Commissie wijst in dit verband ook op de diverse zienswijzen die zorg uitdrukken over de veiligheid voor fietsers.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Overijssel

Besluit: vaststellen van een ontwerpplan in hoofdlijnen

Categorie Besluit m.e.r.:

Vrijwillige plan-m.e.r. en plan-m.e.r. vanwege Passende beoordeling

Activiteit: herinrichting van een (provinciale) gebiedsontsluitingsweg

Bijzonderheden:

Het Ontwerpplan waaraan dit plan-MER gekoppeld is, is geen wettelijk verplicht plan. Omdat er keuzes worden gemaakt die de basis vormen voor de verdere besluitvorming door gemeentes heeft de provincie ervoor gekozen vrijwillig de plan-m.e.r-procedure te doorlopen.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 1 oktober 2008

advies aanvraag: 12 september 2008

is niet ter inzage gelegd

advies reikwijdte en detailniveau: 6 november 2008

kennisgeving MER in De Stentor op 9 juli en op 3 september 2011, Oprechte Steenwijker Courant op 11 juli en 5 september 2011, De Kampen op 13 juli en op 31 augustus 2011, Steenwijkerland Expres op 12 juli en 30 augustus 2011, en de Staatscourant op 12 juli en op 5 september 2011 en De Peperbus op 13 juli en 31 augustus 2011

ter inzage legging MER: 14 juli t/m 10 oktober 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 5 juli 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 24 oktober 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

Ir. D.A. Boogert

Ir. J.M. Bremmer (secretaris)

Dr. F.H. Everts

Drs.ing. H.J. Kingma

Drs. L.H.J. Verheijen (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reik-

wijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering

- (2154-56) Milieueffectrapport N331 gedeelte Zwartsluis-Vollenhove (8 april 2011)
- (2154-57) Ontwerpplan in Hoofdlijnen (maart 2011)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 10 oktober 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Provincie Flevoland, Lelystad
2. Politie IJsselland, Zwolle
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort
4. Frank Lolkema, Sint Jansklooster
5. Lok
6. D. Haakma, Sint JansKlooster
7. Wim Temmink, Vollenhove
8. W. de Graaf/Ing. D. Winters, Vollenhovel
9. I. ten Hove – Ekkelboom, Vollenhove
10. Reest & Wieden waterschap, Meppel
11. J. van Benthem, St. Jansklooster
12. fam. B.A. Huisman
13. E. Bergkamp, Zwartsluis
14. A. Bruintjes, Vollenhove
15. Natuurmonumenten, 's-Graveland
16. M. Spans en J.A. Klappe-Spans, Vollenhove
17. Johan en Hilda Lok, Vollenhove

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport N331 Zwartsluis – Vollenhove

De vormgeving van de N331 Zwartsluis-Vollenhove voldoet nog niet aan de vereisten van een Gebiedsontsluitingsweg A. De provincie Overijssel wil de weg daarom herinrichten.

ISBN: 978-90-421-3352-5



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

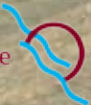
E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl



N331

ruimtelijke visie + landschapsplan

provincie  Overijssel

Witteveen  **Bos**

referentie	projectcode	status
ZL384-245/fram2/016	ZL384-245	concept
projectleider	projectdirecteur	datum
Mr. W.J. Maris	ir. O.G. Schepers	19 februari 2013
autorisatie	naam	paraaf
gecontroleerd	Mr. W.J. Maris	

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001

© Witteveen+Bos

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm, hetzij elektronisch, mechanisch dan wel met digitale technieken door fotokopieën, op-namen, internet of op enige andere wijze zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

N331

ruimtelijke visie + landschapsplan



Provincie Overijssel
Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
telefoon 038 499 88 99
fax 038 425 48 88
www.overijssel.nl



Witteveen+Bos
Leeuwenbrug 8
Postbus 233
7411 TJ Deventer
telefoon 0570 69 75 11
fax 0570 69 71 23
www.witteveenbos.nl

inhoudsopgave

1 Inleiding

Aanleiding

Doel

Kaders

Leeswijzer

2 Kenschets landschap

Situatie 1930

Situatie 2012

3 Kenmerken en ontwikkelingen

Gebiedskenmerken

Ontwikkelingen

4 Ruimtelijke visie

Kwaliteitsambities

Ruimtelijke visie

Ontwerpopgaven

5 Landschapsplan (PM)

Hoofdlijnen landschapsplan

Uitwerking rotonde Veerweg

Uitwerking Barsbeker gemaal

Uitwerking Oppen Swolle 62

Uitwerking De Krieger

Bronnen

hoogteligging van de N331



Aanleiding

Sinds de toename van het wegverkeer halverwege de 20e eeuw worden verkeersstromen steeds meer gescheiden: langzaam verkeer op lokale wegen, doorgaand verkeer op regionale wegen. De scheiding van verkeersstromen verbetert de verkeersdoorstroming en verhoogt de verkeersveiligheid.

De provincie Overijssel werkt aan het veiliger maken van haar wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig. Een van de wegen die wordt aangepakt is het tracé van de N331 tussen Vollenhove en Zwartsluis. De ingrepen bestaan uit het verbreden van de hoofdrijbaan op de dijk, het verwijderen van erfaansluitingen op de hoofdrijbaan, het maken van parallelwegen, het verplaatsen van het fietspad en het aanpassen van een aantal kruisingen. Zie ter illustratie de profielen op de volgende pagina.

Ruimtelijke ligging N331

De N331 vormt van oudsher de verbinding tussen Zwartsluis, Vollenhove en Genemuiden. Van Zwartsluis tot Barsbeek ligt de weg op de dijk in de polder. Vanaf Barsbeek tot aan Vollenhove ligt het tracé op de stuwwal.

Het tracé van de N331 ligt sinds lange tijd nagenoeg op dezelfde plek en is verbonden met de ruimtelijke opbouw van het landschap. Als doorgaande lijn tussen Zwartsluis en Vollenhove is het een van de dragende ruimtelijke structuren in het gebied.

Het belang van ruimtelijke kwaliteit

De maatregelen voor het ontwerp van de N331 hebben hun weerslag op het ruimtegebruik en bepalen voor een groot gedeelte hoe het landschap rondom de weg functioneert en hoe het eruit komt te zien. Het is daarom van belang om vroegtijdig aandacht te geven aan ruimtelijke kwaliteit, zodat de weg op een juiste manier wordt ingepast in de omgeving.

Het duurzaam veilig maken van de N331 biedt kansen om de ruimtelijke kwaliteit rondom de weg een impuls te geven. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van de provinciale omgevingsvisie, die stelt dat nieuwe ontwikkelingen verbonden moeten worden aan bestaande gebiedskwaliteiten, waarbij bestaande kwaliteiten worden beschermd en versterkt en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd. Vanuit deze gedachte heeft de provincie gevraagd om een ruimtelijke visie + landschapsplan voor de N331 op te stellen.

HUIDIG PROFIEL



weg op de dijk

PRINCIPEPROFIEL IN HET VOORLOPIG ONTWERP



weg op de dijk



weg achter de dijk



weg achter de dijk



weg op de stuwwal

Doel

Het document '*N331 ruimtelijke visie + landschapsplan*' vormt een richtinggevend en inspirerend document gedurende het ontwerpproces en tijdens uitvoering van het wegontwerp. Het biedt aanknopingspunten voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, zodanig dat bestaande kwaliteiten blijven behouden en ontwikkelingen worden ingezet om nieuwe kwaliteiten toe te voegen. De functie is driedelig:

- het leveren van een bijdrage aan het wegontwerp vanuit het aspect ruimtelijke kwaliteit;
- het vastleggen van de ambities voor ruimtelijke kwaliteit richting de uitvoeringfase;
- het bieden van een handreiking voor toekomstige ontwerp vraagstukken bij gemeenten, waterschap en derden, gelieerd aan het project 'ombouw N331 Zwartsluis-Vollenhove'.

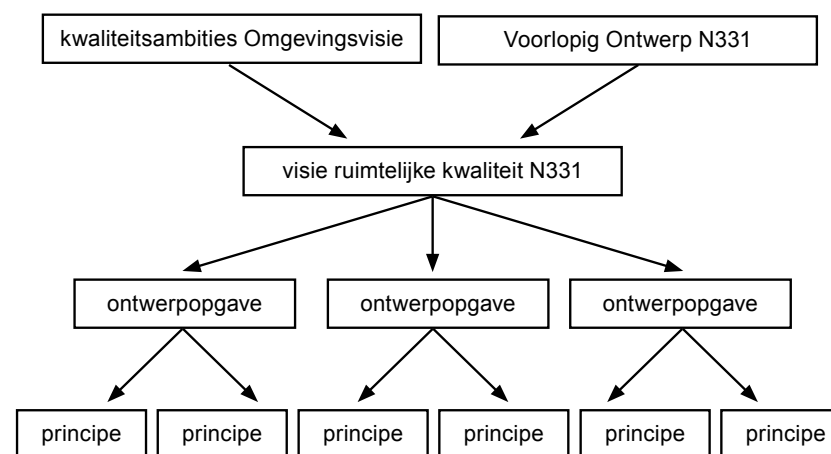
Kaders

Het uitgangspunt is het door Gedeputeerde Staten vastgestelde Voorlopig Ontwerp (VO) d.d. 17 juli 2012. In het VO liggen het tracé van hoofdrijbaan en parallelwegen op hoofdlijnen vast, dit geldt ook voor de positie van kruisingen en het type kruising. Er is beperkte ruimte om de ligging van de weg en aansluitingen te veranderen. Ontwerpvrijheid zit met name in de inrichting van bermen en rotondes, de toepassing van beplanting, bebording, verlichting, etc.

'*N331 ruimtelijke visie + landschapsplan*' is opgesteld binnen de kaders van de Omgevingsvisie (Provincie Overijssel, 2009). Bij het formuleren van kwaliteiten en het uitwerken van ontwerpgevallen- en principes is gebruik gemaakt van de gebiedskenmerken en kwaliteitsambities uit de Catalogus Gebiedskenmerken (Provincie Overijssel, 2009).

Leeswijzer

Dit document beschrijft de ruimtelijke visie en het landschapsplan voor de N331. Het volgende hoofdstuk (2) geeft een kenschets van de identiteit van het gebied. Hoofdstuk drie beschrijft relevante gebiedskenmerken en ontwikkelingen. Hoofdstuk vier geeft een visie op de N331 aan de hand van ontwerpgevallen en ontwerpprincipes. De gevallen vertellen '*wat*' vanuit ruimtelijke kwaliteit gewenst is. De principes geven aan '*hoe*' het gedaan kan worden. Ontwerpprincipes die vallen buiten de scope van het project, en derhalve niet gefinancierd kunnen worden, zijn als zodanig benoemd. Hoofdstuk vijf bevat het landschapsplan aan de hand van een overzichtskaart en vier detailuitwerkingen. Tot slot geeft het laatste hoofdstuk (6) enkele conclusies en aanbevelingen voor vervolgstappen richting bestek en uitvoering.



De visie op de ruimtelijke kwaliteit bestaat uit ontwerpopgaven (hoe?) en ontwerpprincipes (wat?)



kenschets landschap 2

Dit hoofdstuk geeft een korte impressie van de ontwikkeling van het gebied gedurende de afgelopen eeuw.

Het landschap rondom de N331 is een gebied van contrasterende overgangen. Nog niet zo lang geleden was dit een echt kustgebied, grenzend aan de Zuiderzee. In de jaren 30 van de vorige eeuw veranderde deze situatie. In 1932 kwam de afsluitdijk gereed en verdwenen het zilte water en het getij. Tussen 1936 en 1942 werd de Noordoostpolder drooggelegd en raakte het gebied definitief haar verbinding met de zee kwijt. Het contrast tussen land en water is, ook na de drooglegging van de Noordoostpolder, nog altijd kenmerkend.

Situatie 1930

De topografische kaart van 1930 laat zien hoe de kuststreek er in die tijd uitzag (zie ook pagina 12). De stuwwal, met daarop het 'Land van Vollenhove' grensde direct aan de zee. Vollenhove had een belangrijke handel- en visserijhaven en had lange tijd een bestuurlijke functie in de regio. De compacte stadsvorm duidt op een bewogen verleden met stadsmuren en -wallen. De ruïne van landgoed Old Ruitenborgh en het bewaard gebleven Oldenhof herinneren aan de vele landgoederen, de 'havezaten', die hier ooit lagen. Vollenhove werd ook wel 'stad der paleizen' genoemd.

Water was zowel vriend als vijand. Men leefde niet alleen van de handel over water (visserij, nijverheid), maar weerde zich er ook tegen, getuige de zeedijk en de enorme strekdam in het Zwolsche Diep. Het Zwarte Water stond in open verbinding met de zee. De strekdam begeleidde schepen naar zee en voorkwam verzanding van de vaargeul. Op de punt van de dam stonden een tolhuis en vuurtoren, genaamd Kraggenburg.

De huidige N331, genaamd Oppen Swolle, is de hoofdroute tussen Vollenhove, Zwartsluis. Opvallend is dat de weg tot aan De Krieger op de dijk lag en niet, zoals nu bij het voormalige tolhuis, achter de dijk. Ter hoogte van buurtschap Barsbeek is een pad zichtbaar vanaf het tolhuis dat dienst deed als kerkenpad

naar St. Jansklooster. Aan de binnentoe van de dijk lag de inmiddels verdwenen stoomtram van Vollenhove naar Zwartsluis. De Zijlwetering en gemaal het Zieltje zijn belangrijk voor de ontwatering van de polder.

De buitendijkse gronden, 'buitenlanden' genaamd, stonden onder invloed van het getij, waardoor deze regelmatig overstromden en klei werd afgezet. Deze klei werd gebruikt in de industrie, waardoor meerdere kleiputten ontstonden. Het dorp Zwartsluis is een dijkdorp aan de rand van het veen, herkenbaar aan de lineaire vorm. De sluis was verhandelplaats voor veen en turf. Dit veen werd in het achterland gewonnen, wat blijkt uit de grote stukken 'verveend' land.

Situatie 2012

De huidige topografie laat een heel ander beeld zien, waarbij de context van de N331 is veranderd (zie ook pagina 13). De Noordoostpolder is drooggelegd en ingericht. De verkavelingsstructuur is grootschalig van opzet, in tegenstelling tot het 'oude land', waar de verkaveling kleinschalig en onregelmatiger is. De haven van Vollenhove heeft haar verbinding met de zee verloren, maar is nog bereikbaar via het Vollenhovkanaal. In het Zwarte Meer is het Vogeleiland zichtbaar, ontstaan na het opspuiten van slib uit de vaargeul van het Zwolsche Diep. Het vogeleiland is in de loop der tijd een waardevol toevluchtsoord geworden voor allerlei vogels. De strekdam in het water is verdwenen, maar in de verkaveling van de Noordoostpolder is de lijn van de voormalige dam behouden, waardoor de vuurtoren nu als relict in het nieuwe land ligt.

Verder liggen langs de dijk enkele boerenbedrijven. Ook doorkruist een hoogspanningslijn de Barsbeker Binnepolder. Deze elementen geven maat aan de enorme leegte van de polder.

De huidige N331 is 'gestroomlijnd' door verschillende bochtafsnijdingen. Daardoor volgt de weg niet altijd meer de dijk. Op de stuwwal zijn delen van de oude verbinding onderdeel geworden van de parallelweg. Het nieuwe tracé van de N331 ligt daardoor als redelijk autonome lijn in het landschap.



huidige situatie



Kaart met gebiedskenmerken



kenmerken en ontwikkelingen 3

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de aanwezige gebiedskenmerken aan de hand van de vier onderscheiden lagen. Ook worden de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied geduid.

Gebiedskenmerken

Natuurlijke laag

Het landschap bestaat uit drie natuurlijke eenheden: een zandige, relatief hooggelegen stuwwal, een lager gelegen veenpolder binnendijks en een eveneens laaggelegen buitendijks kleigebied aan de monding van het Zwarte Water. De overgang tussen de beboste stuwwal en het open gebied vormt een contrastrijke overgang in het landschap. Het hoogteverschil van 2 tot 7 meter is zichtbaar als een kleine helling in het landschap.

Het buitendijks gebied staat, met alleen een zomerkade ter bescherming, onder invloed van de rivier. Dit betekent dat het gebied bij hoog water kan overstroom, dat sediment wordt afgezet en dat het maaiveld in de loop der tijd hoger wordt. Periodieke overstrooming draagt bij aan de ontwikkeling van glanshaverhooilanden en kleimoerassen en is een voorwaarde voor de ontwikkeling van kievitsbloemhooilanden. De huidige moerassen ontstonden onder meer in de voormalige kleiputten. De veenpolder is een belangrijk weidevogelgebied.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap

Het agrarisch cultuurlandschap laat zich lezen uit de natuurlijke eenheden. Het hoge gebied is kleinschalig en afwisselend. Hier ligt een hoevenlandschap, bedekt met bosjes, houtwallen en erven. De N331 volgt de oude ontginningsbasis, met oostelijk van de weg de hogere gronden en westelijk de ontgonnen percelen naar het Zwarte Water.

De dijk vormt de 'ruggengraat' van het lage gebied. Naast een functie als waterkering dient de dijk van oudsher als ontsluiting tussen dorpen en steden. Het lage gebied heeft een open karakter met weidse veenpolders. Het water is

zichtbaar aanwezig in het slotenpatroon, de kleiputten, een doorbraakkolk, de Zijlwatering met het gemaal en op de horizon het Zwarte Water en het Zwarte Meer. De openheid is hier en daar onderbroken door beplanting rondom boerderijen aan de dijk.

De veenpolders worden kunstmatig ontwaterd. Het stabiele, hoge waterpeil in de veenpolders is een kwaliteit voor natuur. Het open karakter van de weilanden is waardevol voor weidevogels.

Stedelijke laag

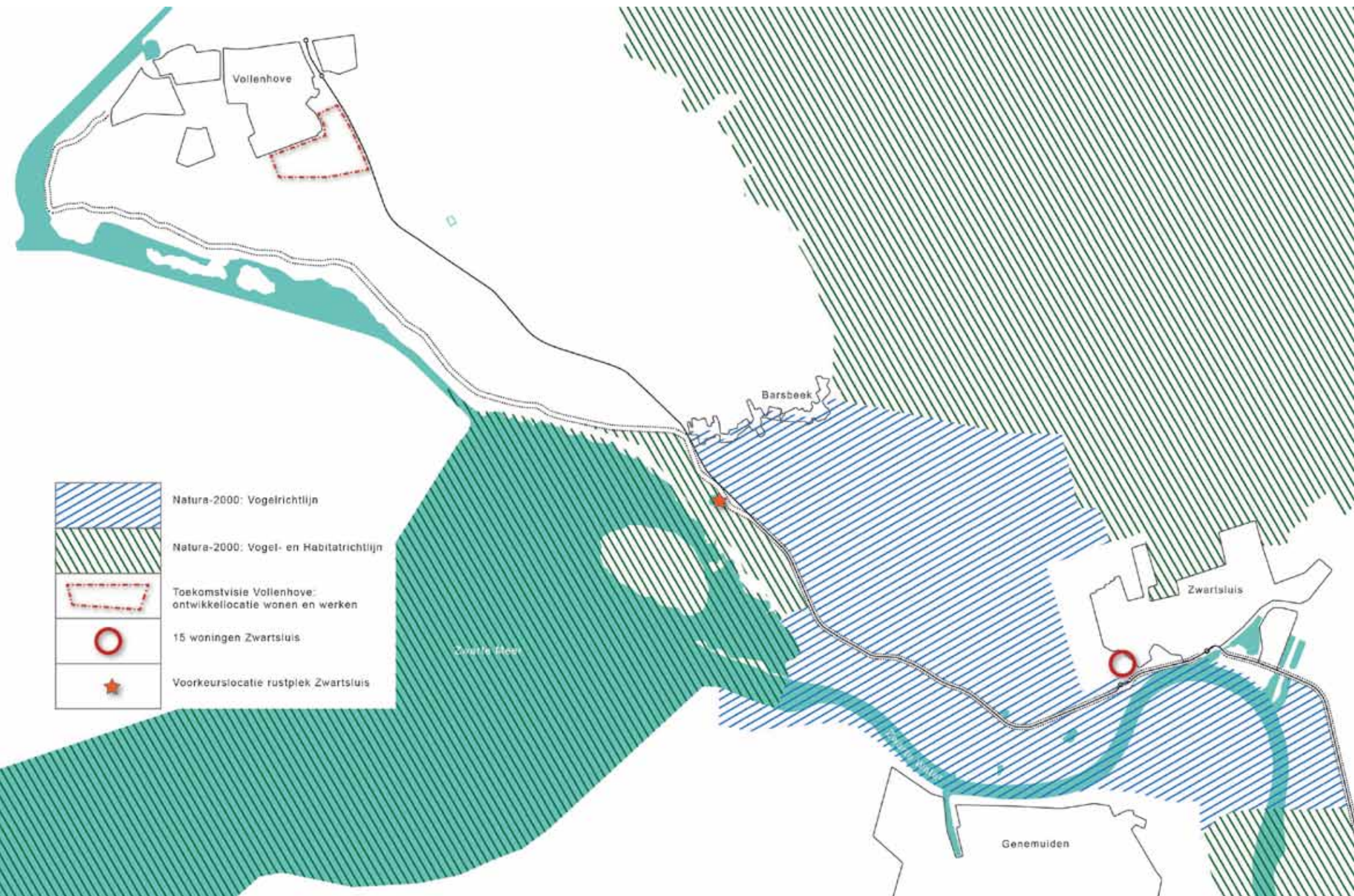
De N331 is van oudsher de route tussen de belangrijkste kernen. De weg volgt grotendeels het oude, historische tracé. De huidige inrichting is gericht op een vlotte doorstroming. Op enkele plekken is het daartoe het oude tracé verlegd. De weg verbindt de historische kernen van Vollenhove en Zwartsluis. Rondom de kernen is in de afgelopen eeuw een schil van planmatig opgezette woonwijken en bedrijfsterreinen ontstaan. De ontsluiting is functioneel opgezet en sluit aan op de N331. Tussen Vollenhove en Zwartsluis ligt het buurtschap Barsbeek als een verdicht lint van bebouwing. Het lint markeert de overgang van stuwwal naar polder. Bij woning De Krieger schiet de N331 de stuwwal op. Parallel aan de autoverbinding ligt een fietspad. Op de dijk ligt het fietspad parallel aan de weg. Bij De Krieger splitsen fietspad en N331. Het fietspad blijft de dijk volgen (Kadoelendijk), terwijl de weg over de flanken van de stuwwal voert.

Lust & leisure laag

Op de dijk manifesteert de N331 zich als panoramische route met weidse zichten. Aan de horizon zijn verschillende 'bakens' zichtbaar, zoals het stads-silhouet en de loodsen van Genemuiden, het bos van het Vogeleiland en de beplanting en bebouwing van buurtschap Barsbeek.

Tussen De Krieger en Vollenhove volgt de N331 de flanken van de stuwwal. Het landschap heeft hier een besloten karakter met opgaande beplantingsstructuren, onder meer van landgoed Den Oldenhof. Vanaf de weg zijn afwisselende korte en lange zichten op de omgeving.

Kaart met relevant beleid en ontwikkelingen



De belangrijkste kenmerken samengevat

De volgende kenmerken zijn leidend bij het opstellen van de ruimtelijke visie:

- de dijk als continue lijn in het landschap;
- ruimtelijk onderscheid in drie natuurlijke eenheden: de stuwwal, de veenpolder en het buitendijks gebied;
- het lint van Barsbeek markeert de contrasterende overgang van stuwwal naar polder;
- stuwwal: kleinschalig en afwisselend hoevenlandschap;
- veenpolders: open landschap met kenmerkende strokenverkaveling en een stabiel hoog waterpeil;
- agrarische weidegronden als waardevol gebied voor weidevogels;
- buitendijks gebied: open gebied met glanshaverhooilanden (kievitsbloem) en kleimoerassen onder invloed van periodieke overstroming;
- de N331 met twee gezichten: op de dijk als panoramische route in een open landschap. En temidden van het coulisselandschap op de stuwwal.

Relevant beleid en ontwikkelingen

Naast de kenmerken en kwaliteiten van de huidige situatie zijn ook het relevante beleid en actuele ruimtelijke ontwikkelingen bepalend voor de ontwerp-opgaven. Naast de provinciale omgevingsvisie, die aan de basis staat van deze ruimtelijke visie, zijn de volgende zaken relevant.

Landschapsontwikkelingsplannen Steenwijkerland en Zwartewaterland

Zowel de gemeente Steenwijkerland als Zwartewaterland hebben een landschapsontwikkelingsplan (LOP) opgesteld. Met een LOP willen de gemeenten zich inzetten voor het behoud en de versterking van de kwaliteiten en kenmerken van het landschap. Bij het opstellen van deze ruimtelijke visie is aangesloten bij de uitgangspunten van de beide LOP's.

Natura-2000

De veenpolders en het buitendijks gebied krijgen een beschermde status voor natuur (Natura-2000 beleid), vallend onder de Vogelrichtlijn. Deze vormen een belangrijke schakel in het te ontwikkelen natuurlijk netwerk tussen de Weerribben en de Wieden enerzijds en het Zwarte Water en Zwarte Meer anderzijds. Natuurmonumenten is eigenaar van een groot deel van het buitendijks gebied en wil hier glanshaverhooilanden tot ontwikkeling laten komen. Een wens is het terugbrengen van de natuurlijke dynamiek in de vorm van periodieke overstroming.

Toekomstvisie Vollenhove

De toekomstvisie Vollenhove (BVR, 2009) geeft inzicht in ontwikkelingen tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Aan de zuidzijde van de kern staat de verweving van stad en landschap centraal. Hier is ruimte voor nieuwe groene, aantrekkelijke woon-/werkmilieus. Grenzend aan de N331 is een nieuw bedrijventerrein van circa 10 ha gedacht waar wonen en werken op een landschap-pelijk verantwoorde manier samengaan.

Ontwikkeling 15 woningen Zwartsluis

Aan de zuidwestzijde van Zwartsluis ligt het braakliggende perceel van de voormalige waterzuivering. Voor deze locatie zijn plannen voor het ontwikkelen van woningbouw, bestaande uit 15 rijenwoningen en 8 vrij uit te geven kavels voor vrijstaande woonhuizen.

Haalbaarheidstudie rustplek Zwartsluis

Er zijn plannen om een uitzichtpunt te realiseren langs het traject van de N331 tussen Zwartsluis en Barsbeek. De voorkeurslocatie ligt bij Oppen Swolle 62, de locatie van het voormalige tolhuis. Het uitzichtpunt is bedoeld voor passerende wandelaars en fietsers en wordt vormgegeven als steiger / pier aan de buitendijkse zijde van de dijk.



Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de kwaliteitsambities zoals benoemd in de omgevingsvisie en vertaalt deze in ontwerpopgaven voor de N331.

Kwaliteitsambities

De visie op ruimtelijke kwaliteit is vastgelegd in de provinciale omgevingsvisie. *Ruimtelijke kwaliteit realiseren we door naast bescherming vooral in te zetten op het verbinden van bestaande gebiedskwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen waarbij bestaande kwaliteiten worden beschermd en versterkt en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd. (Provincie Overijssel, 2009, p. 25).*

Kortom, de verkeersopgave voor de N331 is gekoppeld aan een opgave voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie geeft met zeven kwaliteitsambities richting aan de invulling van ruimtelijke kwaliteit:

- Brede waaier aan woon-, werk- en mixmilieus: elk buurtschap, dorp en stad zijn eigen kleur;
- voortbouwen aan de kenmerkende structuren van het agrarische cultuurlandschap;
- natuur als ruggengraat;
- zichtbaar en beleefbaar en mooi landschap;
- het contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken door het infrastructuurnetwerk;
- een continue en beleefbaar watersysteem als dragende structuur van Overijssel;
- sterke ruimtelijke identiteiten als merken voor Overijssel.

In de catalogus gebiedskenmerken zijn de kwaliteitsambities verder uiteengezet. Voor de N331 zijn deze als volgt samengevat:

Stuwwal met hoevenlandschap

- zichtbaar en beleefbaar maken van de overgang tussen stuwwal en omgeving;
- behouden en accentueren van dragende groenstructuren en routes;
- bijdragen aan samenhang en karakteristieke verschillen tussen landschapselementen;
- behoud het historische karakter van landgoederen met kenmerkende bebouwing en beplanting (onder andere de lanen van landgoed Den Oldenhof).

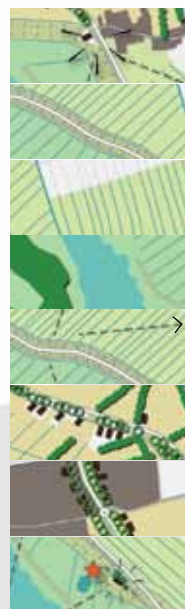
Veenpolder

- behouden van de karakteristieke maat en schaal in ruimtelijk en ecologisch (weidevogels) opzicht;
- behouden van het hoge waterpeil om inklinking tegen te gaan;
- benutten mogelijkheden voor natuurontwikkeling.

Buitendijks gebied

- behouden van de dijk als scherpe grens met een karakteristiek patroon;
- beter zichtbaar en beleefbaar maken van het water, de natuurlijke dynamiek en de aanwezige cultuurhistorie;
- bijdragen aan de recreatieve toegankelijkheid;
- bijdragen aan het vergroten van ruimte voor de rivier en rivierdynamiek;
- ontwikkelen kleimoerassen met verschillende verlandingsstadia;
- waar mogelijk langs de randmeren natuurlijke oevers realiseren;
- richt plaatsen in die dienen als uitzichtpunt / belevedere.

Ruimtelijke visiekaart



contrastrijke overgang van stuwwal naar polder

de dijk als continue lijn in het landschap

kenmerkend veenpolderlandschap

waardevolle natuur in buitendijks gebied

de N331 als panoramische kustroute

de N331 op de flanken van de stuwwal

representatieve stads- en dorpsgezichten

voorstel locatie uitzichtpunt (o.b.v. studie uitzichtpunten MTD, 2012)

Steden en dorpen

- behouden en versterken van de dorpsstructuur van Barsbeek (lint);
- verbinden van het bedrijventerrein bij Vollenhove met de omgeving;
- behouden en versterken van karakteristieke erfstructuur en volumematen;
- verbind opgaven van stads- en dorpsuitbreidingen met opgaven voor infrastructuur;
- maak mooie, uitnodigende entrees van dorpen en steden.

N331, overige wegen en paden

- bijdragen aan de integrale verbetering van de bereikbaarheid;
- door autowegen doorkruiste landschappen krijgen een gezicht naar de weg (parkways);
- doorsnijding van kwetsbare gebieden vraagt om extra aandacht (vormgeving, compensatie, etc)
- behoud netwerk van fiets- en wandelpaden en voorkom discontinuïteit.

Ingrepen ten behoeve van de N331 kunnen bijdragen aan het realiseren van deze ambities. Hiervoor zijn de kwaliteitsambities doorontwikkeld tot een ruimtelijke visie met ontwerppuntgangspunten.

Ruimtelijke visie N331

De N331 bestaat uit een hoofdrijbaan met daarnaast parallelwegen. De hoofdrijbaan is te zien als 'gezicht naar het landschap' door het landschap, met panoramische zichten vanaf de dijk en een afwisselende beleving op het coulisselandschap op de stuwwal. De weggebruiker ervaart deze karakteristieken

met een zekere snelheid. De hoofdrijbaan heeft een vloeiende belijning, ook omdat in de loop der tijd bochten zijn afgesneden.

De parallelwegen zijn bedoeld voor lokaal verkeer als fietsers, landbouw- en bestemmingsverkeer. Gebruikers van deze weg verplaatsen zich met een lagere snelheid door het landschap. De parallelwegen liggen op maaiveld en volgen bijna overal het historische tracé, waardoor de route wat meer bochten maakt. Onderaan de dijk en nabij het Oppen Swolle 62 is sprake van een nieuw tracé. Het onderscheid tussen parallelweg en hoofdrijbaan vormt aanleiding om de inrichting en vormgeving verschillend te benaderen. Het is één route met twee gezichten. De hoofdrijbaan als autonome lijn in het landschap, met een uniform profiel en een ingetogen vormgeving die geen aansluiting zoekt bij de karakteristieken van het landschap. De parallelweg daarentegen zoekt nadrukkelijk de binding met het landschap, heeft een smaller profiel, en krijgt een uitstraling die aansluit bij de verschillen tussen stuwwal en polder, bijvoorbeeld door een afwijkende inrichting van de bermen.

De bovenstaande denklijn is leidend bij de uitwerking van de ruimtelijke visie, die bestaat uit zeven ontwerpogaven:

- Een contrastrijke overgang van polderlandschap naar coulisselandschap;
- de dijk als continue lijn in het landschap;
- kenmerkend veenpolderlandschap;
- waardevolle natuur in buitendijks gebied;
- de N331 als panoramische kustroute;
- de N331 als route door het coulisselandschap;
- representatieve stads- en dorpsgezichten.

Op de volgende pagina's zijn de opgaven toegelicht en vertaald in ontwerpprincipes.



De Krieger: contrastrijke overgang van besloten coulisselandschap (boven) naar open polderlandschap (onder)



Contrastrijke overgang van coulisselandschap naar polderlandschap

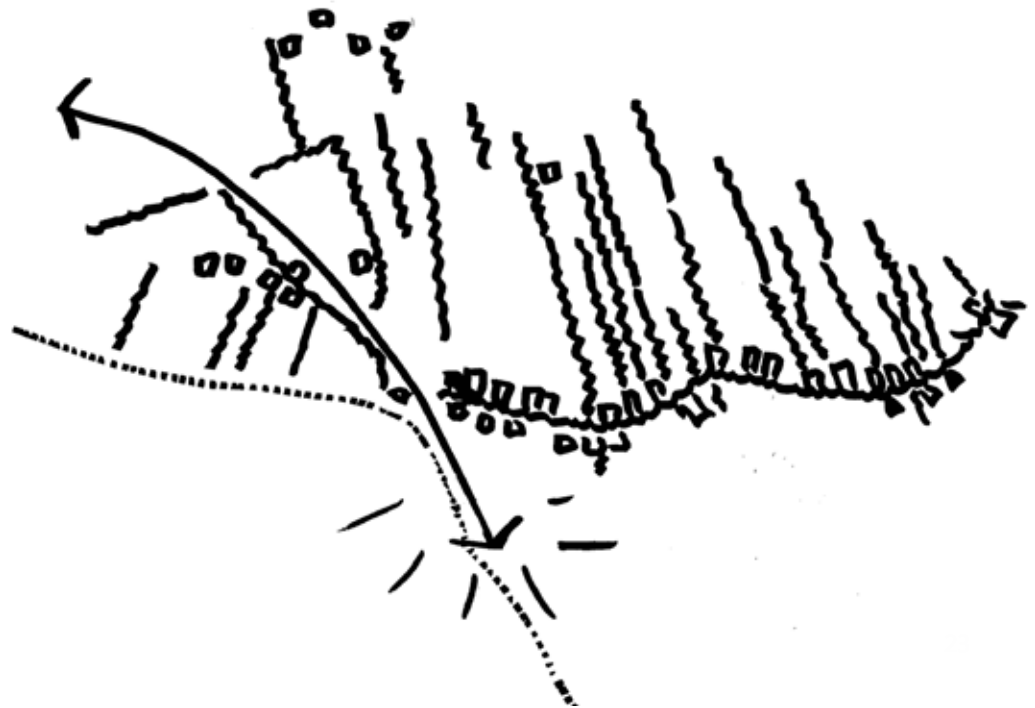
Het dorpslint van Barsbeek markeert de overgang van polder naar stuwwal en visa versa.

Het ontwerp van de N331 versterkt het contrast tussen de openheid van de polder en de beslotenheid van het coulisselandschap op de stuwwal.

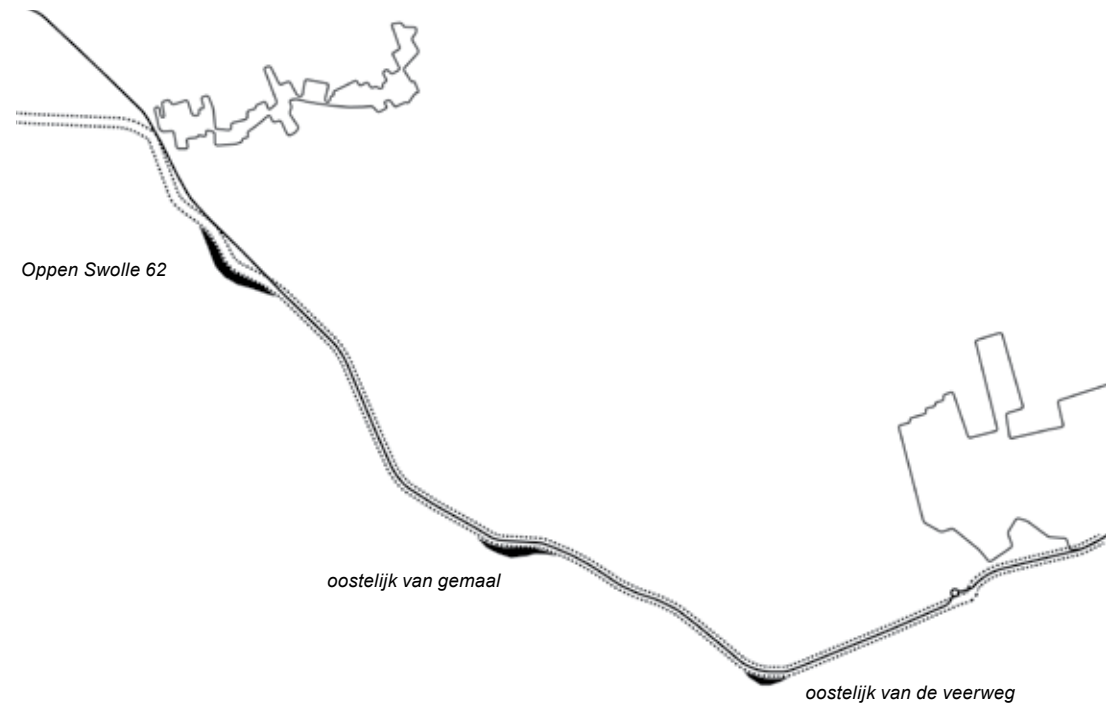
Ontwerpprincipe

- Door het aanbrengen van beplanting en bouwmassa's die aansluiten op de kenmerken van het dorpslint en het coulisselandschap ontstaat een contrastrijke overgang.

N.B. Een nadere uitwerking van dit ontwerpprincipe staat in het landschapsplan in het volgende hoofdstuk.



Op drie plekken is aan het buitentalud een uitstulping aanwezig als overblijfsel van het oude dijktracé. Deze maken deel uit van de ontwikkelingsgeschiedenis van de dijk, maar doen ruimtelijk afbreuk aan de herkenbaarheid van het profiel.



De dijk als continue lijn door het landschap



Dijk als continue lijn in het landschap

De huidige dijk bestaat uit een steil binnentalud en een geknikt buitentalud die aan de teen van de dijk flauwer is. Daardoor heeft de dijk een ranke uitstraling. Het lengteprofiel is vloeiend en heeft een gelijke kruinhoogte. Bermen en taluds zijn bekleed met gras. Deze kenmerken maken dat de dijk als doorgaande lijn in het landschap herkenbaar is.

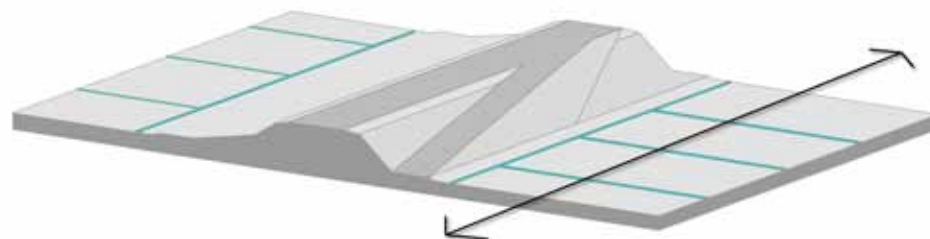
Het ontwerp van de N331 behoudt en versterkt het ranke en continue karakter van de dijk. De aanleg van afritten en rotondes kan invloed hebben op het beeld van de dijk.

Op vier plekken is aan het buitentalud een uitstulping aanwezig als overblijfsel van het oude dijktracé. Deze maken deel uit van de ontwikkelingsgeschiedenis van de dijk, maar doen ruimtelijk afbreuk aan de herkenbaarheid van het profiel.

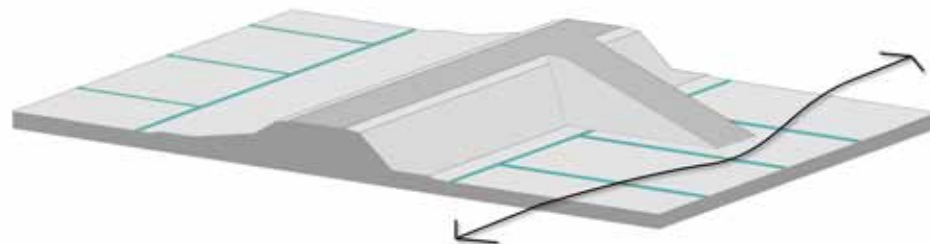
Ontwerpprincipes

- *Het dwarsprofiel van de dijk heeft een ranke uitstraling (steil binnentalud en geknikt buitentalud)*
- *De dijk heeft een lineair karakter met een kenmerkend lengteprofiel (gelijke hellingshoeken taluds, gelijke kruinhoogte, geen uitstulpingen)*
- *Ten behoeve van het lineaire karakter worden op- en afritten en rotondes geïntegreerd in het dijkprofiel, met zo steil mogelijke hellinghoeken en zo kort mogelijke hellingbanen.*
- *De dijk heeft een groene uitstraling (bermen en taluds in gras, verhardingsoppervlak zo klein mogelijk, vooral bij kruispunten en aansluitingen)*
- *Wegverharding hoofdrijbaan in één materiaal met een terughoudende kleur*
- *Onderzoek de mogelijkheid om, in combinatie met werkzaamheden aan de parallelweg, uitstulpingen aan de dijk te verwijderen.*

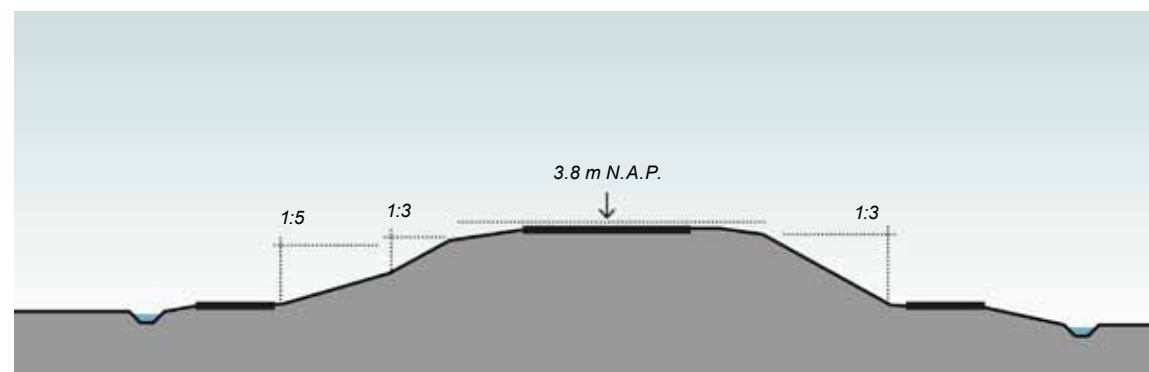
N.B. Een nadere uitwerking van de rotonde bij de Veerweg staat in het landschapsplan in het volgende hoofdstuk.



Behoud het lineaire karakter van de dijk door op- en afritten zoveel mogelijk te integreren in het profiel. Op- en afritten bij voorkeur parallel aan de dijk.



In geval van een noodzakelijke haakse ligging van de op- en afrit, de hellinghoek zo steil mogelijk zodat de lengte van de hellingbaan beperkt blijft.



Herkenbaar dijkprofiel: eenduidig dwarsprofiel en gelijke kruinhoogte



De verharding van landbouwwegen heeft een groene uitstraling (bijv. met grasbetonklinkers)

Bermsloten sluiten qua breedte en profielring aan op aanwezige kavelsloten.

De zichtbaarheid van het water, het ritmische slotenpatroon en een groene uitstraling zijn kenmerken van het veenpolderlandschap



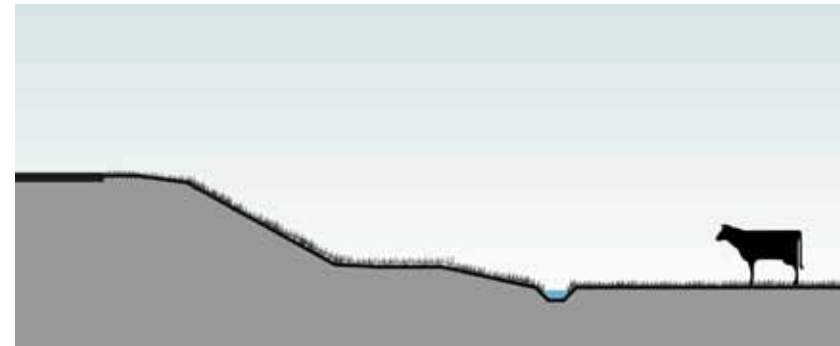
Kenmerkend veenpolderlandschap

Langs de dijk ligt een veenpolderlandschap dat wordt gekenmerkt door de zichtbaarheid van het water, het ritmische slotenpatroon, de openheid, het groene karakter van de percelen, de weidevogels, de Zijlwetering en het gemaal, en door de boerderijen aan de dijk.

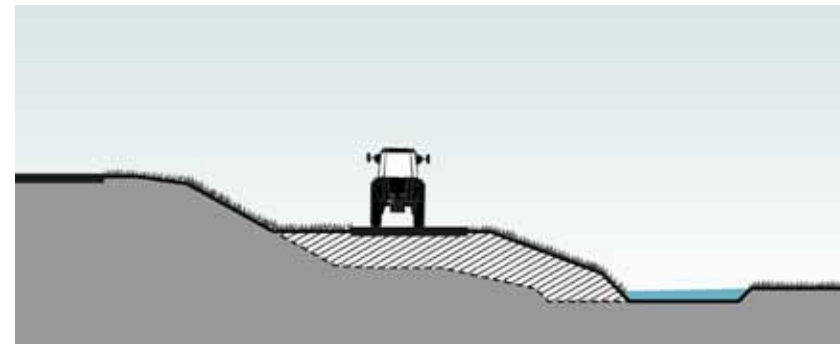
Het ontwerp van de N331 behoudt en versterkt de kwaliteiten van het veenpolderlandschap. De aanleg van de landbouwweg kan invloed hebben op deze kwaliteiten.

Ontwerpprincipes

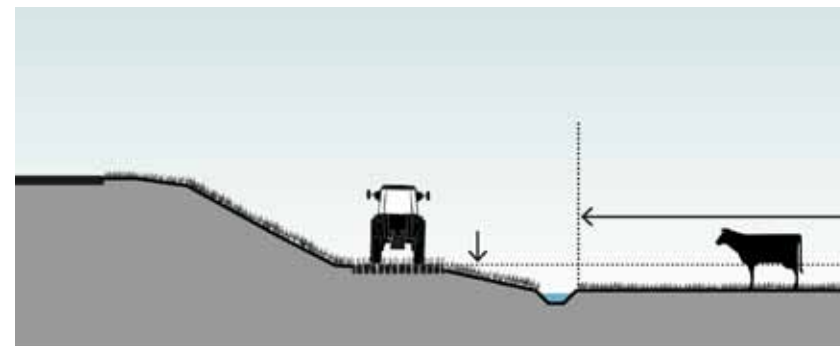
- Landbouwwegen zijn onderdeel van het landschap en liggen zoveel mogelijk op maaiveldniveau.
- Agrarische percelen sluiten aan op de teen van de dijk.
- De bermverharding van landbouwwegen heeft een groene uitstraling, bijvoorbeeld d.m.v. grasbetonklinkers.
- Bermsloten in eerste instantie niet verplaatsen. Indien verplaatsen noodzakelijk is, dan de nieuwe sloten op passende wijze aan laten sluiten op bestaande kavelsloten, met vergelijkbare breedte en profilering.
- Vermijd opgaande beplanting aan de teen van de dijk.
- De Zijlwetering en het gemaal vormen één ruimtelijke ensemble, waarbij de wetering als rechte lijn doorloopt aan weerszijden van de dijk.



huidige situatie



FOUT: agrarische percelen sluiten niet aan op de dijk, landbouwwegen liggen niet op maaiveld



GOED: agrarische percelen tot dicht aan de dijk, landbouwweg zoveel mogelijk op maaiveldhoogte, bermsloot sluit qua breedte en profiel aan op bestaande sloten.



De verharding van buitendijkse parallelwegen is begaanbaar voor fietsers en bestand tegen overstroming (bijv. asfalt)

Bermen van buitendijkse parallelwegen krijgen een 'ecologisch beheer' met een grote diversiteit aan soorten

Waardevolle natuur in buitendijks gebied



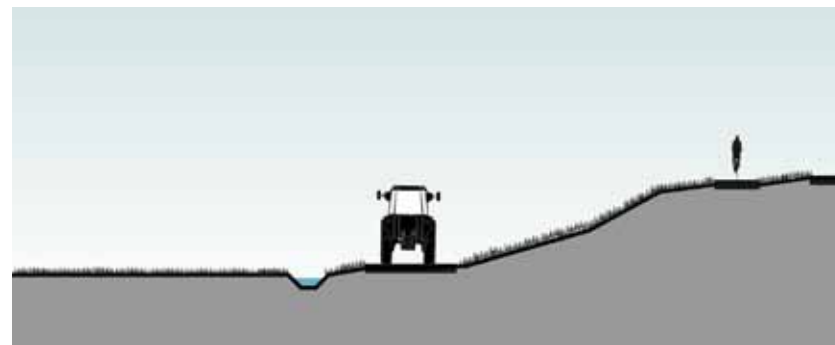
Waardevolle natuur in buitendijks gebied

De aanwezige natuurlijke dynamiek in het buitendijks gebied, als gevolg van periodiek hoogwater van de rivier, is een waardevolle, natuurlijke kwaliteit. Als gevolg daarvan ontstaan glanshaverhooilanden met kievitsbloemen. In de beleidsplannen wordt het buitendijks gebied één aaneengesloten Natura-2000 gebied. Het ontwerp voor de N331 behoudt en versterkt kenmerkende natuurwaarden en draagt bij aan de beleefbaarheid van natuur. De herprofilering van buitendijkse parallelwegen kan invloed hebben op aanwezige natuur.

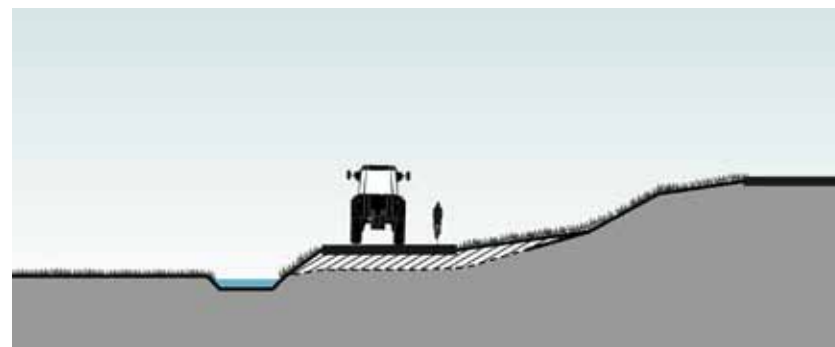
Ontwerpprincipes

- *Parallelwegen zijn onderdeel van het landschap en liggen zoveel mogelijk op maaiveldniveau, tenzij dit niet anders kan vanuit het oogpunt van natuurontwikkeling en waterveiligheid.*
- *Parallelwegen worden verbreed in de richting van de dijk.*
- *Onderzoek de mogelijkheid om, in combinatie met werkzaamheden aan de parallelweg, uitstulpingen aan de dijk te verwijderen.*
- *Berm sloten in eerste instantie niet verplaatsen. Indien verplaatsen noodzakelijk is, dan de nieuwe sloten op passende wijze aansluiten op bestaande kavelsloten, met vergelijkbare breedte en profilering.*
- *De verharding van parallelwegen is begaanbaar voor fietsers (bijv. asfalt of beton)*
- *De verharding van parallelwegen is bestand tegen overstrooming*
- *Bermen van de buitendijkse parallelweg krijgen een 'ecologisch beheer' en sluiten aan op het natuurlijke karakter van het buitendijks gebied.*

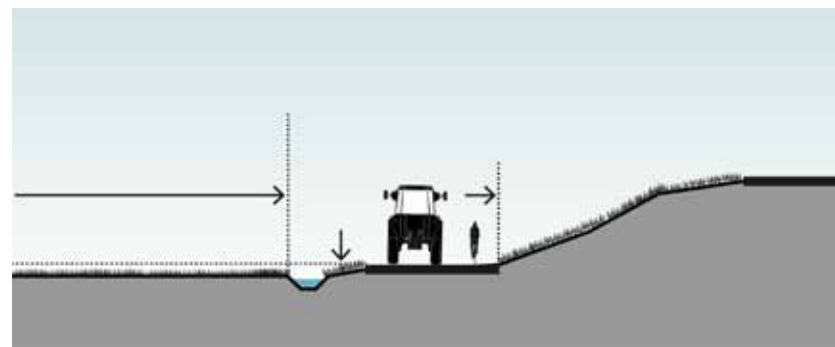
N.B. Ter stimulering van de natuurlijke dynamiek zijn er bij Natuurmonumenten plannen de zomerkade door te steken, zodat het buitendijks gebied frequenter overstroomt. Om de begaanbaarheid van de parallelweg te waarborgen zal deze tot één meter opgehoogd moeten worden. Aanbeveling is om deze ideeën mee te wegen in het wegontwerp, en 'werk met werk' te maken.



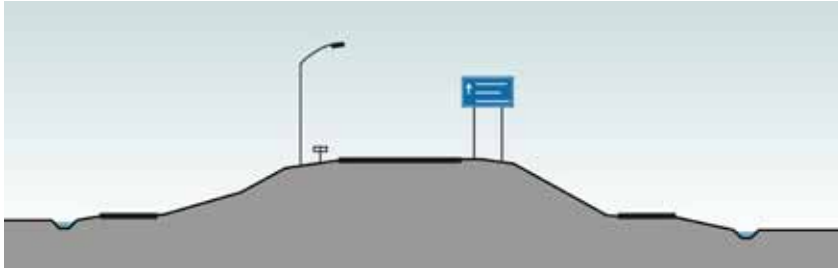
huidige situatie



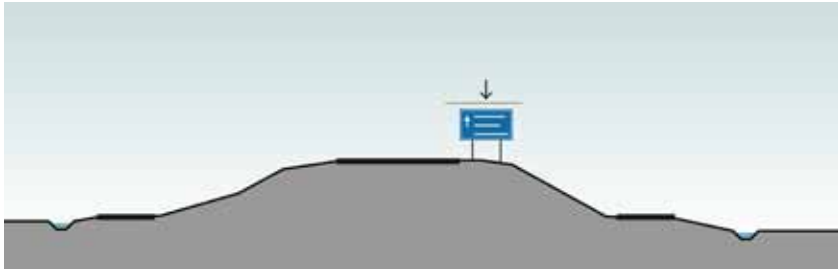
FOUT: parallelwegen ophogen en verbreden in de richting van het buitendijks gebied



GOED: agrarische percelen tot dicht aan de dijk, verbreden parallelweg richting dijk

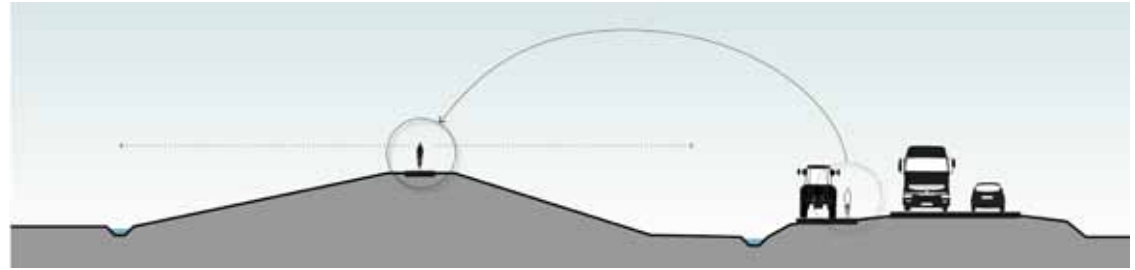


FOUT: teveel opgaande elementen, bebording hoog op de poten



GOED: zoveel mogelijk vrij van opgaande elementen, terughoudende met verlichting

Beeld van de huidige situatie vanaf Oppen Swolle 62 in de richting van De Krieger



Onderzoek de mogelijkheid om fietsers zoveel mogelijk een plek op de kruin van de dijk te geven, bijvoorbeeld op het stuk tussen Oppen Swolle 62 en De Krieger



N331 als panoramische kustroute

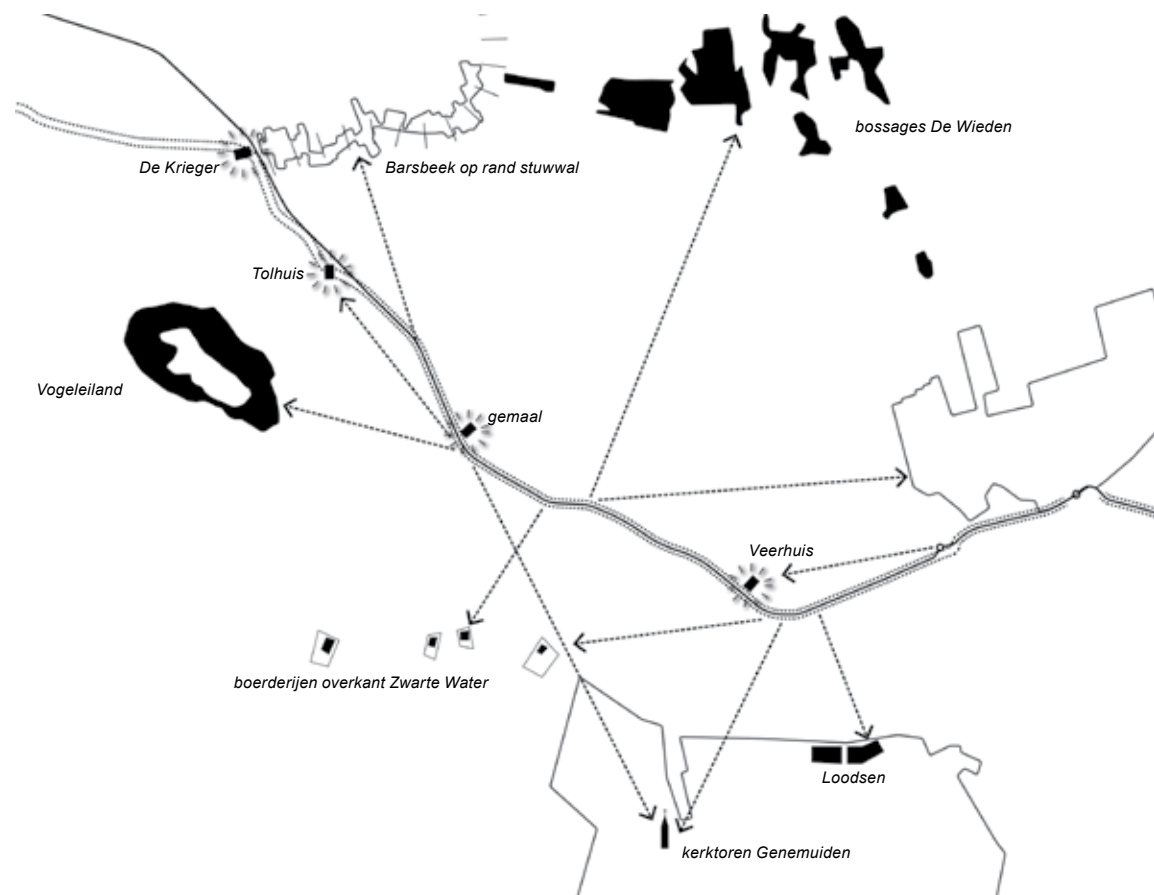
De huidige ligging van de weg en het fietspad op de dijk geeft een panoramische beleving van het landschap, met weids zicht op de polder, het slotenpatroon, de buitendijkse gronden en het Zwarte Water en Zwarte Meer. Fietser en automobilist passeren op de dijk enkele bijzondere punten, zoals het Veerhuis, het gemaal en het Tolhuis.

Het ontwerp voor het zuidelijk deel van de N331 geeft invulling aan het idee van een panoramische (kust)route, zowel vanuit het beeld van de weggebruiker, als vanuit de omgeving. De positionering van het fietspad onderlangs de dijk heeft invloed op de beleving van het panorama.

Ontwerpprincipes

- *Houd de dijk, voor de beleving vanuit de omgeving, vrij van opgaande elementen (zeer terughoudend toepassen van lichtmasten en geleiderails, noodzakelijke bebording zo laag mogelijk)*
- *Onderzoek de mogelijkheid om fietsers zoveel mogelijk een plek op de dijk te geven, zodat het panorama ervaarbaar wordt. Daarbij gaat het concreet om het realiseren van een fietspad op de dijk tussen Oppen Swolle 62 en De Krieger.*
- *Maak de bijzondere punten op de dijk (Veerhuis, gemaal en Tolhuis) onderdeel van de beleving van de route.*

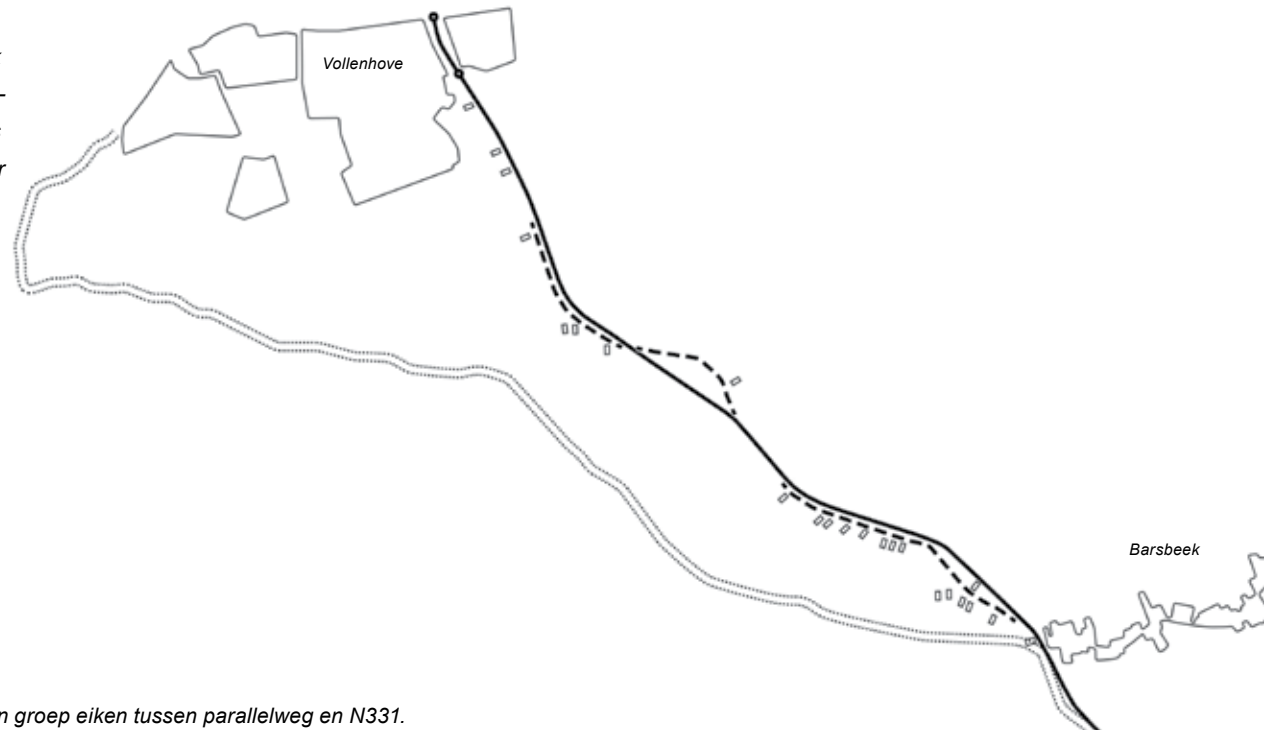
N.B. Een nadere uitwerking van de bijzondere punten op de dijk staat in het landschapsplan in het volgende hoofdstuk.



Bakens aan de horizon vanaf de N331 op de dijk

De N331 is in de loop der tijd steeds verder 'rechtgetrokken'.

Delen van het historische tracé (gestippeld) zijn vaak in gebruik als parallelweg. Door met beplanting onderscheid te maken tussen het historische en het nieuwe tracé wordt de oude route als vanzelfsprekend onderdeel van het landschap beter herkenbaar (zie ook principeschetsen op nevenstaande pagina)



De N331 op de flanken van de stuwwal met links in de berm een groep eiken tussen parallelweg en N331.



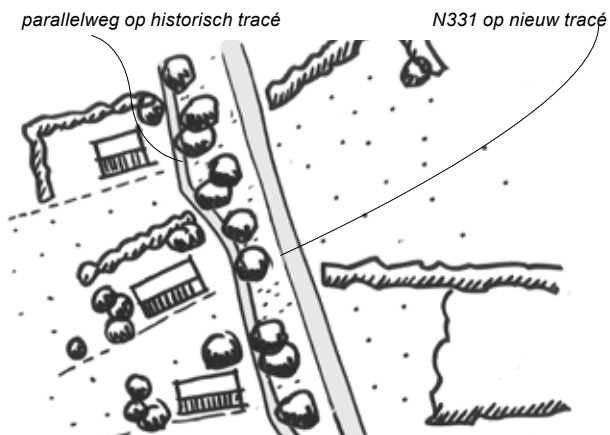
N331 als route door het coulisselandschap

De huidige hoofdrijbaan volgt gedeeltelijk het historische tracé. Op sommige plekken is op enige afstand van het historische tracé een nieuw tracé aangelegd om de route te stroomlijnen. De parallelweg volgt nog wel overal het historische tracé.

Het ontwerp voor het noordelijk deel van de N331 geeft invulling aan het idee van een route door een coulisselandschap, met houtwallen, bosjes en laanbeplanting van landgoed de Oldenhof.

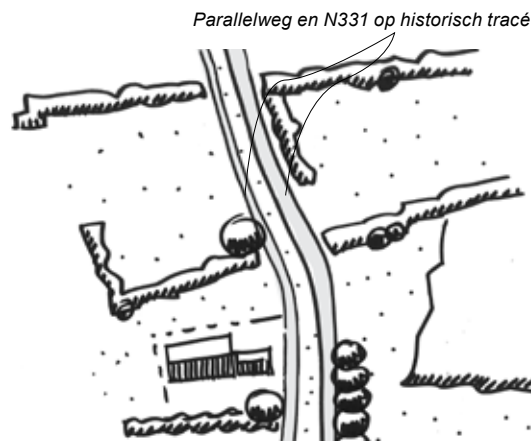
Ontwerpprincipes

- *Maak onderscheid tussen het historische en het nieuwe tracé. Dit versterkt de herkenbaarheid van de oude route als vanzelfsprekend onderdeel van het landschap (zie principeschetsen)*



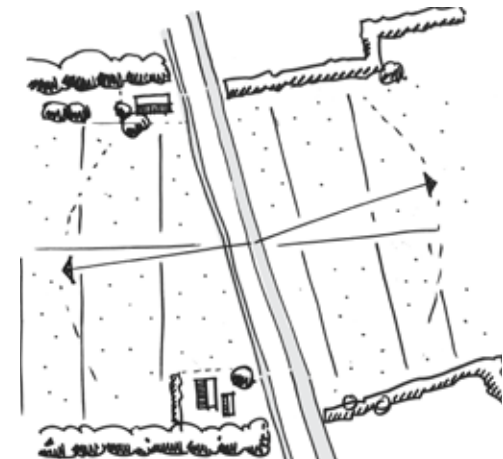
Principeschets: nieuw tracé N331

Benadruk het ruimtelijk onderscheid tussen oud tracé en nieuw tracé door de brede tussenberm aan de zijde van de parallelweg te voorzien bomen (eik). Hierdoor ontstaat een 'eigen wereld' voor de erven die aan de weg liggen.



Principeschets: N331 op historisch tracé

De smalle berm laat geen ruimte voor beplanting. Versterk het 'coulisse-effect' door beplantingsstructuren aan weerszijden van de weg door te zetten.



Principeschets: openheid locatie Bentpolder

ruimtelijke continuïteit van de polder door het weghalen van bermbeplanting. De polder 'loopt door' aan weerszijden van de weg.



Bedrijventerrein bij de stadsentree van Vollenhove



Zicht op Zwartsluis vanaf de noordelijk parallelweg langs de N331

- *Gebruik inheemse soorten in een voor het landschap kenmerkend plantverband, zoals houtwallen, bomenrijen en gegroepeerde eiken. (geen hagen en bloemborders)*

Representatieve stads- en dorpsgezichten

Het ontwerp voor de N331 draagt bij aan kenmerkende en gebiedseigen stads- en dorpsgezichten.

De N331 verbindt van oudsher het stadje Vollenhove met het dijkdorp Zwartsluis. Beide kernen zijn in de loop der jaren gegroeid, waardoor de relatie tussen weg en kern gaandeweg is verdwenen. Nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen zijn nu het ‘gezicht’ naar het landschap.

Ook voor de komende jaren staan voor beide kernen uitbreidingen gepland die raken aan de N331. Voor Zwartsluis gaat het om de concrete realisatie van 15 huizen die niet direct aan de weg liggen. Een bescheiden project. Voor Vollenhove gaat het om een grotere ingreep, namelijk om de ontwikkeling van 10 hectare woon/werkgebied aan de zuidelijke entree van de stad.

Het is met name de entree van Vollenhove die een kwaliteitsimpuls kan gebruiken. De stadsrand is hier met de uitbreiding van het huidige bedrijventerrein dusdanig veranderd, dat nauwelijks nog sprake is van een representatieve stadsentree met een logische ligging in het landschap. Het geplande woon/werkgebied biedt een kans om deze entree een nieuwe allure te geven die passend is bij het motto “stad der paleizen”.

Ontwerpprincipe

- *Geef de stadsentree van Vollenhove een kwaliteitsimpuls door beplanting aan te brengen;*

overzichtskaart landschapsplan

landschapsplan 5

- *De beplanting legt een relatie met de historische betekenis van Vollenhove, de (verdwenen) buitenplaatsen en de ligging op de stuwwal, bijvoorbeeld door het aanplanten van een laanbeplanting.*
- *Neem bij de planvorming van het te ontwikkelen woon/werkgebied de stadsentree integraal mee in de ontwerpopgave. Zie dit als een kans om beide opgaven in één keer uit te voeren.*

bronnen

- Arcadis (2005) Landschapsonwikkelingsplan Steenwijkerland
- BVR (2009) Toekomstvisie Vollenhove
- Gemeente Zwartewaterland (2012) Ruimtelijke onderbouwing 15 woningen Westeinde te Zwartsluis
- MTD landschapsarchitecten (2012) Haalbaarheidsstudie rustplek Zwartsluis
- Provincie Overijssel (2009) Catalogus gebiedskenmerken
- Provincie Overijssel (2009) Omgevingsvisie
- Provincie Overijssel (2012) Voorlopig Ontwerp ombouw N331 Vollenhove Zwartsluis
- Royal Haskoning (2010) Landschapsonwikkelingsplan Zwolle, Zwartewaterland en Kampen



BIJLAGE III OVERZICHTSKAART

BIJLAGE IV ONGEVALLLENANALYSE EN EFFECTEN MAATREGELEN

onderdeel bij planstudie N 331 GOW-A Zwartsluis-Vollenhove

Analyse verkeersongevallen en effecten van maatregelen

N 331 Zwartsluis - Vollenhove

Team beleidsinformatie

Bestuurlijke Aangelegenheden

Februari 2008

Colofon

Datum

februari 2008

Auteur

ing. W. van Beek

Vormgeving

team beleidsinformatie

Project/kenmerk

J:\Bab\bereikbaarheid\analyses en projecten\mobiliteit en verkeersveiligheid\N331\

Inlichtingen bij

ing. W. van Beek

adviseur verkeer en vervoer

eenheid bestuurlijke aangelegenheden

team beleidsinformatie (BABU)

tel: 038 499 9448

email: w.v.beek@overijssel.nl

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl

postbus@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Algemeen beeld verkeersongevallen	7
	- Jaaroverzicht	7
	- Locatie ongevallen	7
	- Type ongevallen	8
	- Betrokken verkeersdeelnemers	9
	- Slachtoffers in 2006	11
	- Algemene kenmerken	11
3	Dominante ongevalsgroepen	13
3.1	Dominante groepen naar toedracht van het ongeval	13
	- Macht over het stuur verliezen	13
	- Slippen	13
	- Overige rijongevallen	14
	- Onvoldoende afstand houden	14
	- Voorrangs/doorgangongevallen	14
	- Ongevallen met dieren	14
3.2	Dominante kruispunten	15
	- Kruispunt Veerweg	15
	- Kruispunt Dennenbos	15
	- Kruispunt Kadoelerweg	15
4	Effecten van maatregelen	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Wegvakmaatregelen	17
	- Wegvak Westeinde – De Krieger	18
	- Wegvak De Krieger - Vollenhove	18
4.3	Kruispuntmaatregelen	19
	- Kruispunt Veerweg	19
	- Kruispunt De Krieger/Barsbeek	19
	- Kruispunt Dennenbos	19
	- Kruispunt Kadoelen/Kadoelerweg	20
	- Overige kruispunten	20
4.4	Totaal effect van de maatregelen op het aantal ongevallen	21
5	Rijsnelheden	22
6	Verkeersintensiteiten	23

1 *Inleiding*

In 2007 is een herstart gemaakt met de planstudie voor de provinciale weg N 331 Zwartsluis – Vollenhove. Deze planstudie heeft tot doel om het wegvak duurzaam veilig in te richten volgens een kosteneffectieve benadering. Voor dit project is in januari 2005 een ongevalanalyse uitgevoerd. Omdat de gegevens uit deze analyse inmiddels enkele jaren oud zijn, wil de provincie voor de herstart van de planstudie een ongevalanalyse met meer recente gegevens.

De eenheid Wegen en Kanalen, verantwoordelijk voor de planstudie, heeft aan het team beleidsinformatie van de provincie Overijssel gevraagd een ongevalanalyse uit te voeren voor het wegvak van de N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove en het effect te berekenen die de uitvoering van de geplande maatregelen zal hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid.

In dit rapport worden de resultaten behandeld van de analyse. De onderzoeksperiode betreft de jaren 2002 tot en met 2006.

Het wegvak dat in de analyse is betrokken begint direct na de rotonde Westeinde bij Zwartsluis en eindigt direct voor de rotonde Schaarweg bij Vollenhove. Beide rotondes zijn niet in de ongevalanalyse betrokken omdat het jaar van aanleg zich binnen de analyseperiode bevindt en er daardoor een vertekend beeld uit de analyse zou komen. Ook het kleine gedeelte wegvak tussen de rotonde Schaarweg en de rotonde Flevoweg over een lengte van ongeveer 300 meter, is niet in de analyse betrokken. Ook hier zou een vertekend beeld optreden omdat de huidige situatie niet meer vergelijkbaar is met de situatie in de analyseperiode.

De analyse is verricht op de hoofdrijbaan, alle aansluitingen en de parallelweg die langs een gedeelte van de hoofdrijbaan aanwezig is.

Op basis van het maatregelenpakket dat in het Ontwerpplan is opgenomen, is voor elke maatregel onderzocht op welk type ongeval uit de analyse van de afgelopen vijf jaar effect heeft en in welke mate er een besparing van het aantal ongevallen en slachtoffers kan plaatsvinden met het uitvoeren van de maatregel.

In de hoofdstukken 2 en 3 worden de resultaten van de verkeersongevalanalyse behandeld. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de geplande maatregelen en de te behalen verkeersveiligheidswinst. Tot slot wordt in de hoofdstukken 5 en 6 ingegaan op overige verkeersgegevens op het wegvak: de verkeersintensiteiten en de rijsnelheden.

2 Algemeen beeld verkeersongevallen

Jaaroverzicht

Het wegvak loopt van hmp 16.0 tot hmp 24.5. In de periode van 2002 tot en met 2006 zijn er in totaal 75 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij 29 slachtoffers vielen.

Er viel 1 verkeersdode en er raakten 28 verkeersdeelnemers gewond, waarvan er 11 in het ziekenhuis moesten worden opgenomen, 6 mensen bij de eerste hulp werden behandeld en 11 mensen licht gewond raakten.

Jaar ongeval	Ongevallen totaal	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
2002	13	1	1	0	0	1	0
2003	16	5	9	5	0	3	1
2004	13	3	3	0	1	2	0
2005	18	2	2	0	1	1	0
2006	15	7	14	6	4	4	0
Aantallen	75	18	29	11	6	11	1

Tabel 1: Totaal aantal ongevallen en slachtoffers per jaar.

Gemiddeld vielen er in de afgelopen jaren 6 slachtoffers per jaar. Dit wordt veroorzaakt door uitschieters in 2003 en vooral 2006 waar relatief veel slachtoffers bij de slachtofferongevallen betrokken waren. In hoofdstuk 2 wordt specifiek ingegaan op het hoge aantal slachtoffers in 2006.

Het dodelijke verkeersongeval in 2003 vond plaats bij de aansluiting Dennenbos (hmp 21.2) en kostte het leven aan een 87-jarige fietser die bij het oversteken van de provinciale weg in botsing kwam met een vrachtwagen.

Locatie ongevallen

Van alle ongevallen vond 75 % plaats op het wegvak en 25 % op een van de kruispunten/aansluitingen.

Type locatie	Ongevallen totaal	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Kruispunt	19	6	11	5	2	3	1
Wegvak	56	12	18	6	4	8	0
Aantallen	75	18	29	11	6	11	1

Tabel 2: Ongevallen naar type locatie

Om een goed beeld te krijgen waar de ongevallen plaatsvonden is een onderverdeling gemaakt in een aantal logische wegvakken en is onderzocht op welke kruispunten/aansluitingen de meeste ongevallen plaatsvonden. In tabel 3 is hiervan een overzicht opgenomen.

Locatie	Ongevallen totaal	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
wegvakken							
Westeinde-Veerweg (900 m)	7	1	1	0	0	1	0
Veerweg-Barsbeek (3500 m)	28	6	10	3	3	4	0
Barsbeek-Kadoelerweg (1500 m)	5	2	4	3	0	1	0
Kadoelerweg-Schaarweg (2600 m)	12	1	1	0	1	0	0
parallelweg (2600 m)	4	2	2	0	0	2	0
kruispunten / aansluitingen							
Veerweg	5	1	1	0	0	1	0
Barsbeek	2	1	2	1	1	0	0
Dennenbos	4	2	3	0	0	2	1
Kadoelen	1	0	0	0	0	0	0
Kadoelerweg	4	1	4	4	0	0	0
Oldenhof	2	1	1	0	1	0	0
Halleweg (parallelweg)	1	0	0	0	0	0	0

Tabel 3: Ongevallen naar wegvak- en kruispuntlocaties.

De meeste wegvakongevallen vonden plaats op het weggedeelte tussen de Veerweg en de Barsbeek. Dit is overigens ook het langste wegvak met een lengte van ongeveer drie en een halve kilometer. De meeste slachtoffers vielen op het weggedeelte tussen de Veerweg en Kadoelerweg. Op de parallelweg werden in totaal 5 ongevallen geregistreerd. Daarbij vielen 2 ziekenhuisgewonden.

Op de hoofdrijbaan van het wegvak tussen Zwartsluis en aansluiting Barsbeek vonden twee keer zo veel ongevallen plaats als op het wegvak tussen Barsbeek en Vollenhove.

De kruispuntongevallen vonden vooral plaats bij de aansluiting Veerweg, de aansluiting Dennenbos en de aansluiting Kadoelerweg. Op de aansluiting Veerweg vonden de meeste kruispuntongevallen plaats, maar deze liepen over het algemeen met uitsluitend materiële schade af. Er viel 1 ziekenhuisgewonden op deze locatie. Op de kruispunten Dennenbos en Kadoelerweg vonden in totaal 8 ongevallen plaats met in totaal 7 slachtoffers.

De overige kruispuntongevallen vonden verspreid plaats op meerdere locaties. Er bevinden zich meer aansluitingen op de N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove dan terug te zien is in de lijst, maar hier zijn geen ongevallen geregistreerd (in de afgelopen 5 jaar).

Type ongevallen

In de volgende tabellen wordt onderscheid gemaakt naar het type ongevallen om inzicht te geven in de oorzaken.

Manoeuvre	Ongevallen totaal	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Eenzijdig	34	5	5	1	1	3	0
Kop-staart ongevallen	9	2	4	3	1	0	0
Flank ongevallen	15	4	7	3	1	3	0
Parkeerongevallen	1	0	0	0	0	0	0
Met Dieren	6	0	0	0	0	0	0
Frontaal	6	6	9	0	3	5	1
Overige ongevallen	4	1	4	4	0	0	0
Aantallen	75	18	29	11	6	11	1

Tabel 4: Ongevallen en slachtoffers naar manoeuvre.

Veel van de ongevallen waren eenzijdige ongevallen (45 %), gevolgd door flankongevallen en kop-staartongevallen. Deze drie ongevalstypen zorgen samen voor 77 % van alle ongevallen.

De groep van eenzijdige ongevallen valt op door zijn hoeveelheid. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij één rijdend voertuig betrokken is. Het gaat hierbij vaak om slipongevallen of macht over het stuur kwijtraken. In de volgende tabel is nader ingegaan op de toedracht van de bestuurder die heeft geleid tot het ongeval.

Toedrachten	Ongevallen totaal	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Geen voorrang verlenen	6	4	6	1	1	3	1
Geen doorgang verlenen	2	1	4	4	0	0	0
Onvoldoende afstand	8	2	4	3	1	0	0
Fout door bocht	9	2	2	0	0	2	0
Te veel rechts rijden	3	0	0	0	0	0	0
Onvoldoende rechts rijden	3	2	2	0	0	2	0
Fout inhalen/snijden	5	1	2	2	0	0	0
Slippen	10	2	2	0	1	1	0
Macht over stuur verliezen	13	4	7	1	3	3	0
Verlies lading	3	0	0	0	0	0	0
Anders	4	0	0	0	0	0	0
Onbekend	9	0	0	0	0	0	0
Aantallen	75	18	29	11	6	11	1

Tabel 5: Ongevallen en slachtoffers naar toedracht.

De meest voorkomende toedrachten waren macht over het stuur verliezen, slippen en foute manoeuvres in bochten. Er is veel samenhang tussen deze drie toedrachten. Daarna volgt onvoldoende afstand houden, dat leidt tot kop-staartbotsingen. De meeste gewonden vielen bij ongevallen ten gevolge van de macht over het stuur verliezen en bij voorrangsongevallen op kruisingen.

Ruim 40 % van alle ongevallen werd veroorzaakt door slippen, stuurfouten in de bocht en macht over het stuur verliezen. Wanneer ook de andere toedrachten meegenomen worden die te maken hebben met de positie op de rijbaan (teveel of onvoldoende rechtsrijden, inhalen) dan beslaat deze groep ongevallen 57 % van het totaal aantal ongevallen. De groep ongevallen die te maken hebben met voorrang/doorgang en afstand houden komt vooral voor bij kruisingen en aansluitingen. Deze groep bestaat uit 21 % van het totaal aantal ongevallen.

De problematiek op de provinciale weg tussen Zwartsluis en Vollenhove is het grootst op de wegvakken waarbij rij-ongevallen een groot aandeel van het aantal ongevallen op zich neemt.

Bij 9 ongevallen was de toedracht als onbekend opgenomen in de database. Het betrof hier vooral ongevallen met overstekende dieren (6), een ongeval door verloren lading en met geparkeerd voertuig.

Betrokken verkeersdeelnemers

In tabel 6 is het overzicht opgenomen met de primaire botspartijen. De groep ongevallen waarbij een rijdend voertuig niet in aanraking komt met een ander rijdend voertuig is groter dan de groep ongevallen met voertuigen onderling. Bij 53 % van alle ongevallen is er sprake van een eenzijdig ongeval, ongeval met vast voorwerp of ongeval met een dier.

Bij 5 ongevallen is een (brom)fietser betrokken en bij 3 ongevallen een landbouwvoertuig.

Primaire botsters	Ongevallen totaal	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Auto-Auto	22	8	17	7	4	6	0
Auto-Bus	1	0	0	0	0	0	0
Auto-vast voorwerp	14	2	2	0	0	2	0
Auto-landbouwvoertuig	2	1	1	0	0	1	0
Auto-Eenzijdig	15	2	2	1	0	1	0
Auto-overstekend dier	6	0	0	0	0	0	0
Vr.auto-Auto	2	0	0	0	0	0	0
Vr.auto-Vr.auto	1	0	0	0	0	0	0
Vr.auto-vast voorwerp	1	0	0	0	0	0	0
Vr.auto-Eenzijdig	1	0	0	0	0	0	0
Bus-Auto	1	0	0	0	0	0	0
Motor-Auto	2	1	2	2	0	0	0
Motor-vast voorwerp	1	0	0	0	0	0	0
Fiets-Auto	1	1	2	1	1	0	0
Fiets-Vr.auto	1	1	1	0	0	0	1
Br.fiets-Auto	1	0	0	0	0	0	0
Br.fiets-Eenzijdig	1	1	1	0	1	0	0
Br.fiets-landbouwvoertuig	1	1	1	0	0	1	0
Onb.-vast voorwerp	1	0	0	0	0	0	0
Aantallen	75	18	29	11	6	11	1

Tabel 6: Botsende partijen

Van de ongevallen met een landbouwvoertuig vonden er 2 plaats op de parallelweg. Het derde ongeval met een landbouwvoertuig vond plaats op de kruising van de hoofdrijbaan met het begin van de parallelweg op hmp 20,5.

Er waren relatief veel jongere verkeersdeelnemers betrokken bij de verkeersongevallen. In tabel 7 is een overzicht opgenomen met de leeftijdsklassen van de bestuurders die veroorzaker waren van de hoofdtoedracht van het ongeval. Ruim een derde van alle bestuurders bevindt zich in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar.

Leeftijdsklasse bestuurder	aantal bestuurders
00 t/m 03 jaar	0
04 t/m 11 jaar	0
12 t/m 15 jaar	1
16 t/m 17 jaar	0
18 t/m 24 jaar	26
25 t/m 34 jaar	13
35 t/m 49 jaar	11
50 t/m 64 jaar	11
65+	5
Niet van toepassing	6
Onbekend	2
Aantallen	75

Tabel 7: Leeftijdsverdeling van de veroorzaker van de hoofdtoedracht

Uit een analyse naar alcoholgebruik onder de betrokken verkeersdeelnemers, bleek dat bij 5 ongevallen een van de bestuurders onder invloed van alcohol was en in overtreding van artikel 8 WvW. Bij alle 5 de ongevallen was één rijdend voertuig betrokken. Het betrof een eenzijdig ongeval

met een bromfiets (ter hoogte van kruispunt Dennenbos), vier eenzijdige ongevallen met een personenauto op de hoofdrijbaan en één eenzijdig ongeval met een personenauto op de parallelweg. Bij de 5 ongevallen vielen 3 gewonden: 1 ziekenhuisgewonde, 1 eerste hulp behandeling en 1 licht gewonde.

Slachtoffers in 2006

In 2006 vielen er 14 slachtoffers bij 7 letselongevallen. In vergelijking met de andere jaren uit de analyseperiode is dit uitzonderlijk veel. Daarom is er specifiek gekeken naar het aantal slachtofferongevallen in 2006 om na te gaan of er oorzaken zijn aan te wijzen waarom het aantal in dit jaar zo hoog ligt.

Wat opvalt uit de verkeersongevallenregistratie, is dat er bij 2 ongevallen in totaal al 8 slachtoffers vielen en dat er bij enkele ongevallen omstandigheden meespeelden die van invloed waren op het ontstaan van het ongeval (bestuurder wordt onwel, alcoholgebruik).

Onderstaand wordt per wegvak of kruispunt aangegeven welke ongevallen er plaatsvonden.

Wegvak Veerweg- Barsbeek (3 ongevallen, 6 gewonden)

Op het wegvak tussen de Veerweg en Barsbeek vonden 3 ongevallen plaats met daarbij 6 gewonden. Alle ongevallen vonden plaats door het verliezen van de macht over het stuur. Er zijn echter meer verklarende factoren bij twee van deze ongevallen: Bij één ongeval werd de bestuurder van een personenauto onwel en verloor de macht over het stuur en kwam vervolgens in aanraking met een tegenligger. Hierbij vielen 4 gewonden. Bij een ander ongeval dat plaatsvond op zaterdagnacht om 4 uur 's ochtend was de bestuurder van een personenauto onder invloed van alcohol (art. 8 WvW) en raakte bij een eenzijdig ongeval gewond. Het derde ongeval vond ook plaats op dit wegvak in een van de bochten, waarbij een bestuurder van een bestelauto de macht over het stuur verloor en bij een eenzijdig ongeval gewond raakte.

Kruispunt Barsbeek (1 ongeval, 2 gewonden)

Op het kruispunt Barsbeek vielen 2 gewonden doordat een 13-jarige fietser geen voorrang verleende aan een personenauto. Zowel de fietser als de bestuurder van de personenauto raakten gewond.

Wegvak Barsbeek – Kadoelerweg (1 ongeval, 1 gewonde)

Op het wegvak vond 1 ongeval plaats door onvoldoende rechts houden. Hierbij waren drie voertuigen betrokken. Eén betrokkene raakte gewond. Er zijn geen aanwijzingen uit de ongevallenregistratie te herleiden waarom de veroorzaker van het ongeval uit koers raakte.

Kruispunt Kadoelerweg (1 ongeval, 4 gewonden)

Bij het linksafslaan naar de Kadoelerweg verleende een personenauto geen doorgang aan een tegenliggende personenauto. De bestuurder raakte gewond en drie inzittenden van de tegenpartij raakten gewond bij dit ongeval. Het gaat hier om een veel voorkomend type kruispuntongeval, maar er vielen bij dit ongeval relatief veel gewonden.

Parallelweg (1 ongeval, 1 gewonde)

Er viel 1 gewonde bij een ongeval op de parallelweg in een bocht waarbij een landbouwvoertuig de bocht te veel sneed en daarbij in botsing kwam met een tegemoetkomende bromfietser. De bestuurder van de bromfiets raakte daarbij gewond.

Algemene kenmerken

Tot slot zijn in deze analyse nog enkele algemene omstandigheden op een rij gezet. Bij de onderverdeling van de ongevallen naar tijdstip blijkt dat relatief veel ongevallen gebeurd zijn tussen 12 uur en 4 uur 's middags. Zeer opmerkelijk is het aantal ongevallen in de avond/nacht tussen tien uur 's avonds en 7 uur 's ochtends. Een aanzienlijk deel van de ongevallen in de periode tussen 22 en 7 uur gebeurt nog voor middernacht (12 van de 22).

Een kwart van de ongevallen vond plaats in de ochtend- of avondspits.

Dagdeel	Ongevallen totaal	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
07-09 uur	10	3	4	1	2	1	0
09-12 uur	8	1	2	2	0	0	0
12-16 uur	20	7	14	4	3	6	1
16-18 uur	9	2	4	3	0	1	0
18-22 uur	6	2	2	0	0	2	0
22-07 uur	22	3	3	1	1	1	0
Aantallen	75	18	29	11	6	11	1

Tabel 8: Verdeling van de ongevallen naar tijdstip

De meeste ongevallen vonden plaats bij daglicht (69 %). Bij 24 % van de ongevallen was het donker en bij 7 % schemer.

De meeste ongevallen vonden plaats onder normale weersomstandigheden (75 %).

Weersgesteldheid	Ongevallen totaal	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Droog	56	13	22	8	5	8	1
Regen	9	2	4	3	0	1	0
Mist	1	0	0	0	0	0	0
Sneeuw/hagel	4	2	2	0	1	1	0
Harde windstoten	1	0	0	0	0	0	0
Onbekend	3	1	1	0	0	1	0
Niet ingevuld	1	0	0	0	0	0	0
Aantallen	75	18	29	11	6	11	1

Tabel 9: Verdeling van de ongevallen naar weersgesteldheid

Waren de weersomstandigheden bij het ongeval over het algemeen droog, het wegdek was bij 36 % van alle ongevallen nat (28 %) of besneeuwd/beijzeld (8 %).

Wegdek toestand	Ongevallen totaal	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Droog	46	11	20	7	5	7	1
Nat	21	5	7	4	0	3	0
Sneeuw/ijzel	6	2	2	0	1	1	0
Anders	2	0	0	0	0	0	0
Aantallen	75	18	29	11	6	11	1

Tabel 10: Verdeling van de ongevallen naar toestand wegdek.

3 Dominante ongevalsgroepen

3.1 Dominante groepen naar toedracht van het ongeval

Op basis van de analyse uit hoofdstuk 2 komen er enkele dominante groepen naar voren die nader worden onderzocht. Het gaat dan om de ongevallen ten gevolge van macht over het stuur verliezen en slippen en een samengestelde groep rij-ongevallen die bestaat uit teveel rechtsrijden, onvoldoende rechtsrijden, fout bocht en fout inhalen. De drie dominante groepen samen bestrijken 57 % van het totaal aantal ongevallen op het wegvak.

groep	ongevallen
macht stuur verliezen	13
slippen	10
overige rij-ongevallen	20

Tabel 11: Dominante ongevalsgroepen

Macht over het stuur verliezen

De meeste ongevallen ten gevolge van de macht over het stuur verliezen vonden plaats op de dijk op het wegvak van vlak voor de aansluiting Veerweg tot aan hmp 19.0. Op dit wegvak vonden 10 van de 13 ongevallen plaats. Relatief veel ongevallen (8) vonden plaats in verschillende bochten op het wegvak. Er was geen concentratie van ongevallen op één locatie.

De meerderheid van de ongevallen vond plaats met daglicht en met een droog wegdek. De leeftijden van de betrokken bestuurders liepen uiteen, er waren 5 relatief jongere verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie van 18 t/m 24 jaar. Bij twee ongevallen is overtreding van art. 8 Wegenverkeerswet (alcohol) geconstateerd.

Slippen

De ongevallen vonden verspreid plaats over het gehele wegvak: 5 op het weggedeelte op de dijk, 4 op het weggedeelte tussen Oldenhof en Drostebos en 1 op de parallelweg.

Bij 9 ongevallen was een auto het betrokken voertuig, bij 1 ongeval een bromfietser. Bij slipongevallen is het meestal ook van belang hoe de omstandigheden van het wegvak ter plaatse waren. Bij 8 van de 10 ongevallen was er sprake van een nat of besneeuwd/beijzeld wegdek.

Bij de ongevallen waren relatief veel jongere verkeersdeelnemers betrokken in de leeftijdscategorie van 18 tot en met 24 jaar. Bij twee ongevallen is overtreding van art. 8 Wegenverkeerswet (alcohol) geconstateerd.

Overige rijongevallen

De ongevallen vonden verspreid plaats over het gehele wegvak, waarvan 17 op de hoofdrijbaan en 3 op de parallelweg. Veel ongevallen vonden overdag plaats. Bij 7 ongevallen was er sprake van een nat of besneeuwd wegdek en bij 1 ongeval was er sprake van overtreding van art 8 Wegenverkeerswet (alcohol).

Uit de beschikbare ongevalgegevens zijn weinig aanknopingspunten te ontdekken die een specifieke richting geven voor bepaalde oorzaken van dit type ongevallen. Op het gehele wegvak kwamen de ongevallen verspreid voor.

Onvoldoende afstand houden

Ofschoon geen dominante groep is wel nader onderzocht waar met name de kop-staartongevallen plaatsvonden op het wegvak. Dit vooral om te bezien in hoeverre hier met de voorgestelde maatregelen veiligheidswinst behaald kan worden.

De 8 kop-staart ongevallen vonden plaats bij kruispunten (de helft van het aantal ongevallen) of bij wegvakken waarbij discontinuïteiten bestaan.

De kruispuntlocaties waren Veerweg (1 ongeval), Dennenbos (1 ongeval) en Kadoelerweg (2 ongevallen). De wegvaklocaties waren bij hmp 16,5 (parkeerplaats langs hoofdrijbaan), hmp 18,5 (doorsteek parallelweg bij gemaal), hmp 21,3 (vlak bij aansluiting Dennenbos) en hmp 24,2 (vlak bij aansluiting Drostenbos). Bij alle gevallen gaat het dus vermoedelijk om uitwisseling van verkeer op de hoofdrijbaan en een zijweg of andersoortige aansluiting.

Alle ongevallen vonden plaats tussen personenauto's onderling.

Vorrangs/doorgangongevallen

Ook deze groep is niet dominant, maar valt wel op door een relatief hoog aantal slachtoffers. Bij de 8 ongevallen vielen 10 slachtoffers, waarvan 1 verkeersdode, 3 ziekenhuisgewonden, 1 eerste hulp gewonde en 5 licht gewonden.

De ongevallen vonden verspreid plaats op verschillende kruispunten. Bij de aansluiting Veerweg vonden 3 ongevallen plaats, bij Dennenbos 2. Bij de aansluitingen Barsbeek, Kadoelen en Kadoelerweg vond 1 ongeval plaats.

Twee ongevallen vonden plaats tijdens de ochtendspits, alle overige ongevallen in de middagperiode tussen 13.00 en 17.00 uur. Bij twee ongevallen was een fiets betrokken bij het vorrangsongeval, de overige ongevallen vonden plaats tussen personenauto's onderling.

Ongevallen met dieren

Er vonden 6 ongevallen met dieren plaats. Dit is geen dominante groep, maar vanwege het mogelijk treffen van faunamaatregelen is er onderzocht op welke locaties deze ongevallen plaatsvonden.

Alle ongevallen vonden plaats in de late avond en nacht tussen 22.00 uur en 6.00 uur. De ongevallen vonden verspreid plaats op de volgende locaties: hmp 18,9, hmp 19,0, hmp 21,3; hmp 22,2, hmp 23,0 en hmp 24.2

3.2 ***Dominante kruispunten***

Bij de volgende kruispunten vielen ongevallen:

- Veerweg (5 ongevallen, 1 slachtoffer): 3 x voorrang, 1 x kop-staart, 1 x macht stuur verliezen
- Barsbeek (2 ongevallen, 2 slachtoffers): 1 x voorrang, 1 x macht stuur verliezen;
- Dennenbos (4 ongevallen, 3 slachtoffers): 2 x voorrang, 2 x kop-staart;
- Kadoelen (1 ongeval, geen slachtoffers): 1 x voorrang;
- Kadoelerweg (4 ongevallen, 4 slachtoffers): 1 x voorrang, 2 x kop-staart, 1 x teveel rechts houden;
- Oldenhof (2 ongevallen, 1 slachtoffer): 1 x slippen, 1 x fout bocht tegen lichtmast;
- Halleweg parallelweg (1 ongeval, geen slachtoffers): 1 x teveel rechts fout bocht.

Op drie kruispunten vonden relatief veel ongevallen plaats: Veerweg, Dennenbos en Kadoelerweg. In totaal nemen deze drie kruispunten 13 van de in totaal 19 kruispuntongevallen voor hun rekening.

De locaties zijn geen verkeersongevallenconcentraties (VOC's). Hiervoor dienen er minimaal 12 ongevallen in drie jaar geregistreerd te worden.

De ongevalstypen zijn herkenbaar voor kruispuntongevallen. In de meeste gevallen ging het om voorrangsongevallen en kop-staartongevallen.

Bij de kruispuntongevallen vielen relatief veel slachtoffers: 11 slachtoffers bij 19 ongevallen. Ter vergelijking: Op de wegvakken vielen 18 slachtoffers bij 56 ongevallen. Bij kruispunten buiten de bebouwde kom speelt vaak het grote verschil tussen snelheid en richting van de botspartners een rol wat de kans op een ernstiger afloop vergroot.

Kruispunt Veerweg

Op dit 3-taks kruispunt vonden 3 voorrangsongevallen, 1 kop-staartongeval en 1 rij-ongeval plaats. De voorrangsongevallen werden veroorzaakt door bestuurders van personenauto's onderling. Ook het kop-staartongeval vond plaats tussen personenauto's onderling. Het rij-ongeval betrof een vrachtauto die op het kruispunt een foutieve manoeuvre maakte en tegen een vast voorwerp botste.

Kruispunt Dennenbos

Op dit kruispunt vonden 2 voorrangsongevallen en 2 kop-staart ongevallen plaats. Drie ongevallen vonden plaats met personenauto's onderling. Bij één ongeval verleende een bromfietser van 87 jaar geen voorrang aan de vrachtauto op de N 331. De bromfietser kwam ten gevolge hiervan om het leven.

Kruispunt Kadoelerweg

Op het kruispunt Kadoelerweg vonden 2 kop-staartongevallen, 1 voorrangsongeval en 1 ongeval plaats ten gevolge van teveel rechtshouden.

De kop-staartongevallen en het voorrangsongeval vonden plaats tussen personenauto's onderling. Het andere ongeval werd veroorzaakt door een teveel rechts rijdende motor die een voor het kruispunt wachtende personenauto in de flank schepte.

4 *Effecten van maatregelen*

4.1 *Inleiding*

In dit hoofdstuk worden de maatregelen die in het Ontwerpplan in Hoofdpijnen zijn opgenomen in verband gebracht met het ongevallebeeld van de afgelopen vijf jaar. Per maatregel is onderzocht welk type ongevallen en slachtoffers kan worden bespaard en in welke mate. Voor de effectiviteit van de maatregelen is uitgegaan van het rapport *Kosteneffectieve Maatregelen KEM* [Provincie Overijssel, november 2005].

Tot slot wordt in dit hoofdstuk de kosteneffectiviteit in beeld gebracht door de besparing van het aantal ongevallen en slachtoffers per maatregel in verband te brengen met de kosten.

4.2 *Wegvakmaatregelen*

Op het gehele wegvak wordt een geslotenverklaring voor landbouwverkeer, bromfietzers en fietsers ingesteld. Daarbij wordt de markering aangepast in een dubbele ononderbroken asmarkering met reflectoren. Verder wordt de rijbaan daar waar nodig verbreed naar 6,80 meter en wordt op de dijk de berm verbreed en de rijbaan meer gecentreerd. Over de gehele lengte wordt bermverharding aangebracht.

In het rapport *Kosteneffectieve Maatregelen KEM* wordt uitgegaan van de volgende reductiepercentages in slachtoffers bij de voorgestelde wegvakmaatregelen:

- bermverharding: - 20 %
- herkenbare markering: - 5 %

Het reductiepercentage van in totaal 25 % zal voor het wegvak Zwartsluis – De Krieger waarschijnlijk aan de lage kant zijn. Wat op dit wegvak extra meespeelt, is dat in de huidige vormgeving de rijbaan aan de smalle kant is en er bovendien op het dijklichaam een te smalle berm aanwezig is. Daarbij is het tracé ook nog eens flink bochtig. Gezien het relatief hoge aantal rijongevallen op het wegvak wordt het beeld versterkt dat deze factoren een belangrijke rol spelen.

Het verbeteren van de berm, verbreden van de rijbaan in combinatie met de twee KEM-maatregelen uit het rapport zal daarom naar alle waarschijnlijkheid een hoger effect tot gevolg hebben. Als uitgangspunt wordt eenzelfde effect als voor de bermverharding is berekend in het KEM-rapport toegepast voor de extra wegvakmaatregelen die genomen worden op het weggedeelte tussen rotonde Westeinde en De Krieger. Voor dit wegvak wordt dan ook uitgegaan van een totaal reductiepercentage van 45 %

Naast de algemene reductiepercentages sluiten de te nemen maatregelen ook nog enkele ongevalsgroepen geheel uit. Ongevallen tussen landbouwverkeer en gemotoriseerd verkeer op de hoofdrijbaan zullen op wegvakniveau niet meer voor kunnen komen. Verder wordt er vanuit gegaan dat ongevallen ten gevolge van inhalen niet meer voorkomen. Voor beide ongevalsgroepen geldt dan ook een reductiepercentage van 100 %.

Voor de wegvakongevallen ten gevolge van onvoldoende afstand houden wordt uitgegaan van een gecombineerd effect van de wegvakmaatregelen op zich en de maatregelen die bij kruispunten

worden genomen (KEM-maatregel herkenbare kruispunten). Tevens worden enkele kruispunten veranderd naar doorsteken hetgeen de kop-staartongevallen bij die locaties moet wegnemen. Voor de kop-staartongevallen wordt gerekend met een effect van 50 %

In het ontwerpplan zijn geen maatregelen voorzien die het aantal ongevallen met overstekend wild kan verminderen. Voor deze groep ongevallen is derhalve geen reductie toegepast.

In tabel 12 is voor de wegvakongevallen opgenomen hoe de reductiepercentages uitwerken op het aantal ongevallen dat in de laatste vijf jaar is geregistreerd.

Wegvak Westeinde – De Krieger

	gemiddeld aantal per jaar		perc.	gemiddelde besparing per jaar	
ongevalstype	ongevallen	slachtoffers	reductie	ongevallen	slachtoffers
rij-ongevallen	5,6	1,8	45 %	2,52	0,81
inhaalongevallen	0,6	0,4	100 %	0,60	0,40
landbouwvoertuigen	0	0	100 %	0	0
dieren	0,4	0	0 %	0	0
onvoldoende afstand	0,4	0	50 %	0,2	0
TOTAAL	7,0	2,2		3,32	1,21

Wegvak De Krieger - Vollenhove

	gemiddeld aantal per jaar		perc.	gemiddelde besparing per jaar	
ongevalstype	ongevallen	slachtoffers	reductie	ongevallen	slachtoffers
rij-ongevallen	1,8	0,2	25 %	0,45	0,05
inhaalongevallen	0,4	0	100 %	0,40	0
landbouwvoertuigen	0	0	100 %	0	0
dieren	0,8	0	0 %	0	0
onvoldoende afstand	0,4	0,8	50 %	0,2	0,4
ongevallen parallelweg	0,8	0,4	0 %	0	0
TOTAAL	4,2	1,4		1,05	0,45

Tabel 12: Effecten van maatregelen op wegvakongevallen

In de analyseperiode van 2002 tot en met 2006 gebeurden er gemiddeld 11,2 ongevallen per jaar op de wegvakken en daarbij vielen gemiddeld 3,6 slachtoffers.

Met de voorgestelde maatregelen in het Ontwerpplan in Hoofdpijnen wordt voor de wegvakongevallen een besparing verwacht van 4,37 ongevallen en 1,66 slachtoffers per jaar. Dit is een procentuele winst van 39 % minder ongevallen en 46 % minder slachtoffers.

4.3 Kruispuntmaatregelen

Kruispunt Veerweg

Op het kruispunt Veerweg wordt een rotonde aangelegd gedimensioneerd volgens de geldende richtlijnen. De provincie houdt via een meerjarige monitoring naar het ongevallen en slachtoffers op rotondelocaties bij wat het gemiddelde effect is als een gewoon voorrangsgeregeld kruispunt wordt omgebouwd tot een rotonde. Op basis hiervan wordt het effect van de aanleg van een rotonde op het kruispunt Veerweg geschat op een afname van 60 % van het aantal ongevallen en 80 % van het aantal slachtoffers. Op het kruispunt Veerweg gebeurden in de analyseperiode 5 ongevallen waarbij 1 slachtoffer viel.

kruispunt	gemiddeld aantal per jaar		perc.	gemiddelde besparing per jaar	
	ongevallen	slachtoffers		ongevallen	slachtoffers
Veerweg	1,0	0,2	60 % ong. 80 % slf.	0,60	0,16

Tabel 13: Effecten van maatregelen op kruispunt Veerweg

Kruispunt De Krieger/Barsbeek

Dit kruispunt is in 2003 reeds aangepakt wat heeft bijgedragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Er zullen kleine aanvullende maatregelen worden uitgevoerd vanuit het KEM-speerpunt herkenbare kruispunten. Voor dit speerpunt is in het KEM rapport uitgegaan van een veiligheidswinst van 12 %. Op het kruispunt De Krieger gebeurden in de analyseperiode 2 ongevallen waarbij 2 slachtoffers vielen.

kruispunt	gemiddeld aantal per jaar		perc.	gemiddelde besparing per jaar	
	ongevallen	slachtoffers		ongevallen	slachtoffers
De Krieger/ Barsbeek	0,4	0,4	12 %	0,05	0,05

Tabel 14: Effecten van maatregelen op kruispunt De Krieger

Kruispunt Dennenbos

Het kruispunt Dennenbos wordt ingericht als herkenbaar kruispunt uit het KEM-maatregelenpakket. Daarnaast wordt een aanvullende maatregel genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren door de Dennenbos haakt aan te sluiten op de N 331. Door deze extra maatregel gaan we uit van een hoger reductiepercentage dan genoemd wordt in het KEM-rapport voor dit speerpunt. Voor Dennenbos wordt gerekend met een reductie van 25 %. Op het kruispunt Dennenbos gebeurden in de analyseperiode 4 ongevallen waarbij 3 slachtoffers vielen.

kruispunt	gemiddeld aantal per jaar		perc.	gemiddelde besparing per jaar	
	ongevallen	slachtoffers		ongevallen	slachtoffers
Dennenbos	0,8	0,6	25 %	0,2	0,15

Tabel 15: Effecten van maatregelen op kruispunt Dennenbos

Kruispunt Kadoelen /Kadoelerweg

De direct bij elkaar liggende kruispunten Kadoelen/Kadoelerweg worden ingericht als herkenbaar kruispunt uit het KEM-maatregelenpakket. Er wordt gerekend met het reductiepercentage van 12 % uit het KEM-rapport. Indien de Kadoelerweg door extra maatregelen verkeersluw gemaakt kan worden, dan zal er minder uitwisseling van verkeer plaatsvinden op het kruispunt, hetgeen op termijn de verkeersveiligheid verder kan verbeteren. Hiermee is in deze berekening nog geen rekening gehouden.

Op de twee kruispunten samen gebeurden in de analyseperiode 5 ongevallen waarbij 4 slachtoffers vielen.

	gemiddeld aantal per jaar		perc.	gemiddelde besparing per jaar	
kruispunt	ongevallen	slachtoffers	reductie	ongevallen	slachtoffers
Kadoelen/ Kadoelerweg	1	0,8	12 %	0,12	0,096

Tabel 16: Effecten van maatregelen op kruispunt Kadoelen/Kadoelerweg

Overige kruispunten

De overige kruispunten worden vormgegeven als herkenbaar kruispunt met de markeringsvariant uit het KEM-maatregelenpakket. Tevens zullen de kruispunten Oldenhof (2 x), Halleweg, ZuurbEEK en Drostenbos (2 x) uitsluitend een doorsteekfunctie krijgen. Afslaand verkeer van en naar de hoofdrijbaan is dan niet toegestaan. Kop-staartongevallen op de hoofdrijbaan zullen dan ook nagenoeg niet meer voorkomen bij deze doorsteken.

Bij de betreffende kruispunten zijn in de analyseperiode geen kop-staartbotsingen gebeurd, zodat hier geen rekening gehouden behoeft te worden met een extra reductiepercentage voor dit type ongevallen. De kop-staartongevallen die op wegvakniveau plaatsvonden zijn in paragraaf 4.2 al meegenomen.

Voor de betreffende overgebleven kruispunten wordt gerekend met het reductiepercentage voor herkenbare kruispunten uit het KEM-maatregelenpakket van 12 %.

	gemiddeld aantal per jaar		perc.	gemiddelde besparing per jaar	
kruispunt	ongevallen	slachtoffers	reductie	ongevallen	slachtoffers
Oldenhof	0,4	0,2	12 %	0,048	0,024
Halleweg	0	0	12 %	0	0
Halleweg parallelweg	0,2	0	12 %	0,024	0
ZuurbEEK	0	0	12 %	0	0
Drostenbos	0	0	12 %	0	0

Tabel 17: Effecten van maatregelen op overige kruispunten

In de analyseperiode van 2002 tot en met 2006 gebeurden er gemiddeld 3,8 ongevallen per jaar op alle kruispunten samen en daarbij vielen gemiddeld 2,2 slachtoffers.

Met de voorgestelde maatregelen in het Ontwerpplan in Hoofdlijnen wordt voor de kruispuntongevallen een besparing verwacht van 1,04 ongevallen en 0,48 slachtoffers per jaar. Dit is een procentuele winst van 27 % minder ongevallen en 22 % minder slachtoffers.

4.4 Totaal effect van de maatregelen op het aantal ongevallen

Vanuit de ongevallenanalyse is bekend dat er zich in de laatste vijf jaar (2002 tot en met 2006) 56 ongevallen hebben voorgedaan op wegvakken en 19 ongevallen op kruispunten. Daarbij vielen respectievelijk 18 en 11 slachtoffers.

Deze aantallen zijn omgerekend naar een gemiddelde per jaar. Vervolgens is met reductiepercentages uit het KEM berekend hoeveel ongevallen en slachtoffers er per maatregel op wegvak en kruispuntniveau kunnen worden bespaard. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de paragrafen 4.2 en 4.3.

In onderstaande tabel zijn de totalen samengevat.

	gemiddeld aantal ongevallen	gemiddeld aantal slachtoffers	mogelijke besparing ongevallen	mogelijke besparing slachtoffers	% afname ongevallen	% afname slachtoffers
wegvakken	11,2	3,6	4,37	1,66	39,0 %	46,1 %
kruispunten	3,8	2,2	1,04	0,48	27,4 %	21,8 %
totaal	15	5,8	5,41	2,14	36,1 %	36,9 %

Tabel 18: Totaaleffect van maatregelen op wegvakken en kruispunten

Met het maatregelenpakket uit het Ontwerpplan in Hoofdlijnen kan, op basis van het ongevallenbeeld uit het verleden, een totale besparing van 36 % minder ongevallen en slachtoffers worden bereikt op de N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove.

5 *Rijsnelheden*

Op het wegvak tussen Zwartsluis en Vollenhove bevindt zich geen permanent snelheidsmeetpunt. Wel wordt er periodiek, één keer in de drie jaar, met de snelheidsradar een meting verricht op 1 dag over enkele uren. Deze meting geeft een indicatief beeld van de gereden snelheden. Ofschoon de meting wordt verricht op een normale werkdag en onder normale weersomstandigheden, blijft het wel een momentopname.

In 2005 is voor het laatst een meting uitgevoerd op de N 331 ter hoogte van hmp 22.6. De gemiddelde snelheid van het verkeer lag op 83 km/uur, de V-85% op 89 km/uur en het percentage verkeer dat harder reed dan 80 km/uur op 53 %. Het percentage snelheidsovertreders ligt met 53 % aanzienlijk hoger dan het gemiddelde van 32 % dat op 80 km-wegen met de snelheidsradar is gemeten.

Dit gegeven kan een aanknopingspunt zijn voor de vele rij-ongevallen die op het wegvak hebben plaatsgevonden. Hoge snelheid, in combinatie met een bochtig tracé, vrij smalle rijbaan en ongunstige omstandigheden qua wegdek en/of weer heeft een hoger ongevalsrisico tot gevolg.

6 Verkeersintensiteiten

Het wegvak tussen Zwartsluis en Vollenhove bestaat uit twee meetvakken. Het eerste meetvak loopt van Zwartsluis tot aansluiting Kadoelerweg en het tweede wegvak van de Kadoelerweg tot aan de Flevoweg in Vollenhove.

In de volgende tabel is een overzicht opgenomen van de gemiddelde werkdag etmaalintensiteiten op de beide wegvakken van de afgelopen jaren tot aan 2007.

Wegvak	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	vracht	mz	zw
Zwartsluis - Kadoelerweg	<u>6400</u>	6300	6300	6100	<u>5800</u>	5800	5900	<u>5800</u>	13 %	9 %	4 %
Kadoelerweg - Flevoweg (N 762)	4800	<u>5200</u>	<u>4200</u>	<u>4000</u>	<u>4100</u>	3900	3800	<u>3800</u>	16 %	8 %	8 %

Tabel 19: Verkeersintensiteit (gemiddelde werkdag etmaalintensiteit) per jaar. Onderstreepte waarden zijn gemeten, overige waarden zijn geschat. Vracht= percentage vrachtverkeer met een percentage middelzwaar (mz) en percentage zwaar (zw) vrachtverkeer.

Er is in de laatste jaren een lichte daling van de verkeersintensiteit op de weg Zwartsluis – Vollenhove. Op basis van het verkeersmodel NRM 3.0 is een prognose opgesteld voor de komende jaren. In tabel 20 zijn de prognosecijfers opgenomen voor de jaren 2010 en 2020.

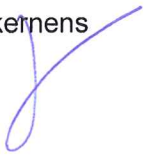
Wegvak	2007	2010	2020
Zwartsluis - Kadoelerweg	6000	6200	6800
Kadoelerweg - Flevoweg (N 762)	3800	3900	4400

Tabel 20: Prognose verkeersintensiteiten werkdag voor 2010 en 2020.

Voor de periode tot 2020 wordt een lichte groei verwacht ten opzichte van de huidige situatie. Op het wegvak Kadoelerweg – Flevoweg liggen de verwachte intensiteiten in 2010 en 2020 wel lager dan in 2001. Overigens kan verwacht worden dat de verkeersintensiteit op het wegvak Kadoelerweg – Flevoweg meer de ontwikkeling van het wegvak Zwartsluis – Kadoelerweg gaat volgen omdat zowel de provincie Flevoland als provincie Overijssel de route over de Kadoelerweg naar Flevoland zoveel mogelijk proberen te ontmoedigen. De betreffende weg is gecategoriseerd als erfgoedgangsweg.

BIJLAGE V VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
Postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
fax 0570 69 73 44
www.witteveenbos.nl

onderwerp	verkeersveiligheidsaudit definitief ontwerp d.d. 19 november 2012	
project	ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove	
opdrachtgever	provincie Overijssel	
projectcode	ZL384-245	
referentie	ZL384-245/torm/020	
opgemaakt door	ing. S. Wennemers	
getoetst door	mw. ing. M.P. van de Graaff, ing. G. Bekkernens	
goedgekeurd door	mr. W.J. Maris	paraaf 
status	concept 01	
datum opmaak	23 november 2012	
bijlagen	-	

aan	provincie Overijssel	E. Koenen G. van Huffelen H. Boldink
kopie	Witteveen+Bos	W. Maris T. van Dijck G. Duitman G. Bekkernens

1. INLEIDING

Het doel van de reconstructie van de N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove is om het tracé om te bouwen naar een veilige en volwaardige gebiedsontsluitingsweg. Omdat de verkeersveiligheid een prominente rol bij de ombouw speelt, heeft Witteveen+Bos in het kader van het opstellen van het definitief ontwerp een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. In deze notitie zijn de bevindingen van de verkeersveiligheidsaudit opgenomen.

In de verkeersveiligheidsaudit is het definitief ontwerp met tekeningnummers N 331/ZL384-245-2001-W-01 t/m 2016-W-16 d.d. 19 november 2012 (status: in bewerking 1) beoordeeld. Bij de verkeersveiligheidsaudit is de checklist voor auditfase 2 (globaal ontwerp) uit publicatie 'De verkeersveiligheidsaudit; informatie over de mogelijkheden en toepassing' gebruikt. Het definitieve ontwerp bevat onder andere geen verlichting en bebording waardoor de checklist voor fase 3 (gedetailleerd ontwerp) niet gebruikt kon worden. De aspecten met betrekking tot waterafvoer zijn buiten beschouwing gelaten.

Bij de audit van het ontwerp is getoetst aan volgende publicaties:

1. CROW publicatie 164c, Handboek Wegontwerp;
2. CROW publicatie 126, Eenheid in rotondes;
3. CROW publicatie 315, Basiskennmerken wegontwerp;
4. ASVV 2004.

2. BEVINDINGEN

2.1. Algemeen

Het beoordeelde ontwerp voor het te reconstrueren trajectdeel van de N 331 sluit aan bij de gebiedsontsluitende functie die de N 331 heeft. De hoofdrijbaan is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg type II. Er is voor een aantal ontwerpelementen, zoals de rijbaanbreedte en de obstakelvrije zone, gekozen voor een versoberde uitvoering. Deze aspecten voldoen echter wel aan het minimale profiel voor een gebiedsontsluitingsweg type II. Met de toepassing van een parallelweg wordt het landbouwverkeer gescheiden van het gemotoriseerde verkeer op de N 331. De aangrenzende percelen worden nagenoeg allemaal ontsloten op de aan de zuidzijde van de N 331 gelegen parallelweg. Percelen aan de noordzijde van de hoofdrijbaan ontsluiten ook op deze parallelweg door middel van koude oversteken. Het ontwerp sluit goed aan op de bestaande situatie van de omliggende wegvakken.

2.2. Alignement

Het te reconstrueren trajectdeel van de N 331 ligt grotendeels op een dijk. Het gelijkmatige open landschap, in combinatie met de aanwezige bochten, vormt een verkeersveiligheidsrisico, omdat de bochten niet altijd (zeker in het donker) goed opvallen. Er zijn bijvoorbeeld geen bomen die de loop van de weg accentueren. Bij hogere rijksnelheden en/of mindere condities van het wegdek brengt dit een risico op slippen of de macht over stuur verliezen met zich mee. Uit de ongevalsgegevens¹ blijkt ook dat er op het traject relatief veel eenzijdige ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij de macht over het stuur is verloren of waarbij het voertuig geslipt is.

Het open landschap zorgt ervoor dat het verkeer op de hoofdrijbaan van de N 331 goed zicht heeft op de koude oversteken en kruispunten. Op locaties waar perceelontsluitingen door middel van een hellingbaan aansluiten op de parallelweg en/of hoofdrijbaan is het zicht niet altijd optimaal. Naast het hoogteverschil op deze hellingbanen belemmeren 'niet haakse' aansluitingen op een aantal locaties ook het zicht voor de weggebruikers.

De kans bestaat dat door het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen de maximumsnelheid op de parallelweg (60 km/uur) wordt overschreden. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid, zeker in combinatie met fietsverkeer. De gevolgen bij een ongeval zijn daarnaast ernstiger bij een hogere snelheid.

2.3. Dwarsprofiel

Het ontworpen dwarsprofiel voor de N 331 met 2 x 1 rijstroken en een rijbaanbreedte van 7,2 meter en voldoet aan de minimaal vereiste breedte van 7,0 meter voor een gebiedsontsluitingswege type II. De parallelweg heeft een rijloper van 4,0 meter en voldoet hiermee ook aan de minimale richtlijnen.

Semiverharding

De aanwezige semiverharding in de vorm van een 0,8 meter brede strook grasbetonstenen langs de hoofdrijbaan heeft een positief effect op de verkeersveiligheid omdat koerscorrecties veiliger uitgevoerd kunnen worden. Ook de 0,60 meter brede semiverharding naast de parallelweg (beide zijden) heeft een positief effect op de verkeersveiligheid, omdat hierdoor

¹ Provincie Overijssel, Verkeersveiligheidsmonitor N331 Zwartsluis - Vollenhove 2005-2009;

tegemoet komend verkeer elkaar makkelijker kan passeren en (brom)fietsverkeer ook veiliger ingehaald kan worden. De combinatie van (groepen) fietsers en landbouwverkeer op de parallelweg brengt echter wel een veiligheidsrisico met zich mee. In paragraaf 2.5 wordt hier nader op in gegaan.

Obstakelvrije zone

De obstakelvrije zone langs de hoofdrijbaan voldoet grotendeels niet aan de minimale breedte van 4,5 meter. Ook de obstakelvrije zone langs de parallelweg voldoet grotendeels niet aan de eisen conform het Handboek Wegontwerp (minimaal 3,0 meter). Een te krappe obstakelvrije zone heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid. Een weggebruiker zal eerder het talud bereiken en daardoor van de dijk kunnen raken.

Parallelweg

Op een deel van het traject (hm. 19.6 - hm. 20.6) liggen de hoofdrijbaan en de parallelweg op slechts circa 4,0 meter van elkaar. Hierbij is geen fysieke scheiding aanwezig, wat een onveilige situatie met zich meebrengt. Doordat de parallelweg op dit trajectdeel ook iets lager ligt dan de hoofdrijbaan, verblinden de koplampen van voertuigen op de hoofdrijbaan (richting Zwartsluis) het tegemoetkomende verkeer op de parallelweg. Dit brengt een onveilige situatie met zich mee. Voor de weggebruikers op de hoofdrijbaan kan de nabij gelegen parallelweg tevens verwarrend werken. Het kan bij bepaalde omstandigheden lijken alsof de parallelweg de hoofdrijbaan is (voertuigen in het donker op de parallelweg).

Bushaltes

De buslijnen 71 en 171 halteren bij halteplaatsen naast de hoofdrijbaan van de N 331. Wel ontbreekt er ter hoogte van de bushalte 'Dennenbos' een haltevoorziening voor busverkeer richting Vollenhove. De inrichting van de halteplaatsen en bereikbaarheid voor voetgangers is minimaal en/of niet aanwezig. De bereikbaarheid voor voetgangers komt aan bod in paragraaf 2.5. Verder ligt de bushalte 'Oldenhof Kadoelerweg' in het verlengde van de Kadoelerweg. Invoegend busverkeer in combinatie met linksafslaand verkeer vanaf de Kadoelerweg brengt hier een veiligheidsrisico met zich mee.

Pechhavens

De pechvoorzieningen die in de huidige situatie aanwezig zijn, verdwijnen in het ontwerp. Dit sluit aan bij de ideale wegkenmerken voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

Markering

De lengtemarkering op de hoofdrijbaan van de N331 voldoet aan de Duurzaam Veilige eisen voor markering op een gebiedsontsluitingsweg. Naast een onderbroken 3-3 kantmarkering worden de rijstroken door een dubbele doorgetrokken asmarkering van elkaar gescheiden. De afstand tussen beide asmarkeringen en de breedte van de redresseerstrook is niet uit het beoordeelde ontwerp te herleiden. Ter plaatse van de rotonde met de Veerweg ontbreekt op alle kruispunttakken een voorwaarschuwigsdriehoek op de rijbaan, terwijl dit wel is voorgeschreven in het 'Handboek Wegontwerp'. Op de parallelweg is conform de inrichtingseisen voor een erftoegangsweg type II geen (lengte)markering aanwezig.

2.4. Kruispunten

Veerweg

Wat betreft de kruispuntvormgeving kent het ontwerp van de rotonde op het kruispunt met de Veerweg een aantal onveilige elementen. De aansluitingen van de twee noordelijk gelegen parallelwegen liggen in een bocht en erg dicht op de aansluitingen van de N 331. Hierdoor wordt het zicht beperkt. Bovendien is het lastig om af te slaan en zal de andere weg-

helft van de parallelwegen gebruikt moeten worden om de rotonde op/af te rijden. Ook ligt de parallelweg relatief dicht naast de rotonde, waardoor overstekend verkeer op de parallelweg het afslaan verkeer richting Veerweg relatief laat opmerkt en dus pas laat kan anticiperen op dit verkeer. Bij dit kruispunt zijn er ook wat aandachtspunten voor het fietsverkeer, maar die worden in paragraaf 2.5 nader toegelicht.

Barsbeek

Ter hoogte van de Barsbeek is er ook een aansluiting van de parallelweg op de N 331 ontworpen. Door het grote asfaltoppervlakte bij deze aansluiting is de voorrangssituatie niet erg duidelijk. Dit is met name gevaarlijk voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsverkeer).

Kadoelerweg

Op het kruispunt waar de Kadoelerweg aansluit op de N 331, is in het ontwerp een voorsortevak voor linksafslaand verkeer opgenomen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede, omdat wachtende linksafslaan voertuigen niet op de hoofdrijbaan stil staan en zo geen risico meer vormen voor achteropkomend verkeer. Zoals eerder opgemerkt is de situering van de bushalte op het kruispunt niet logisch en ontbreekt aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan een voetgangersverbinding naar de bushalte.

Koude oversteken

Conform een Duurzaam Veilige weginrichting ontsluiten nagenoeg alle percelen op de zuidelijke parallelweg langs de N 331. Het woonperceel nabij het gemaal vormt hierbij een uitzondering doordat dit perceel wel rechtstreeks ontsluit op de hoofdrijbaan. Doordat het verkeer op de N 331 niet bedacht is op afslaan voertuigen, vormt deze aansluiting een risicolocatie. Voor de overige percelen die ten noorden van de hoofdrijbaan gelegen zijn, is de parallelweg te bereiken middels een 'koude oversteek'. Voertuigen mogen hier niet afslaan vanaf en naar de hoofdrijbaan, maar mogen alleen de hoofdrijbaan oversteken. Dergelijke oversteekvoorzieningen vormen een veiligheidsrisico doordat voertuigen toch een afslaan rijbeweging gaan maken en/of overstekende voertuigen zich niet bewust zijn van het (snel) naderende verkeer. Voor de situatie op de N 331 geldt hierbij dat de eventuele helling bij de oversteek geen positief effect heeft op het zicht en dus de verkeersveiligheid. De koude oversteek ter hoogte van hm 18.55 (nabij gemaal Barsbeek) is gesitueerd in een bocht van de N 331 en is tevens niet haaks vormgegeven. De betreffende koude oversteek sluit met twee hellingbanen aan op de parallelweg. Ook deze aansluitingen zijn onder een hoek aangesloten, waardoor het zicht beperkt wordt en de kans op een aanrijding met (langzaam) verkeer op de parallelweg vergroot wordt. Een ander aandachtspunt is de breedte van de betreffende oversteek (2,7 meter). De oversteek is niet geschikt voor landbouwverkeer (ontwerpbreedte 3,0 meter), terwijl de oversteek wel agrarische percelen ontsluit.

Vanuit de verkeersveiligheid is het streven om het aantal koude oversteken tot een minimum te beperken. In het ontwerp zijn er twee locaties (Oldenhof en Drostenhof) waarbij noordelijk gelegen percelen ontsluiten via twee afzonderlijke oversteken. Met het samenvoegen van twee oversteken wordt het totaal aantal koude oversteken teruggebracht, wat het aantal conflictlocaties beperkt en dus bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Ter plaatse van de koude oversteken bij Oldenhof zuid, Oldenhof noord en de Halleweg komen de breedtes van de oversteek aan de noordzijde van de hoofdrijbaan niet overeen met de breedte aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan. Doordat de zuidelijke rijbaanbreedtes groter zijn dan 6,25 meter is het voor verkeer op de hoofdrijbaan van de N 331 gemakkelijker om toch (illegaal) af te slaan. Dit brengt een veiligheidsrisico met zich mee. De overige oversteken hebben wel een uniforme vormgeving.

2.5. Kwetsbare verkeersdeelnemers

In het beoordeelde ontwerp is het (brom)fietsverkeer aanwezig op de zuidelijk gelegen parallelweg. Deze parallelweg fungeert ook als ontsluitingsroute voor de aangrenzende percelen en wordt gebruikt door landbouwverkeer. De aanwezigheid van zowel (brom)fietsverkeer als gemotoriseerd verkeer (met name landbouwverkeer) brengt een aanzienlijk veiligheidsrisico met zich mee. Hierbij vormen de snelheid (door het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen) en de afmetingen van landbouwvoertuigen de belangrijkste risico's. De aanwezigheid van landbouwvoertuigen op een parallelweg zorgt voor ook voor een subjectief onveiligheidsgevoel bij (brom)fietsers¹.

Uit verkeerstellingen² blijkt dat de hoeveelheid landbouwverkeer op de N 331 relatief beperkt is, maar in de oogstperiode kan dit aanzienlijk toenemen. Hierbij speelt ook mee dat deze voertuigen voor modder op de parallelweg kunnen zorgen, wat het risico op slippen vergroot. De tellingen tonen ook aan dat de hoeveelheid (brom)fietsverkeer langs de N 331 beperkt is op het traject tussen de Veerweg en Vollenhove, wat de opmerkzaamheid juist weer verkleint. Op het traject Veerweg - Zwartsluis zijn er meer (schoolgaande) fietsers. Hierdoor is er een grotere kans op conflicten tussen het fietsverkeer en overig verkeer.

Het (brom)fietsverkeer kan de hoofdrijbaan van de N 331 op de kruispunten overal in twee etappes oversteken. Op alle kruispunten is een middengeleider aanwezig. Hierbij speelt wel mee dat er door de breedte van de middengeleiders (3,0 meter) maar een beperkt aantal (brom)fietsers op de middengeleiders kan wachten. Bij grotere groepen fietsers zal een deel van de fietsers (deels) op de rijbaan moeten wachten, wat onveilige situatie met zich mee kan brengen. Dit speelt met name een rol bij de rotonde Veerweg.

Bij de rotonde Veerweg is het tweerichtingen fietspad met een breedte van 2,75 meter smaller dan de richtlijnen voorschrijven (minimaal 3,0 meter). Ook brengt de aansluiting van dit fietspad op de parallelweg een onveilige situatie met zich mee, doordat het fietspad onder een hoek op de parallelweg aansluit. Het zicht op naderend verkeer op de parallelweg is hierdoor zeer beperkt. Ook de snelheid van het fietsverkeer dat de taludhelling afrijdt, speelt hierbij een aandachtspunt. Het beperkte zicht en de naderingssnelheid vergroot de kans op een aanrijding.

Een ander aandachtspunt voor (brom)fietsers is dat er nabij de bushaltes geen stallingsvoorzieningen voor (brom)fietsers ontworpen zijn. Hierdoor worden (brom)fietsers op onwenselijke en eventueel gevaarlijke locaties gestald.

Voetgangers zijn normaliter alleen aanwezig rondom de bushaltes langs de N 331. In het beoordeelde ontwerp ontbreekt nagenoeg overal een verbinding voor voetgangers vanaf de parallelweg naar de bushaltes. Voetgangers moeten hierdoor langs de hoofdrijbaan of door de berm/over het talud lopen. Om de bushaltes voor busverkeer richting Vollenhove te bereiken, moeten voetgangers de hoofdrijbaan zonder oversteekvoorziening oversteken. De aanwezigheid van voetgangers op en om de hoofdrijbaan van de N 331 brengt een onveilige situatie met zich mee en vergroot de kans op een aanrijding. Hierbij speelt de factor 'tijd' ook een rol, doordat de opmerkzaamheid van voetgangers afneemt wanneer een bus aan komt rijden en de betreffende passagier de bus nog moet halen.

¹ Fietsberaad publicatie 16, Fietspad of parallelweg?

² Verkeersonderzoek N331 provincie Overijssel 2005.

3. CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit kan geconcludeerd worden dat het beoordeelde ontwerp in hoofdlijnen voldoet aan een Duurzaam Veilige weginrichting. Wel draagt het verbeteren van de volgende ontwerpelementen bij aan de verkeersveiligheid:

- wegpfiel:
 - vergroten obstakelvrije zone hoofdrijbaan/parallelweg;
 - vormgeving parallelweg (aanbrengen snelheidsremmende maatregelen);
 - aanbrengen (fysieke) scheiding tussen hoofdrijbaan en parallelweg op het wegvak tussen hm. 19.6 en hm. 20.6;
- rotonde Veerweg:
 - verbeteren vormgeving aansluiting parallelwegen;
 - verbeteren vormgeving aansluiting fietspad op parallelweg;
 - aanbrengen markering rotonde (voorwaarschuwingdriehoeken);
- koude oversteken:
 - aanpassen breedte koude oversteken (eenduidigheid);
 - haaks aansluiten parallelweg bij koude oversteken;
 - reductie aantal koude oversteken;
- OV-voorzieningen:
 - aanbrengen voetgangersverbinding naar bushaltes;
 - aanbrengen oversteekvoorziening voetgangers naar bushaltes;
 - aanbrengen halteplaats 'Dennenbos';
 - verplaatsen bushalte 'Kadoelerweg';
 - aanbrengen stallingsvoorzieningen (brom)fietsers.

Opmerking: benoemde verbeterpunten met betrekking tot de OV-voorzieningen zijn inmiddels aangepast in de concept 1 versie van het definitief ontwerp.

BIJLAGE VI AKOESTISCH ONDERZOEK

Akoestisch onderzoek ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove



**Akoestisch onderzoek
ombouw N 331
Zwartsluis - Vollenhove**

referentie	projectcode	status
ZL384-245/torm/044	ZL384-245-42	definitief 02
projectleider	projectdirecteur	datum
mr. W.J. Maris	ir. O.G. Schepers	8 april 2013

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	ing. H.H. Bakker	

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
2. WETTELIJK KADER	3
2.1. Algemeen	3
2.2. Geluidszone	3
2.3. Afbakening van het studiegebied	3
2.4. Geluidsgevoelige bestemmingen	4
2.5. Niet geluidsgevoelige bestemmingen	4
2.6. Geluidsbelasting	4
2.7. Stedelijk en buitenstedelijk gebied	5
2.8. Wijziging van een bestaande weg	5
2.9. Saneringssituatie	6
2.10. Maximaal toelaatbare grenswaarden	7
2.10.1. Maximale geluidsbelastingen zonder sanering	7
2.10.2. Maximale geluidsbelastingen met sanering	7
2.11. Gevelonderzoek	8
2.12. Rekenmethode voor cumulatie	8
3. UITGANGSPUNTEN	9
3.1. Onderzochte wegen	9
3.2. Hogere waarden	9
3.3. Sanering	9
3.4. Rekenmethode en rekenmodel	9
3.5. Verkeersintensiteiten	10
3.6. Snelheden en obstakeltoeslagen	11
3.7. Wegdekverharding	11
3.8. Geluidsschermen en wallen	11
3.9. Bodemgebieden	12
3.10. Ontwerp	12
3.11. Bronnen van belang voor gecumuleerde geluidsbelasting	12
3.12. Natura-2000	12
4. BEREKENINGSRESULTATEN	13
4.1. Algemeen	13
4.2. Resultaten N 331	13
4.3. Vervangende nieuwbouw Oppen Swolle 60	14
5. GELUIDSREDUCERENDE MAATREGELEN	17
5.1. Beoordeling geluidsreducerende maatregelen	17
5.1.1. Bronmaatregelen	17
5.1.2. Overdrachtsmaatregelen	18
5.1.3. Binnenniveau toetsen	19
5.1.4. Vaststellen hogere waarde	19
6. CONCLUSIES	21
laatste bladzijde	22
BIJLAGEN	aantal blz.
I Rekenmodel	4
II Berekeningsresultaten	3

1. INLEIDING

De provinciale weg N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove is een belangrijke weg voor de ontsluiting van Noordwest Overijssel (midden) voor de kernen, Zwartsluis, Staphorst en Meppel richting de Noordoostpolder (Emmeloord, A6) en verder. Op een deel van het tracé is het nu nog toegestaan dat langzaam gemotoriseerd verkeer op de hoofdrijbaan rijdt. De weg is mede daardoor verkeersonveilig. De provincie Overijssel is voornemens om de N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove om te bouwen zodanig dat deze zoveel mogelijk de kenmerken heeft van een gebiedsontsluitingsweg.

In deze rapportage wordt ingegaan op het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de N 331 Zwartsluis - Vollenhove. Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder (verder Wgh).

Hierbij is met akoestische overdrachtsberekeningen (Standaard Rekenmethode II) aangetoond wat de effecten zijn van de wijzigingen aan de weginfrastructuur. De wijzigingen betreffen het fysiek aanpassen van de bestaande wegstructuur.

Op basis van de uitkomsten is bepaald voor welke woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde, zoals die is gesteld in de Wgh. In de situatie waarbij sprake is van een dergelijke overschrijding is een beoordeling gegeven van mogelijk te treffen geluidreducerende maatregelen, zoals geluidschermen/aarden wallen.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het wettelijk kader voor dit project. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten voor het onderzoek aangegeven, waarna in hoofdstuk 4 de berekeningsresultaten worden beschreven. Verder zal in hoofdstuk 5 een beoordeling van mogelijk te treffen geluidreducerende maatregelen worden gegeven. Het rapport eindigt met conclusies in hoofdstuk 6.

2. WETTELIJK KADER

2.1. Algemeen

Bij een wijziging van een weg zal in het kader van de Wgh een akoestisch onderzoek uitgevoerd moeten worden.

Bij wijziging van een weg dient beoordeeld te worden:

- de geluidsbelasting 1 jaar vóór de wijziging (heersende geluidsbelasting) 2013;
- de geluidsbelasting in de toekomstige situatie (tenminste tien jaar na openstelling van de gewijzigde weg) 2025 zonder invloed van maatregelen.

De toekomstige geluidsbelasting is bepalend voor het treffen van geluidreducerende maatregelen.

2.2. Geluidszone

De bepalingen uit de Wgh zijn alleen van toepassing binnen de geluidszone van de weg. De wettelijke geluidzone voor de N 331 is weergegeven in bijlage I.

De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken in de toekomstige situatie en de ligging ervan in stedelijk of buitenstedelijk gebied. De zonebreedte wordt gerekend vanaf de kant van de weg, waarbij toe- en afritten worden meegerekend. De zonebreedtes zijn opgenomen in tabel 2.1.

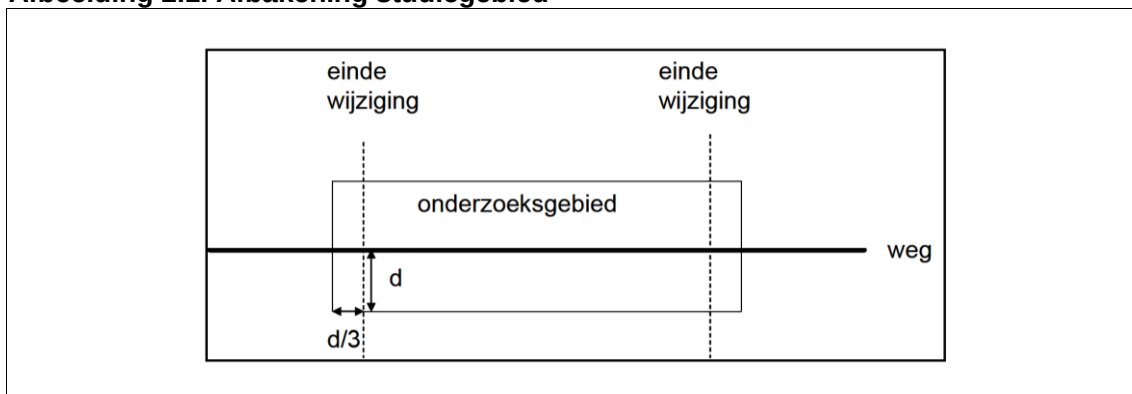
Tabel 2.1. Zonebreedte binnen- en buitenstedelijke situatie

aantal rijstroken in de toekomstige situatie	zonebreedte	
	buitenstedelijk	binnenstedelijk
5 of meer	600 m	350 m
3 of 4	400 m	350 m
1 of 2	250 m	200 m

2.3. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied loopt voorbij de begrenzing van de fysieke wijzigingen aan de weg door met een derde van de breedte van de geluidszone, zoals aangegeven in afbeelding 2.1.

Afbeelding 2.1. Afbakening studiegebied



d=breedte geluidszone

2.4. Geluidsgevoelige bestemmingen

De grenswaarden van de Wet geluidhinder gelden voor de geluidsgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidszone van de weg. De geluidsgevoelige bestemmingen zijn, conform artikel 1 Wgh en artikel 1.2 Besluit geluidhinder, hierna in overkoepelende groepen aangegeven:

- woningen;
- onderwijsinstellingen;
- zorginstellingen;
- woonwagenstandplaatsen;
- geluidsgevoelige terreinen.

Geluidsgevoelige terreinen zijn terreinen die behoren bij gezondheidszorggebouwen voor zover deze bestemd zijn voor de in die gebouwen gegeven zorg. Woonwagenstandplaatsen zijn ook aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. De hier weergegeven opsomming is verder gespecificeerd uitgewerkt in tabel 2.2.

2.5. Niet geluidsgevoelige bestemmingen

Voor andere objecten die liggen binnen de geluidszone geldt geen wettelijke normering voor de toegestane geluidsbelasting. De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft echter in een aantal uitspraken aangegeven dat het akoestisch onderzoek wel inzicht moet geven in de geluidsbelasting bij deze niet geluidsgevoelige bestemmingen.

Voor begraafplaatsen, kazernes, campings, recreatiewoningen en woonbootlocaties ontbreekt een wettelijke normering volgens de Wgh. Indien deze bestemmingen aanwezig zijn, wordt daarvoor nagegaan in hoeverre de geluidssituatie ter plaatse door de aanleg of wijziging van de weg verslechtert.

Binnen het onderzoeksgebied van de N 331 is een camping gelegen (Camping Kampeerboerderij Het Kamper Erve) aan de Kadoelen 9 te St Jansklooster.

2.6. Geluidsbelasting

De geluidsbelasting voor de huidige en toekomstige situatie wordt uitgedrukt in L_{den} ($L_{day/evening/night}$) uitgedrukt in de eenheid dB. Overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder (Wgh) wordt onder L_{den} verstaan de tijdsgemiddelde waarde van:

- het equivalente (gemiddeld) geluidsniveau gedurende de dagperiode (van 07.00 uur tot 19.00 uur);
- het equivalente (gemiddeld) geluidsniveau gedurende de avondperiode (van 19.00 uur tot 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB;
- het equivalente (gemiddeld) geluidsniveau gedurende de nachtperiode (van 23.00 uur tot 07.00 uur) vermeerderd met 10 dB.

De geluidsbelasting voor de huidige en toekomstige situaties wordt berekend volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012.

Op de berekende waarde wordt een correctie overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder toegepast. Dit artikel voorziet in de verwachte afname van de geluidemissie van verkeersbronnen in de toekomstige situatie. Voor wegen met een maximaal toegestane rij-snelheid van 70 km/uur of meer wordt een aftrek van 2 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder toegepast om de geluidsbelastingen op de woningen te berekenen. Voor een rij-snelheid lager dan 70 km/uur geldt een aftrek van 5 dB.

Voor de toetsing van de geluidsbelastingen aan de grenswaarden wordt uitgegaan van niet-afgeronde getallen (op 2 decimalen). Bij de afronding van de geluidsbelasting wordt de methodiek gebruikt welke is beschreven in de Wgh. Namelijk dat bij de cijfers achter de komma van exact x ,50 dB wordt afgerond op het dichtst bij gelegen even getal. Dus 50,50 wordt afgerond op 50 dB en 51,50 wordt afgerond op 52 dB. Verder wordt dus zowel 50,51 als 51,49 afgerond op 51 dB. De afronding vindt plaats op de geluidsbelasting (na toepassing van de correctie overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder).

2.7. Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Voor de bepaling van de maximale hogere grenswaarde houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidsgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied.

Onder stedelijk gebied verstaat men:

- het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Onder buitenstedelijk gebied verstaat men:

- het gebied buiten de bebouwde kom met inbegrip van het gebied binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Binnen stedelijk gebied gelden over het algemeen minder strenge maximaal te ontheffen grenswaarden dan in buitenstedelijk gebied. In het kort komt het er op neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijk gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. Het gehele onderzoeksgebied wordt beschouwd als zijnde buitenstedelijk gebied.

2.8. Wijziging van een bestaande weg

De regels voor wijziging aan een bestaande weg zijn opgenomen in afdeling 4 van hoofdstuk 6 van de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder wordt rekening gehouden met het gegeven dat niet iedere wijziging ook tot een verhoging van de geluidsbelasting leidt. Een toetsing aan de grenswaarden hoeft dan ook uitsluitend plaats te vinden als sprake is van 'reconstructie' zoals gedefinieerd in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Deze definitie luidt als volgt:

Een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

In artikel 1b lid 6 Wgh wordt voorts gesteld dat onder een wijziging op of aan een weg niet wordt verstaan een wijziging die slechts bestaat uit:

- een snelheidsverlaging, of
- de vervanging van een wegdeklaag door een wegdeklaag met dezelfde of een grotere geluidsreducerende werking.

Er is dus pas sprake van reconstructie als een wijziging aan de weg plaatsvindt en de geluidsbelasting in de toekomst ten opzichte van de grenswaarde met 2 dB of meer wordt

verhoogd. Er zal dus altijd onderzoek moeten plaatsvinden om te kunnen vaststellen of sprake is van reconstructie. Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd, geldt de grenswaardenregeling. Pas dan wordt de procedure voor reconstructie opgestart.

Als referentie voor de toetsing of sprake is van een toename van de geluidsbelasting, wordt aangehouden de geluidsbelasting in het jaar vóór de fysieke ingreep. Alleen wanneer in het verleden al een maximaal toelaatbare geluidsbelasting is vastgesteld, wordt de laagste waarde van de volgende twee waarden als referentie aangehouden:

1. de geluidsbelasting een jaar voor de fysieke ingreep;
2. de eerder vastgestelde waarde.

De ondergrens van de grenswaarde is 48 dB. Deze waarde is altijd toelaatbaar.

Als voor een woning of andere geluidsgevoelige bestemming in het verleden (voor 1 januari 2007) al een hogere waarde is vastgesteld, is dit doorgaans uitgedrukt in een etmaalwaarde in dB(A). Vanwege de wijzigingen van de Wet geluidhinder per 1 januari 2007 moet deze worden omgerekend tot een vergelijkbare waarde in Lden in dB. Vervolgens kan de eerder vastgestelde hogere waarde vergeleken worden met de geluidsbelasting in dB in het jaar voorafgaand aan de wijziging van de weg. Alleen op die manier kan de geldende grenswaarde voor die bestemming op de juiste manier worden bepaald.

Het omrekenen moet volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 op de volgende manier gebeuren:

1. bepaal op basis van de situatie in het jaar voorafgaand aan de wijziging van de weg het verschil tussen Lden en de etmaalwaarde (niet afgerond getal);
2. corrigeer de hogere waarde in dB(A) (geheel getal) op basis van het bij 1. gevonden verschil (niet afgerond getal) naar een hogere waarde in dB (dit levert een niet afgerond getal op);
3. indien het resultaat van 2 lager is dan 48 dB, dan krijgt de omgerekende hogere waarde per definitie de waarde 48 dB (ondergrens).

Als toekomstige geluidsbelasting dient de geluidsbelasting in het tiende jaar na gereedkomen van de reconstructie te worden gehanteerd.

2.9. Saneringssituatie

Een saneringssituatie is volgens de Wet geluidhinder een woning of andere geluidsgevoelige bestemming waarvan de geluidsbelasting (als etmaalwaarde) in 1986 al hoger was dan 60 dB(A). De gemeente heeft al deze situaties voor 1 januari 2009 gemeld aan VROM. Dit wordt de eindmelding genoemd.

Voor de saneringssituaties moet door de gemeente eenmalig een programma van maatregelen worden vastgesteld. Als dit niet gebeurd is, moet de sanering alsnog worden meegenomen. In dat geval wordt gesproken van 'nog niet afgehandelde sanering'. Als de sanering in het verleden al heeft plaatsgevonden, moet in het kader van de wijziging van de weg wel beoordeeld worden of mogelijk sprake is van een 'reconstructie'.

2.10. Maximaal toelaatbare grenswaarden

2.10.1. Maximale geluidsbelastingen zonder sanering

Als geen sprake is van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen waarvan de geluidsbelasting in 1986 al hoger was dan 60 dB(A), mogen de eventueel vast te stellen geluidsbelastingen niet hoger zijn dan de maximale grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Bovendien mag de verhoging ten opzichte van de geldende grenswaarde in beginsel niet meer dan 5 dB bedragen. Voor andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen gelden overeenkomstige grenswaardebepalingen. Alle maximaal vast te stellen hogere waarden in niet-saneringssituaties voor binnen- en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in tabel 2.2.

Tabel 2.2. Maximale geluidsbelastingen zonder sanering

soort geluids- gevoelige be- stemming	situatie	maximale hogere waarde (binnen- stedelijk)	maximale hogere waarde (buiten- stedelijk)
woningen	- eerder hogere waarde vastgesteld in het kader van sanering (Wgh of Spoedwet wegverbreding)	68 dB(A)	68 dB(A)
	- eerder hogere waarde vastgesteld op grond van artikel 83 of artikel 84 (oud) van de Wet geluidhinder	63 dB(A)	58 dB(A)
	- niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is maximaal 53 dB	63 dB(A)	58 dB(A)
	- niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is hoger dan 53 dB	68 dB(A)	68 dB(A)
onderwijsge- bouwen ziekenhuizen en verpleeghuizen	- eerder hogere waarde vastgesteld in het kader van sanering (Wgh of Spoedwet wegverbreding)	68 dB(A)	68 dB(A)
	- eerder hogere waarde vastgesteld op grond van artikel 83 of artikel 84 (oud) van de Wet geluidhinder	63 dB(A)	58 dB(A)
	- niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is maximaal 53 dB	63 dB(A)	58 dB(A)
	- niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is hoger dan 53 dB	68 dB(A)	68 dB(A)

2.10.2. Maximale geluidsbelastingen met sanering

Als sprake is van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen waarvan de geluidsbelasting in 1986 al hoger was dan 60 dB(A) ('saneringssituaties'), gelden de ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen en maximaal vast te stellen hogere waarden uit de Wet geluidhinder.

Voor andere geluidsgevoelige gebouwen gelden overeenkomstige grenswaardebepalingen. Anders dan in paragraaf 2.10 is bij saneringssituaties geen onderscheid naar binnenstedelijk of buitenstedelijk gebied. Alle grenswaarden en maximaal vast te stellen geluidsbelastingen in saneringssituaties zijn opgenomen in tabel 2.3 (zonder eerdere waardevaststelling) en tabel 2.4 (met eerder vastgestelde hogere waarde).

**Tabel 2.3. Maximale hogere waarden in saneringssituaties zonder eerdere waarde-
vaststelling**

soort geluidsgevoelige bestemming	maximale hogere waarde
woning	68 dB(A)
scholen	68 dB(A)
ziekenhuizen, verpleeghuizen	68 dB(A)
andere gezondheidszorggebouwen	65 dB(A)

**Tabel 2.4. Maximale hogere waarden in saneringssituaties met eerdere waarde-
vaststelling**

soort geluidsgevoelige bestemming	maximale hogere waarde
woning	68 dB(A)
scholen	68 dB(A)
ziekenhuizen, verpleeghuizen	68 dB(A)
andere gezondheidszorggebouwen	65 dB(A)

2.11. Gevelonderzoek

Als er een hogere grenswaarde wordt vastgesteld moet er ook een onderzoek plaatsvinden naar de geluidsisolerende eigenschappen van de gevel van het gebouw, waarbij wordt bepaald of de binnenwaarde aan de wettelijke normen voldoet. Als dat niet het geval is moet de gevel beter tegen het geluid worden geïsoleerd. Voor woningen waarbij sprake is van sanering bedraagt het maximaal binnenniveau 43 dB en voor andere woningen is dit 33 dB. Dit onderzoek vindt alleen plaats voor geluidgevoelige bestemmingen waarvoor een hogere waardeprocedure moet worden doorlopen.

Dit onderzoek vindt in een later stadium plaats, na de vaststelling van het bestemmingsplan omdat dit niet tot het bestemmingsplan of de hogere grenswaarde procedure behoort.

2.12. Rekenmethode voor cumulatie

Indien hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld voor een weg, zal ook een beoordeling plaats vinden naar de geluidsbelasting van alle gezoneerde geluidbronnen, zoals gezoneerde industrieterreinen, spoorwegen en andere relevante wegen. Voor het in kaart brengen van het cumulatieve effect van meerdere gezoneerde geluidsbronnen is een rekenmethode ontwikkeld waarmee de gecumuleerde geluidsbelasting wordt berekend. Het basisprincipe van deze methode is dat de geluidsbelastingen vanwege de verschillende bronnen naar rato van hun hinderbijdrage worden opgeteld. Hierbij worden de geluidsbelastingen van de verschillende bronnen omgerekend naar een standaard van wegverkeer.

Bij de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting wordt de aftrek volgens artikel 110g Wgh niet toegepast.

3. UITGANGSPUNTEN

3.1. Onderzochte wegen

De N 331 wordt omgebouwd tussen Zwartsluis en Vollenhove. De wegen die aansluiten op de N 331 worden fysiek niet gewijzigd. De N 331 is binnen het onderzoeksgebied buitenedig gelege. De parallelweg en de hoofdrijbanen zijn getoetst als zijnde één weg.

Onderzochte situaties

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de situaties genoemd in tabel 3.1.

Tabel 3.1. Onderzochte situaties

jaar	doelstelling
2013*	één jaar voor de wijziging van de weg, voor het bepalen van de grenswaarden
2025**	situatie 10 jaar na openstelling van weg voor toetsen van toename ten opzichte van 2014

* 1 jaar voor aanvang van wijziging weg.

** 10 jaar na openstelling weg.

Het jaar 2013 is één jaar voor de wijziging van de bestaande wegen. Op basis van de resultaten peiljaar 2013 worden de grenswaarden voor de bestaande wegen bepaald. Het jaar 2025 is 10 jaar na openstelling van de omgebouwde N 331. Op basis hiervan wordt voor de N 331 getoetst of er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en of er sprake is van reconstructie.

3.2. Hogere waarden

Voor het toetsen aan de grenswaarden van de Wgh dienen ook de eerder vastgestelde hogere waarden in beeld te worden gebracht. De provincie Overijssel heeft aangegeven dat binnen het onderzoeksgebied niet eerder hogere waarden zijn vastgesteld.

3.3. Sanering

Op basis van aangeleverde lijst Eindmelding sanering Wegverkeerslawaaï door Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) volgt dat er binnen het onderzoeksgebied van de N 331 er woningen zijn waar sprake is van niet afgehandelde sanering. In tabel 3.2 zijn deze woningen opgenomen.

Tabel 3.2. Woningen waar sprake is van niet afgehandelde sanering

adres	gemeente
Oppen Swolle 25	Steenwijkerland
Oppen Swolle 60	Steenwijkerland

De woning gelegen aan de Oppen Swolle 60 wordt als gevolg van de ombouw N 331 gecomoveerd. De woning wordt herbouwd (vervangende nieuwbouw). Bij nieuwbouw kan er geen sprake zijn van niet afgehandelde sanering.

3.4. Rekenmethode en rekenmodel

Ter bepaling van de geluidsbelastingen vanwege de N 331 is een akoestisch rekenmodel opgesteld voor de peiljaren 2013 en 2025. In de rekenmodellen zijn de relevante objecten en wegen ingevoerd. De modellering is conform het Reken- en meetvoorschrift geluid

2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met het computerprogramma 'Geomilieu', versie 2.11 dat gebaseerd is op standaard rekenmethode II.

In het rekenmodel zijn op de relevante woningen binnen de geluidszone van de N 331 beoordelingspunten gelegd. Het geluidsniveau is op de beoordelingspunten invallend berekend. Op de berekende waarden, voor zowel de huidige als de toekomstige situatie is de aftrek toegepast volgens artikel 110g Wgh (zie paragraaf 2.6).

De situering van de beoordelingspunten is opgenomen in bijlage I.

3.5. Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten die in de berekeningsmodellen voor de dag-, avond- of nachtperiode worden gebruikt, worden uitgedrukt in het gemiddeld aantal motorvoertuigen dat in de betreffende etmaalperiode per uur over de weg rijdt (gemiddeld over het jaar). De verkeersintensiteit verschilt per wegvak. Voor de voertuigen is onderscheid gemaakt naar het type voertuig.

De verkeersintensiteiten voor de peiljaren 2013 en 2025 zijn aangeleverd door de provincie Overijssel. Voor een aantal doorsneden zijn de intensiteiten samengevat.

De afgeronde verkeerscijfers zijn samengevat voor de huidige situatie in tabel 3.3 en voor de toekomstige situatie in tabel 3.4. In de tabellen zijn de landbouwvoertuigen (onderdeel van het zware verkeer) tussen haken weergegeven in de tabellen.

De verkeersgegevens in het kader van het voorliggend akoestisch onderzoek zijn afkomstig van de provincie Overijssel.

Tabel 3.3. Verkeerscijfers 2013

wegvak	mvt in de dagperiode			mvt in de avondperiode			mvt in de nachtperiode		
	lv	mv	zv	lv	mv	zv	lv	mv	zv
hoofddrijbaan									
Zwartsluis-Kadoelerweg	3.737	313	121	600	26	9	441	32	14
Kadoelerweg-Vollenhove	2.633	238	68	410	17	5	280	24	9
parallelweg									
Westeinde - Veerweg	-	-	- (6)	-	-	-	-	-	-
Wolvenjacht - Veerweg	-	-	- (6)	-	-	-	-	-	-
Veerweg - Barsbeek	-	-	- (9)	-	-	-	-	-	-
Barsbeek - Dennenbos	42	-	- (7)	6	-	-	5	-	-
Dennenbos - Kadoelerweg ¹	55	3	- (7)	8	-	-	6	-	-
Dennenbos - Kadoelerweg ²	99	12	15 (15)	15	2	2	11	1	2
Kadoelerweg - Halleweg	82	18	21 (6)	12	3	3	9	2	2

1) nabij Dennenbos.

2) nabij Kadoelerweg.

Op een deel van het tracé (tracédeel rotonde Westeinde-De Krieger) is het in de huidige situatie nog toegestaan dat langzaam gemotoriseerd verkeer op de hoofddrijbaan rijdt (onder andere landbouwvoertuigen). In de huidige situatie komt dat niet tot uitdrukking in de verkeerscijfers voor de hoofddrijbaan. Deze aantallen langzaam gemotoriseerd verkeer zijn echter zeer klein ten opzichte van het totaal op de hoofddrijbaan en daarmee niet relevant op de berekende geluidsbelasting.

Tabel 3.4. Verkeerscijfers 2025

wegvak	mvt/uur in de dag			mvt/uur in de avond			mvt/uur in de nacht		
	lv	mv	zv	lv	mv	zv	lv	mv	zv
hoofddrijbaan									
Zwartsluis-Kadoelerweg	4.433	371	143	711	31	11	523	38	17
Kadoelerweg-Vollenhove	2.821	255	72	439	18	5	300	26	10
parallelweg									
Westeinde - Veerweg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wolvenjacht - Veerweg	-	-	- (12)	-	-	-	-	-	-
Veerweg - Barsbeek	72	7	- (9)	11	1	-	8	1	-
Barsbeek - Dennenbos	106	10	- (26)	16	2	-	12	1	-
Dennenbos - Kadoelerweg	178	14	17 (28)	27	2	3	20	2	2
Kadoelerweg - Halleweg	185	31	24 (6)	28	5	4	21	3	3

3.6. Snelheden en obstakeltoeslagen

Rekening houdend met de maximumsnelheid, zijn de snelheden in het rekenmodel, voor de peiljaren 2013 en 2025, als volgt ingevoerd:

- 80 km/uur voor alle voertuigcategorieën (geen landbouwvoertuigen) op de hoofddrijbaan van de N 331;
- 60 km/uur voor alle voertuigcategorieën (uitgezonderd landbouwvoertuigen) op de parallelweg van de N 331;
- 50 km/uur voor tractoren op de parallelweg van de N 331;
- 35 km/uur voor alle voertuigcategorieën op rotondes.

Vanwege het grote verschil (groter dan factor 2) in rijsnelheid op de (toekomstige) rotondes en de hoofddrijbaan van de N 331 is er conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 een obstakeltoeslag (minirotonde) toegepast voor de (toekomstige) rotondes. Deze toeslag is gebaseerd op de extra geluidemissie bij optrekkend en remmend verkeer nabij de rotonde.

3.7. Wegdekverharding

Op de hoofddrijbaan en parallelweg is voor de huidige en toekomstige situatie tussen Zwartsluis en Vollenhove uitgegaan van dicht asfalt beton (DAB¹). Met uitzondering van de hoofddrijbaan gelegen tussen km 20.500 (ter hoogte van de Barsbeek) tot aan Vollenhove. Voor dit gedeelte is in de huidige en toekomstige situatie uitgegaan van steenmastiakasfalt 0/6 (SMA 0/6). SMA 0/6 heeft een (gering) geluidreducerend effect.

De parameters die de geluidsafstraling van wegdektypen bepalen, zijn conform bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

3.8. Geluidsschermen en wallen

Binnen de onderzoeksgebieden zijn in de huidige situatie geen geluidsschermen of wallen aanwezig. Wel is er rekening gehouden met de afschermende werking van dijklichamen.

¹ Dit komt akoestisch overeen met SMA 0/8 en 0/11.

3.9. Bodemgebieden

In het rekenmodel wordt rekening gehouden met de akoestische eigenschappen van de bodem. Grasland en soortgelijke oppervlakken zijn als zacht bodemgebied ingevoerd. Akoestisch relevante harde bodemoppervlakken, zoals wegen en wateroppervlakken zijn als harde bodemgebieden ingevoerd.

3.10. Ontwerp

Voor de ligging van de aangepaste N 331 en de gewijzigde bestaande wegen is gebruikt gemaakt van de ontwerp tekeningen die zijn opgesteld door Witteveen+Bos.

3.11. Bronnen van belang voor gecumuleerde geluidsbelasting

Bij de aanvraag van een hogere waarde dient ook de gecumuleerde geluidsbelasting in beeld te worden gebracht. Bij de berekening worden alleen gezoneerde geluidbronnen meegenomen. Binnen het onderzoeksgebied van de N 331 zijn geen andere gezoneerde bronnen gelegen dan overige wegen. Afhankelijk van de locatie van de woningen waar eventueel een hogere waarde moet worden aangevraagd, dienen deze overige wegen te worden beschouwd, voor de gecumuleerde geluidsbelasting.

3.12. Natura-2000

Het tracédeel tussen Zwartsluis - de Krieger ligt tussen drie Natura 2000-gebieden in, te weten Natura 2000-gebied Zwarte Meer, Natura 2000-gebied Zwarte Water en Natura 2000-gebied De Wieden.

In het kader van de fase van het opstellen van het Plan in Hoofdlijnen is een PlanMER¹ opgesteld. Dit PlanMER geeft inzicht in de effecten van de maatregelen aan de N 331 op deze Natura2000-gebieden. Daarnaast is een Passende Beoordeling² opgesteld. Tezamen met de genoemde PlanMER en Passende Beoordeling wordt in de toelichting van het bestemmingsplan Zwartsluis-Vollenhove het thema natuur (Natura 2000) beschouwd. Voor wat betreft het onderdeel geluid/verstoring dat invloed uitoefent op natuur (Natura 2000) wordt in dit akoestisch onderzoek verwezen naar de paragraaf natuur van de toelichting van het bestemmingsplan, de PlanMER en de Passende Beoordeling.

¹ Huuskes, M, Krijgsman, F. en Tabak, A. (allen Arcadis), 2011, M.e.r. N331 Zwartsluis - Vollenhove - Inrichting als gebiedsontsluitingsweg, In opdracht van de Provincie Overijssel.

² Tabak, A, 2011 (Arcadis). Passende beoordeling reconstructie N331. In opdracht van de Provincie Overijssel.

4. BEREKENINGSRESULTATEN

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk zijn de berekeningsresultaten opgenomen. Alle resultaten zijn inclusief aftrek volgens artikel 110g Wgh (zie paragraaf 2.6).

4.2. Resultaten N 331

Geluidsgevoelige bestemmingen

De berekeningsresultaten als gevolg van de wijziging van de N 331, met de bijbehorende toetsing of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh, zijn hierna weergegeven. In onderstaande tabel 4.1 zijn enkel de woningen opgenomen waarbij sprake is van een niet afgehandelde sanering of reconstructie in de zin van de Wgh. Een complete lijst met berekeningsresultaten is opgenomen in bijlage II.

Tabel 4.1. Resultaten geluidsonderzoek N 331 Zwartsluis-Vollenhove

reken-punt nr.	adres	hoogte in m	huidig in dB	grenswaarde in dB	toekomst in dB	overschrijding in dB	recon-structie
woning waar sprake is van niet afgehandelde sanering							
161	Oppen Swolle 25	1.5	62.05	62.05	56.58	- 5,47	nee
161		4.5	62.34	62.34	58.18	- 4,16	nee
woningen waar sprake is van reconstructie							
193	Oppen Swolle 52	1.5	46.85	48.00	49.37	1.37	nee
193		4.5	47.97	48.00	50.09	2.09	ja
195	Oppen Swolle 54	1.5	46.81	48.00	49.62	1.62	ja
195		4.5	47.76	48.00	50.14	2.14	ja

* Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd is de gecumuleerde geluidsbelasting in beeld gebracht.

Voor twee woningen is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als gevolg van de wijziging van de N 331. De toename bedraagt maximaal afgerond 2 dB, waardoor de maximale toename van 5 dB nergens wordt overschreden.

Verklaring waarom er juist voor deze woningen sprake is van een reconstructie

Beide woningen liggen ten opzichte van omliggende woningen, verder van de hoofdrijbaan en vrij dichtbij de parallelweg. Daardoor is de invloed van de parallelweg relatief groter dan wanneer woningen dicht op de hoofdrijbaan zijn gesitueerd. Door de wijziging van de hoofdrijbaan is de verkeersafwikkeling op de parallelweg gewijzigd (toegenomen). Deze wijziging is relatief groot, omdat er momenteel weinig verkeer over de parallelweg rijdt en in de toekomst relatief gezien sterk toeneemt.

De geluidsbelasting van de hoofdrijbaan neemt licht toe als gevolg van de autonome verkeersgroei. De geluidsbelasting van de parallelweg neemt relatief veel toe. De geluidsbelasting op beide woningen bedraagt als gevolg van enkel de hoofdrijbaan en de parallelweg beiden circa 49 dB. De toetsing aan grenswaarden zijn gebaseerd op de hoofdrijbaan en parallelweg tezamen. Door de relevante invloed van de parallelweg neemt de geluidsbelasting op de betreffende woningen toe met 1,5 dB of meer, waardoor sprake is van een formele reconstructie.

Voor één woning, binnen het onderzoeksgebied van de N 331, gelegen aan de Oppen Swolle 25 is (nog) sprake van een niet opgeloste saneringssituatie. De geluidsbelasting in 1986 bedroeg meer dan 60 dB(A) (zogenaamde B-lijst-woningen). Voor deze woning is als

gevolg van de ombouw van de N 331 geen sprake van reconstructie. De geluidsbelasting neemt tussen de huidige en toekomstige situatie af van 62 dB naar 58 dB.

De afname in de geluidsbelasting is een gevolg van de grotere afstand na ombouw van de N 331 tussen de weg en de woning. Daarnaast wordt ter hoogte van de woning in het kader van de ombouw een rotonde aangelegd. De rijsnelheid en als gevolg daarvan de geluidsemissie neemt af. Ook mag als gevolg van de lagere rijsnelheid een hogere aftrek conform art. 110g Wgh worden toegepast hetgeen een positief effect heeft op de berekende geluidsbelasting voor de toekomstige situatie. Ondanks dat er sprake is van een afname van de geluidsbelasting zal voor deze woning wel een hogere waarde aangevraagd moeten worden.

Omdat sprake is van een reconstructie-effect is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar het reduceren van de geluidsbelasting. De bevindingen zijn beschreven in hoofdstuk 5.

Camping

Binnen het onderzoeksgebied van de N 331 is een camping gelegen (Camping Kampeerboerderij Het Kamper Erve) aan de Kadoelen 9 te St. Jansklooster. Ondanks dat een camping niet geluidsgevoelig is volgens de Wet geluidhinder dient de geluidsbelasting, indien relevant, wel in beeld te worden gebracht.

Uit bijlage II volgt dat voor woningen die dicht bij de N 331 zijn gelegen (onder andere Kadoelen 2a) dan de camping de geluidsbelasting in de toekomstige situatie ruim minder bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de camping zal daarom de geluidsbelasting ook minder bedragen dan de voorkeursgrenswaarde zoals geldt voor woningen volgens de Wet geluidhinder. Voor de camping heeft daarom geen nadere afweging naar maatregelen plaatsgevonden.

4.3. Vervangende nieuwbouw Oppen Swolle 60

In het voorliggend onderzoek is de invulling van de herbouw van de woning Oppen Swolle 60 separaat verwerkt. Ten behoeve van de ombouw N 331 wordt de woning Oppen Swolle 60 geamoveerd. De woning wordt herbouwd (wens huidige bewoners) op hetzelfde perceel (vervangende nieuwbouw). In afbeelding 4.1 is de locatie van de nieuwe woning weergegeven met de daarbij behorende locatie van de toetspunten.

Afbeelding 4.1. Locatie berekeningspunten Oppen Swolle 60



In onderstaande tabel 4.2 zijn de geluidbelastingen ter plaatse van de toetspunten weergegeven. Hierbij is tevens aangegeven of wordt voldaan aan de grenswaarden zoals die zijn gesteld in de Wet geluidhinder. Deze berekeningsresultaten zijn alleen in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2. Resultaten geluidsonderzoek Oppen Swolle 60

rekenpunt nr.	hoogte in m	grenswaarde in dB	toekomst in dB	overschrijding in dB
1000	1.5	48 / 58	58	10 / --
	4.5	48 / 58	59	nvt *
1001	1.5	48 / 58	57	9 / --
	4.5	48 / 58	58	nvt *
1002	1.5	48 / 58	58	10 / --
	4.5	48 / 58	59	nvt *
1003	1.5	48 / 58	58	10 / --
1004	1.5	48 / 58	56	8 / --
1005	1.5	48 / 58	52	4 / --
	4.5	48 / 58	54	6 / --
1006	1.5	48 / 58	50	2 / --
	4.5	48 / 58	52	4 / --
1007	1.5	48 / 58	53	5 / --
	4.5	48 / 58	55	7 / --
1008	1.5	48 / 58	41	-- / --
	4.5	48 / 58	44	-- / --

* toetsing is niet van toepassing aangezien sprake is van een doof geveldeel

Uit de bovenstaande berekeningsresultaten kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Echter wordt op geen van de te toetsen beoordelingspunten de maximaal te ontheffen waarde van 58 dB overschreden.

Voor beoordelingspunt 1000 op een berekeningshoogte van 4,5 meter geldt dat het raam in dit geveldeel (boven de portiek op de 1e verdieping) te openen delen mag hebben, omdat er geen geluidgevoelige ruimte (overloop) achter gelegen is. Voor de beoordelingspunten 1001 en 1002 op een beoordelingshoogte van 4,5 meter, geldt dat deze doof worden uitgevoerd. In deze geveldelen zitten geen ramen of andere te openen delen.

5. GELUIDSREDUCERENDE MAATREGELEN

Uit paragraaf 4.2 en tabel 4.1 blijkt dat er twee woningen (Oppen Swolle 52 en 54) zijn waar sprake is van reconstructie als gevolg van de ombouw N 331. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) is met 50 dB gering te noemen. Voor deze twee woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd.

Daarnaast dient ook een beoordeling van geluidreducerende maatregelen te worden gemaakt voor Oppen Swolle 25, waar sprake is van een niet afgehandelde saneringssituatie. Ook voor deze woning dient een hogere waarde te worden aangevraagd.

In het kader van de hogere waarde procedure moet beoordeeld worden of geluidsreducerende maatregelen mogelijk en doelmatig zijn. Indien dat niet het geval is, moet het binnenniveau (geluid binnen in de woning) getoetst worden en moet het bevoegd gezag. Binnen het project is er sprake van zowel een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als een niet afgehandelde saneringssituatie. Het besluit voor een te verlenen hogere waarde ligt daardoor bij de minister.

Ook voor de woning aan de Oppen Swolle 60 dient bij realisatie een hogere waarde procedure gevolgd te worden. Echter zal voor deze situatie het bevoegd gezag voor de toekenning van de hogere waarde liggen bij de gemeente Steenwijkerland.

5.1. Beoordeling geluidsreducerende maatregelen

Bij het beoordelen van maatregelen wordt in eerste instantie gekeken naar bronmaatregelen (stil wegdek) en vervolgens naar de overdrachtsmaatregelen (schermen). Het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting is niet nodig als de maatregelen onvoldoende doeltreffend, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5.1.1. Bronmaatregelen

De geluidsreductie van een stil wegdek is afhankelijk van de verkeerssnelheid en het type bron (personenauto of vrachtwagen). Een stil asfalt heeft voornamelijk effect op het bandengeluid. Bij lage snelheden overheerst het motorgeluid in tegenstelling tot het bandengeluid bij hoge snelheden. De geluidsreductie voor personenauto's groter is dan voor vrachtwagens.

Reconstructie

Oppen Swolle 52 en 54 zijn gelegen aan de parallelweg. Voor deze woningen geldt dat de geluidsbijdrage van de hoofdrijbaan en de parallelweg ongeveer gelijk is. Om een optimaal geluidsreducerend effect te behalen, dient zowel de parallelweg als de hoofdrijbaan van stil asfalt te worden voorzien.

Op de hoofdrijbaan van het tracédeel waar beide woningen zijn gelegen is de weg reeds voorzien van een geluidreducerend wegdek (SMA 0/6). Om hier een verbetering te realiseren zal hier een nog stiller wegdek aangelegd moeten worden. Het toepassen van een stil asfalt op de parallelweg heeft echter beperkt effect door de lage rijsnelheid van de motorvoertuigen (motorgeluid overheerst bandengeluid). Bovendien zal het effect van het stil asfalt sterk worden beperkt door vervuiling (dichtslibben van de open structuur) als gevolg van de landbouwvoertuigen. Daarmee is het toepassen van stil asfalt op de parallelweg niet doeltreffend.

Het enkel toepassen van een stiller asfalt op de hoofdrijbaan heeft een beperkte reductie van de geluidsbelasting tot gevolg. Bij het toepassen van stille wegdekken wordt vanuit beheer en onderhoud normaliter een minimale afstand geëist waar stil asfalt gelegd moet worden. Veelal wordt hiervoor een minimale afstand van 500 meter aangehouden. Dat betekent een grote investering voor een relatief gering effect op de te reduceren geluidsbelasting. De kosten van de maatregelen staan daarmee niet in verhouding tot het behalen effect voor twee woningen. Bronmaatregelen zijn om deze reden (financieel) niet doelmatig.

Sanering

Voor de woning aan de Oppen Swolle 25 (niet afgehandelde saneringssituatie) dient ook een beoordeling van mogelijke geluidreducerende maatregelen worden gegeven. De woning is direct naast een rotonde gesitueerd, waardoor het toepassen van een geluidreducerend wegdek technisch niet realistisch is, vanwege het wringend verkeer. Verder zal de geluidsbelasting, door het toepassen van een stil wegdek, niet gereduceerd worden tot aan de voorkeursgrenswaarde.

Herbouw Oppen Swolle 60

Voor de herbouw van de bestaande woning Oppen Swolle 60 is het toepassen van een stil wegdek niet mogelijk omdat de woning is gelegen in de directe nabijheid van een kruising, waardoor als gevolg van wringend verkeer geen stilwegdek gerealiseerd kan worden. Verder zullen de kosten van de maatregel niet in verhouding tot het behalen effect voor een enkele woning. Bronmaatregelen zijn om deze reden (financieel) niet doelmatig.

5.1.2. Overdrachtsmaatregelen

Reconstructie

Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het plaatsen van geluidsschermen. Voor de situatie met de twee reconstructiesituaties is sprake van twee wegvakken die maatgevend zijn (hoofdrijbaan en parallelweg). De effectiviteit van een geluidsscherm langs één van de beide wegvakken is daardoor niet afdoende. Dat betekent een grote investering voor een relatief gering effect in te reduceren geluidsbelasting. De kosten van de maatregelen staan daarmee niet in verhouding tot het behalen effect voor twee woningen. Daarmee is deze maatregel (financieel) niet doelmatig.

Sanering

Het toepassen van een geluidsscherm voor één woning (Oppen Swolle 25) is niet (financieel) doelmatig. Om de geluidsbelasting te reduceren tot aan de voorkeursgrenswaarde is een aanzienlijk scherm nodig, waar enkel één woning profijt van heeft.

Naast de financiële afweging geldt dat ook afgewogen moet worden of de afschermdende maatregel bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of landschappelijke aard. In onderhavig geval geldt dat een eventueel geluidsscherm vanuit landschappelijke overwegingen niet gewenst is.

Herbouw Oppen Swolle 60

Het toepassen van een geluidsscherm voor een woning (Oppen Swolle 60) is niet (financieel) doelmatig. Om de geluidsbelasting te reduceren tot aan de voorkeursgrenswaarde is een aanzienlijk scherm nodig, waar enkel één woning profijt van heeft.

Naast de financiële afweging geldt dat ook afgewogen moet worden of de afschermdende maatregel bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige

of landschappelijke aard. In onderhavig geval geldt dat een eventueel geluidsscherp vanuit landschappelijke overwegingen niet gewenst is.

5.1.3. Binnenniveau toetsen

Indien maatregelen aan de bron en in de overdracht niet mogelijk of onvoldoende effect hebben om de overschrijding geheel weg te nemen, zal het binnenniveau (geluid binnen in de woning) getoetst moeten worden. Om het binnenniveau te verlagen, zijn - afhankelijk van de geluidsbelasting en de opbouw van de gevel - maatregelen aan de gevel noodzakelijk. Voor de woningen Oppen Swolle 52, 54 en 60 dient in het kader van de aanvraag voor een hogere waarde wel een akoestisch beoordeling gegeven te worden van het te garanderen binnenniveau van 33 dB.

Voor de hogere waarde welke aangevraagd moet worden voor het afhandelen van de saneringssituatie dient een beoordeling van het binnenniveau plaats te vinden. In het geval van sanering bedraagt het te garanderen binnenniveau 43 dB.

5.1.4. Vaststellen hogere waarde

Geluidsreducerende maatregelen zijn niet doelmatig gebleken. Om deze reden zal voor Oppen Swolle 52 en Oppen Swolle 54 een hogere waarde van 50 dB moeten worden aangevraagd. Voor de woning aan de Oppen Swolle 25 dient een hogere waarde te worden verleend van 58 dB.

De minister is het bevoegd gezag in deze, aangezien hier naast een formele reconstructie ook sprake is van het afhandelen van een saneringssituatie.

Voor de woning aan de Oppen Swolle 60 dient een hogere waarde van 58 dB te worden aangevraagd. Voor de vaststelling van deze hogere waarde is de gemeente Steenwijkerland het bevoegd gezag.

6. CONCLUSIES

Binnen het onderzoeksgebied van de N 331 is één woning gelegen waar sprake is van een nog niet afgehandelde sanering. Het betreft het adres, Oppen Swolle 25.

De woning gelegen aan de Oppen Swolle 60 wordt als gevolg van de ombouw N 331 gecomoveerd. De woning wordt herbouwd (vervangende nieuwbouw). Bij nieuwbouw kan er geen sprake zijn van niet afgehandelde sanering. Voor de woning gelegen aan de Oppen Swolle 25 is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Wel dient voor deze woning een hogere waarde te worden verleend, omdat hiermee de sanering formeel wordt afgehandeld.

Voor twee woningen is er sprake van reconstructie. Het betreft de volgende adressen:

- Oppen Swolle 52;
- Oppen Swolle 54.

Maatregelen om de geluidsbelasting voor de reconstructie woningen en de saneringswoning te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde zijn niet doelmatig, omdat de kosten van maatregelen niet in verhouding staan met het behalen effect voor de betreffende woningen. In onderhavig geval geldt tevens dat een geluidsscherm vanuit landschappelijke overwegingen niet gewenst is.

Geadviseerd wordt voor de woningen zoals opgenomen in tabel 6.1 een hogere waarde aan te vragen.

Tabel 6.1. Aan te vragen hogere waarden

rekenpunt nr.	adres	postcode	aan te vragen hogere waarde in dB	gecumuleerde geluidsbelasting in dB
161	Oppen Swolle 25	8064 PZ	58	61
193	Oppen Swolle 52	8325 PH	50	54
195	Oppen Swolle 54	8325 PH	50	54
1002	Oppen Swolle 60	8325 PH	58	62

Voor de bepaling van de gecumuleerde geluidsbelasting mag conform de Wet geluidhinder de aftrek van art. 110g Wgh niet worden toegepast. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt gebruikt voor de beoordeling van het vereiste binnenniveau.

Als er een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, moet er ook een onderzoek plaatsvinden naar de geluidsisolerende eigenschappen van de gevel van de woning, waarbij wordt bepaald of de binnenwaarde aan de wettelijke normen voldoet. Als dat niet het geval is, moeten geluidwerende maatregelen aan de gevel worden genomen. Voor woningen waarvoor sprake is van reconstructie bedraagt het te garanderen binnenniveau 33 dB.

Voor de hogere waarde welke aangevraagd moet worden voor het afhandelen van de saneringssituatie dient een beoordeling van het binnenniveau plaats te vinden. In het geval van sanering bedraagt het te garanderen binnenniveau 43 dB. Dit onderzoek vindt in een later stadium plaats, na de vaststelling van het bestemmingsplan omdat dit niet tot het bestemmingsplan of de hogere grenswaarde procedure behoort.

Voor de camping gelegen aan de Kadoelen 9 bedraagt de geluidsbelasting minder dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zoals geldt voor woningen volgens de Wet geluidhinder. Voor de camping heeft daarom geen nadere afweging naar maatregelen plaatsgevonden.

BIJLAGE I REKENMODEL



- rekenpunten
- wegen toekomst
- gebouwen
- bodemgebieden (hard)
- minirotonde
- geluidszone

getekend: ing. J.A.J. Snijders

gecontroleerd: ing. H.H. Bakker

goedgekeurd: ing. H.H. Bakker

versie: definitief

datum: 30-11-2012

tekeningnr: 01

formaat: A3 liggend

schaal: 1:5500

050100150200250 m

Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove

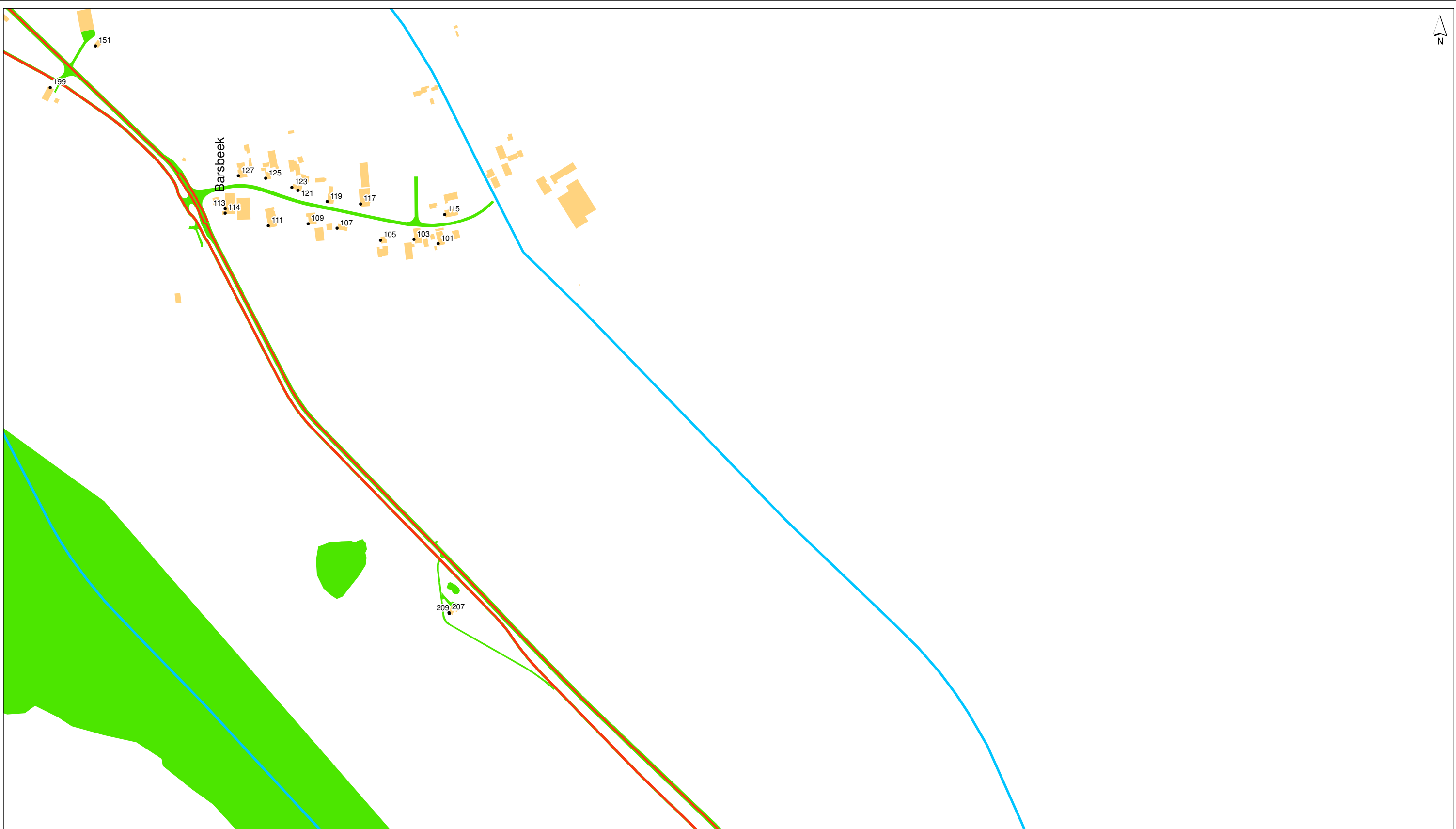
Rekenmodel toekomstige situatie

opdrachtgever: provincie Overijssel

projectnaam: Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove

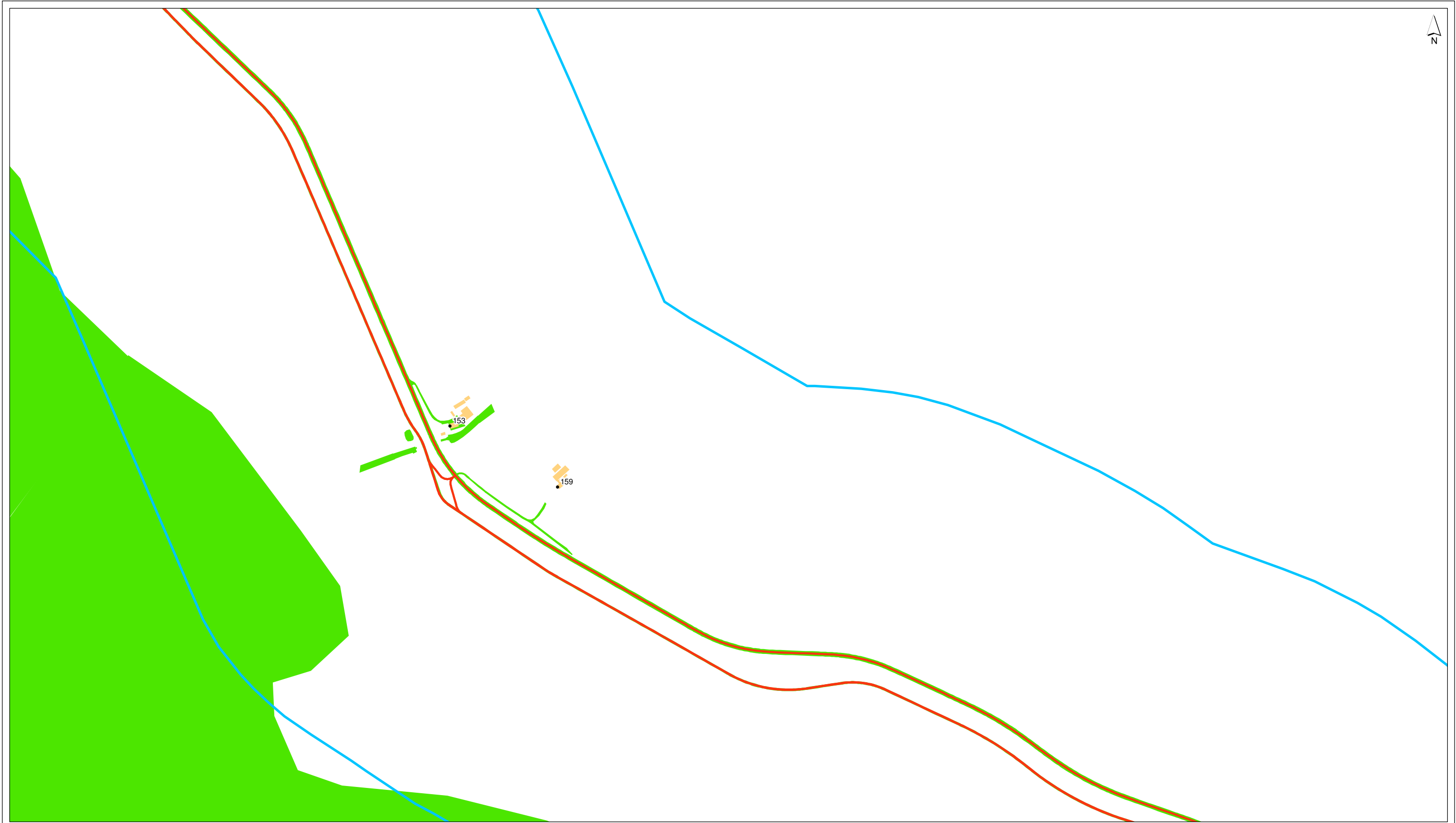
projectcode: ZL384-245

Witteveen + Bos



- rekenpunten
- wegen toekomst
- gebouwen
- bodemgebieden (hard)
- minirotonde
- geluidszone

getekend: ing. J.A.J. Snijders gecontroleerd: ing. H.H. Bakker goedgekeurd: ing. H.H. Bakker versie: definitief datum: 30-11-2012 tekeningnr: 02	Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove	
	Rekenmodel toekomstige situatie	
	opdrachtgever: provincie Overijssel projectnaam: Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove projectcode: ZL384-245	
formaat: A3 liggend schaal: 1:5500 050100150200250 m	Witteveen Bos	



- rekenpunten
- wegen toekomst
- gebouwen
- bodengebieden (hard)
- minirotonde
- geluidszone

getekend: ing. J.A.J. Snijders gecontroleerd: ing. H.H. Bakker goedgekeurd: ing. H.H. Bakker versie: definitief datum: 30-11-2012 tekeningnr: 03 formaat: A3 liggend schaal: 1:5500 0 50 100 150 200 250 m	Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove
	Rekenmodel toekomstige situatie
	opdrachtgever: provincie Overijssel projectnaam: Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove projectcode: ZL384-245





- rekenpunten
- wegen toekomst
- gebouwen
- bodemgebieden (hard)
- minirotonde
- geluidszone

Witteveen+Bos

D:\projecten\N331\04_arcgis\media\afbeelding.mxd 30-11-2012 12:10:30

getekend: ing. J.A.J. Snijders
gecontroleerd: ing. H.H. Bakker
goedgekeurd: ing. H.H. Bakker
versie: definitief
datum: 30-11-2012
tekeningnr: 04

formaat: A3 liggend
schaal: 1:5500
0 50 100 150 200 250 m

Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove

Rekenmodel toekomstige situatie

opdrachtgever: provincie Overijssel
projectnaam: Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove
projectcode: ZL384-245

Witteveen + Bos

BIJLAGE II BEREKENINGSRESULTATEN

Bijlagetabel II.1. Resultaten N 331 (reconstructie), inclusief aftrek art.110g Wgh

adres	waarnepunt	waarneemhoogte in m	huidige situatie (2012) in dB	eerder vastgestelde hogere waarde in dB	(voorkeurs-) grenswaarde in dB	toekomstige situatie (2023) in dB	toename t.o.v.(voorkeurs-) grenswaarde in dB	reconstructie	aan te vragen hogere waarde in dB
Barsbeek 33	101	1,5	35,87	-	48,00	36,54	-	-	-
	101	4,5	37,83	-	48,00	38,53	-	-	-
Barsbeek 35	103	1,5	34,11	-	48,00	34,74	-	-	-
	103	4,5	40,01	-	48,00	40,72	-	-	-
Barsbeek 37	105	1,5	40,63	-	48,00	41,35	-	-	-
	105	4,5	42,84	-	48,00	43,58	-	-	-
Barsbeek 37a	107	1,5	39,87	-	48,00	40,68	-	-	-
	107	4,5	42,60	-	48,00	43,40	-	-	-
Barsbeek 39	109	1,5	44,85	-	48,00	45,66	-	-	-
	109	4,5	45,88	-	48,00	46,67	-	-	-
Barsbeek 41	111	1,5	48,33	-	48,33	49,11	0,78	-	-
	111	4,5	49,70	-	49,70	50,46	0,76	-	-
Barsbeek 43	113	1,5	52,15	-	52,15	52,67	0,52	-	-
	113	4,5	55,23	-	55,23	55,84	0,61	-	-
Barsbeek 43	114	1,5	43,78	-	48,00	44,41	-	-	-
	114	4,5	56,21	-	56,21	56,84	0,63	-	-
Barsbeek 90	115	1,5	33,17	-	48,00	34,19	-	-	-
	115	4,5	35,51	-	48,00	36,41	-	-	-
Barsbeek 92	117	1,5	39,02	-	48,00	39,81	-	-	-
	117	4,5	40,37	-	48,00	41,13	-	-	-
Barsbeek 94	119	1,5	37,41	-	48,00	38,56	-	-	-
	119	4,5	40,30	-	48,00	41,34	-	-	-
Barsbeek 96	121	1,5	42,31	-	48,00	42,92	-	-	-
	121	4,5	43,39	-	48,00	44,00	-	-	-
Barsbeek 98	123	1,5	39,92	-	48,00	40,52	-	-	-
	123	4,5	41,27	-	48,00	41,83	-	-	-
Barsbeek 98a	125	1,5	44,81	-	48,00	45,08	-	-	-
	125	4,5	45,06	-	48,00	45,27	-	-	-
Barsbeek 100	127	1,5	47,78	-	48,00	48,28	0,28	-	-
	127	4,5	49,71	-	49,71	50,26	0,55	-	-
Dennebos 2	129	1,5	49,53	-	49,53	50,41	0,88	-	-
	129	4,5	51,23	-	51,23	52,12	0,89	-	-
Dennebos 4	131	1,5	41,87	-	48,00	42,72	-	-	-
	131	4,5	42,99	-	48,00	43,83	-	-	-
Dennebos 6	133	1,5	38,85	-	48,00	39,66	-	-	-
	133	4,5	40,30	-	48,00	41,12	-	-	-
Kadoelen 1	135	1,5	40,01	-	48,00	40,63	-	-	-
	135	4,5	43,27	-	48,00	43,87	-	-	-
Kadoelen 2	137	1,5	38,76	-	48,00	39,49	-	-	-
	137	4,5	40,83	-	48,00	41,54	-	-	-
Kadoelen 2a	139	1,5	36,25	-	48,00	36,85	-	-	-
	139	4,5	38,44	-	48,00	39,13	-	-	-
Kadoelen 3	141	1,5	40,61	-	48,00	41,40	-	-	-
	141	4,5	42,11	-	48,00	42,85	-	-	-
Oppen Swolle 13	143	1,5	52,39	-	52,39	53,14	0,75	-	-
	143	4,5	54,14	-	54,14	54,89	0,75	-	-
Oppen Swolle 13	145	1,5	39,22	-	48,00	42,41	-	-	-

Bijlagetabel II.1. Resultaten N 331 (reconstructie), inclusief aftrek art.110g Wgh

adres	waarpunt	waarneemhoogte in m	huidige situatie (2012) in dB	eerder vastgestelde hogere waarde in dB	(voorkeurs-) grenswaarde in dB	toekomstige situatie (2023) in dB	toename t.o.v.(voorkeurs-) grenswaarde in dB	reconstructie	aan te vragen hogere waarde in dB
	145	4,5	40,31	-	48,00	43,34	-	-	-
Oppen Swolle 15	147	1,5	52,67	-	52,67	53,41	0,74	-	-
	147	4,5	54,40	-	54,40	55,14	0,74	-	-
Oppen Swolle 15	149	1,5	41,68	-	48,00	45,15	-	-	-
	149	4,5	42,46	-	48,00	45,75	-	-	-
Oppen Swolle 15a	151	1,5	51,08	-	51,08	51,90	0,82	-	-
	151	4,5	53,34	-	53,34	54,15	0,81	-	-
Oppen Swolle 19	153	1,5	55,58	-	55,58	55,53	-	-	-
	153	4,5	57,78	-	57,78	58,08	0,30	-	-
Oppen Swolle 20	155	1,5	54,60	-	54,60	55,49	0,89	-	-
	155	4,5	56,12	-	56,12	56,97	0,85	-	-
Oppen Swolle 22	157	1,5	55,74	-	55,74	56,54	0,80	-	-
	157	4,5	57,05	-	57,05	57,84	0,79	-	-
Oppen Swolle 23	159	1,5	50,02	-	50,02	50,54	0,52	-	-
	159	4,5	52,43	-	52,43	52,95	0,52	-	-
Oppen Swolle 25	161	1,5	62,05	-	62,05	56,58	-	-	57
	161	4,5	62,34	-	62,34	58,18	-	-	58
Oppen Swolle 26	163	1,5	57,19	-	57,19	58,01	0,82	-	-
	163	4,5	58,16	-	58,16	58,98	0,82	-	-
Oppen Swolle 27	165	1,5	49,07	-	49,07	49,65	0,58	-	-
	165	4,5	50,76	-	50,76	51,32	0,56	-	-
Oppen Swolle 28	167	1,5	56,60	-	56,60	57,44	0,84	-	-
	167	4,5	57,72	-	57,72	58,55	0,83	-	-
Oppen Swolle 28a	169	1,5	55,25	-	55,25	56,21	0,96	-	-
	169	4,5	56,67	-	56,67	57,58	0,91	-	-
Oppen Swolle 29	171	1,5	54,72	-	54,72	54,71	-	-	-
	171	4,5	56,63	-	56,63	57,12	0,49	-	-
Oppen Swolle 30	173	1,5	54,61	-	54,61	55,62	1,01	-	-
	173	4,5	56,14	-	56,14	57,09	0,95	-	-
Oppen Swolle 32	175	1,5	54,10	-	54,10	55,19	1,09	-	-
	175	4,5	55,71	-	55,71	56,73	1,02	-	-
Oppen Swolle 34	177	1,5	54,51	-	54,51	55,65	1,14	-	-
	177	4,5	56,06	-	56,06	57,09	1,03	-	-
Oppen Swolle 36	179	1,5	55,70	-	55,70	56,98	1,28	-	-
	179	4,5	57,01	-	57,01	58,14	1,13	-	-
Oppen Swolle 38	181	1,5	55,35	-	55,35	56,58	1,23	-	-
	181	4,5	56,75	-	56,75	57,85	1,10	-	-
Oppen Swolle 40	183	1,5	55,89	-	55,89	57,20	1,31	-	-
	183	4,5	57,15	-	57,15	58,30	1,15	-	-
Oppen Swolle 44	185	1,5	55,01	-	55,01	56,11	1,10	-	-
	185	4,5	56,47	-	56,47	57,49	1,02	-	-
Oppen Swolle 46	187	1,5	57,65	-	57,65	58,44	0,79	-	-
	187	4,5	58,50	-	58,50	59,30	0,80	-	-
Oppen Swolle 48	189	1,5	50,56	-	50,56	51,81	1,25	-	-
	189	4,5	52,47	-	52,47	53,55	1,08	-	-
Oppen Swolle 50	191	1,5	43,77	-	48,00	44,69	-	-	-
	191	4,5	44,98	-	48,00	45,95	-	-	-

Bijlagetabel II.1. Resultaten N 331 (reconstructie), inclusief aftrek art.110g Wgh

adres	waarnepunt	waarneemhoogte in m	huidige situatie (2012) in dB	eerder vastgestelde hogere waarde in dB	(voorkeurs-) grenswaarde in dB	toekomstige situatie (2023) in dB	toename t.o.v.(voorkeurs-) grenswaarde in dB	reconstructie	aan te vragen hogere waarde in dB
Oppen Swolle 52	193	1,5	46,85	-	48,00	49,37	1,37	-	-
	193	4,5	47,97	-	48,00	50,09	2,09	ja	50
Oppen Swolle 54	195	1,5	46,81	-	48,00	49,62	1,62	ja	50
	195	4,5	47,76	-	48,00	50,14	2,14	ja	50
Oppen Swolle 56	197	1,5	47,71	-	48,00	49,38	1,38	-	-
	197	4,5	49,26	-	49,26	50,70	1,44	-	-
Oppen Swolle 58	199	1,5	53,13	-	53,13	54,08	0,95	-	-
	199	4,5	54,64	-	54,64	55,59	0,95	-	-
Oppen Swolle 62	205	1,5	55,49	-	55,49	56,03	0,54	-	-
	205	4,5	56,22	-	56,22	56,96	0,74	-	-
Oppen Swolle 62	207	1,5	47,26	-	48,00	47,80	-	-	-
	207	4,5	48,07	-	48,07	48,67	0,60	-	-
Oppen Swolle 62	209	1,5	41,97	-	48,00	42,33	-	-	-
	209	4,5	42,69	-	48,00	43,10	-	-	-
Rietbeek 17	211	1,5	40,78	-	48,00	41,49	-	-	-
	211	4,5	42,72	-	48,00	43,45	-	-	-
	211	7,5	43,80	-	48,00	44,55	-	-	-
Rietbeek 17	213	1,5	40,26	-	48,00	40,96	-	-	-
	213	4,5	41,62	-	48,00	42,33	-	-	-
	213	7,5	42,33	-	48,00	43,04	-	-	-
Westeinde 38	215	1,5	48,34	-	48,34	49,13	0,79	-	-
	215	4,5	50,31	-	50,31	51,08	0,77	-	-
Westeinde 38	217	1,5	47,06	-	48,00	47,75	-	-	-
	217	4,5	48,95	-	48,95	49,66	0,71	-	-
Wolvenjacht 3	219	1,5	52,20	-	52,20	52,93	0,73	-	-
	219	4,5	54,10	-	54,10	54,83	0,73	-	-

BIJLAGE VII OPLEGNOTITIE LUCHTKWALITEIT

Witteveen+Bos

Van Twickelostraat 2

Postbus 233

7400 AE Deventer

telefoon 0570 69 79 11

fax 0570 69 73 44

www.witteveenbos.nl

onderwerp	oplegnotitie luchtkwaliteit	
project	ombouw N 331 Zwartsluis-Vollenhove tot GOW	
opdrachtgever	Provincie Overijssel	
projectcode	ZL384-245-43	
referentie	ZL384-245/torm/023	
opgemaakt door	drs. C.J. Valk	
goedgekeurd door	mw. ir. A.C.J. Donkersloot	paraaf 
status	definitief	
datum opmaak	3 december 2012	
bijlagen	I Verkeersintensiteiten II Invoer en resultaten CARII berekening parallelweg(en)	

aan	Provincie Overijssel	E. Koenen
kopie		

1. INLEIDING

Het onderzoek luchtkwaliteit Ombouw N 331 Zwartsluis - Vollenhove tot GOW (gebiedsontsluitingsweg) dat in het kader van de PlanMER door M+P in 2009 is uitgevoerd¹ wordt in deze oplegnotitie aangevuld voor het bestemmingsplan.

Het onderzoek luchtkwaliteit 2009 is uitgevoerd onder het nog steeds geldende wettelijk regiem en kan in die zin als actueel worden beoordeeld. Het luchtkwaliteitsonderzoek als zodanig hoeft daarom niet opnieuw te worden uitgevoerd. In deze oplegnotitie is wel een aantal zaken geverifieerd en aangevuld:

1. de gehanteerde verkeersintensiteiten, waarbij de aanname dat de ombouw van provinciale weg naar gebiedsontsluitingsweg geen extra verkeer tot gevolg heeft, zijn geverifieerd (hoofdstuk 2);
2. nagegaan is of recente prognoses van de achtergrondconcentraties in de lucht en de gehanteerde emissiefactoren voor het verkeer overeenstemmen met de in 2009 gehanteerde cijfers (hoofdstuk 3);
3. in het onderzoek luchtkwaliteit 2009 zijn de berekende PM10-concentraties gecorrigeerd voor het aandeel zeezout. In deze notitie zijn tevens de ongecorrigeerde concentraties weergegeven en getoetst (hoofdstuk 4).

¹ Onderzoek luchtkwaliteit Ombouw N331 Zwartsluis - Vollenhove tot GOW, M+P, 21 augustus 2009

2. GEHANTEERDE VERKEERSINTENSITEITEN

Hoofdrijbaan

De verkeerskundige ingrepen zoals beschreven in hoofdstuk 3 van de toelichting op het bestemmingsplan leiden niet tot een verkeersaantrekkende werking op de hoofdrijbaan. Langzaam verkeer en bestemmingsverkeer worden zoveel mogelijk afgewikkeld via de zuidelijke parallelweg en de koude oversteken. Hiermee is er op het gehele tracé, met name tussen De Krieger en Vollenhove, minder sprake van afslaand verkeer. Dit zorgt als zodanig voor verbeterde doorstroming. Daarentegen wordt er bij de aansluiting van de Veerweg een rotonde aangelegd waarmee een iets verminderde doorstroming (want: lagere passersnelheid ten opzichte van huidige T-kruising) veroorzaakt wordt. Per saldo leiden de ingrepen echter niet tot een verkeersaantrekkende of -remmende werking.

De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het NRM (Nieuw Regionaal Model). Met verkeersmodel NRM3.0 Oost-Nederland en het verkeersmodel NRM2011 Oost-Nederland worden bij herberekening voor de destijds berekende jaren 2015 en 2020 dezelfde intensiteiten berekend. De gehanteerde weekdag intensiteiten¹ zijn weergegeven in bijlage I. Na realisatie van de plannen zal er geen andere verkeersintensiteit op de hoofdrijbaan optreden dan wanneer er geen ingrepen getroffen zouden worden. Daarmee is vanuit verkeer gezien de plansituatie (situatie na uitvoering van voorziene ombouw) gelijk aan de referentiesituatie (toekomstige situatie met autonome ontwikkeling).

Parallelweg(en)

Op de parallelweg(en) is wel sprake van een berekende verkeerstoename (zie bijlage I). In absolute verkeersintensiteiten is de berekende verkeerstoename beperkt.

3. ACHTERGRONDCONCENTRATIES EN EMISSIEFACTOREN

3.1. Achtergrondconcentraties

De prognoses van de achtergrondconcentraties per km² zijn sinds 2009 licht gewijzigd. Voor het km-vak met rijkscoördinaat (196500, 519500), ten noordwesten van De Krieger is met behulp van CAR II online (versie 11.0; InfoMil)² nagegaan wat de effecten hiervan zijn. Uit tabel 1 blijkt dat de prognose voor PM10 voor 2015 en 2020 gemiddeld 8 % naar beneden is bijgesteld. Absoluut gezien gaat het om een beperkte afname van gemiddeld 1,5 µg/m³.

Voor NO₂ is de prognose over die periode met ruim 8 % naar boven bijgesteld. Absoluut gaat gezien gaat het om een beperkte toename van gemiddeld 1 µg/m³. De conclusies van het onderzoek luchtkwaliteit uit 2009 wijzigen hierdoor niet.

¹ Voor Luchtkwaliteit wordt gerekend met weekdag intensiteiten.

² <http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/rekenen-meten/car-ii>

Tabel 1. Achtergrondconcentraties km² met rijkscoördinaat 196500, 519500

jaartal	PM ₁₀ *		NO ₂	
	prognose 2009	prognose 2012	prognose 2009	prognose 2012
2010	21,5	n.v.t.	13,3	n.v.t.
2011	21,3	22,8	12,9	13,7
2015	20,6	18,8	11,4	12,4
2020	19,5	18,2	9,3	10,2

* PM10 concentraties zonder zeezoutcorrectie. In het onderzoek luchtkwaliteit 2009 was ten onrechte een correctie van 4 µg/m³ doorgevoerd. Zeezoutcorrectie (aftrek) mag alleen op het resultaat worden toegepast als sprake is van een grenswaardeoverschrijding voor fijn stof.

3.2. emissiefactoren

De prognoses voor de emissiefactoren (de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per km per motorvoertuig) zijn sinds 2009 aangepast.

Hoofdrijbaan

Voor de berekeningen van de hoofdrijbaan is gebruik gemaakt van de emissiefactoren voor voertuigen met een maximum snelheid van 80 km/h.

Uit tabel 2 blijkt dat de emissiefactoren van PM10 voor 80 km/h in 2012 voor de jaartallen 2015 en 2020 en aantal procenten (8 - 17 % in 2015 en 7 - 11 % in 2020) naar beneden zijn bijgesteld. Dat wil zeggen dat bij herberekening anno 2012 de bijdrage van het wegverkeer aan de PM10-emissie een aantal procenten zou afnemen. De conclusies van het onderzoek luchtkwaliteit uit 2009 wijzigen hierdoor niet.

Tabel 2. Emissiefactoren PM10 wegverkeer voor 80 km/h [g/km/mvt]

jaartal	licht wegverkeer		middelzwaar wegverkeer		zware wegverkeer	
	prognose 2009	prognose 2012	prognose 2009	prognose 2012	prognose 2009	prognose 2012
2010	0,033	n.v.t.	0,157	n.v.t.	0,135	n.v.t.
2011	0,032	0,031	0,150	0,12	0,128	0,12
2015	0,024	0,022	0,120	0,10	0,099	0,09
2020	0,020	0,018	0,101	0,09	0,086	0,08

Uit tabel 3 blijkt dat de emissiefactoren van NO₂ voor 80 km/h in 2012 voor de jaartallen 2010 en 2015 met name voor zwaar wegverkeer fors naar boven toe zijn bijgesteld (respectievelijk 53 en 57 %). Voor 2020 is de emissiefactoren voor lichte motorvoertuigen flink naar boven bijgesteld (34 %). De gemiddelde toename in NO₂-emissie bedraagt, rekening houdend met de voertuigverdeling licht, middelzwaar en zwaar wegverkeer, maximaal:

- 12,5 % in 2010;
- 18 % in 2015;
- 30 % in 2020.

Tabel 3. Emissiefactoren NO₂ wegverkeer voor 80 km/h [g/km/mvt]

jaartal	lichte voertuigen		middelzware voertuigen		zware voertuigen	
	prognose 2009	prognose 2012	prognose 2009	prognose 2012	prognose 2009	prognose 2012
2010	0,213	n.v.t.	3,93	n.v.t.	4,08	n.v.t.
2011	0,198	0,22	3,65	4,1	3,72	5,7
2015	0,138	0,16	2,56	3,1	2,30	3,6
2020	0,082	0,11	1,69	1,6	1,45	1,5

De verhoging van de emissiefactoren voor NO₂ werkt door in zowel de autonome ontwikkeling als in alternatief 1 (plansituatie) en heeft daardoor niet of nauwelijks invloed op de verschillen tussen de autonome situatie en alternatief 1 (plansituatie). De aanpassing van de emissiefactoren van NO₂ op de totale bijdrage aan de NO₂-concentraties in de lucht bedraagt maximaal 0,23 µg/m³:

- 12,5 % x 1,8 (zie tabel 8) = 0,23 µg/m³;
- 18 % x 1,3 (zie tabel 8) = 0,23 µg/m³;
- 30 % x 0,7 (zie tabel 8) = 0,21.

De conclusies van het onderzoek luchtkwaliteit uit 2009 wijzigen hierdoor niet.

Parallelweg(en)

Voor de berekeningen van de parallelweg(en) is gebruik gemaakt van de emissiefactoren voor een buitenweg (snelheidstype B, CARII).

Uit tabel 4 blijkt dat de emissiefactoren van PM₁₀ voor een buitenweg in 2012 voor de jaartallen 2015 en 2020 eveneens nauwelijks zijn gewijzigd. Alleen voor zwaar verkeer zijn de emissiefactoren enkele procenten (5 - 17 % in 2015 en 5 - 13 % in 2020) naar beneden bijgesteld. Dat wil zeggen dat bij herberekening anno 2012 de bijdrage van het wegverkeer aan de PM₁₀-emissie enkele procenten zou afnemen. De conclusies van het onderzoek luchtkwaliteit uit 2009 wijzigen hierdoor niet.

Tabel 4. Emissiefactoren PM₁₀ wegverkeer voor een buitenweg [g/km/mvt]

jaartal	licht wegverkeer		middelzwaar wegverkeer		zware wegverkeer	
	prognose 2009	prognose 2012	prognose 2009	prognose 2012	prognose 2009	prognose 2012
2010	0,028	n.v.t.	0,189	n.v.t.	0,159	n.v.t.
2011	0,026	0,025	0,177	0,14	0,149	0,15
2015	0,021	0,020	0,132	0,11	0,107	0,10
2020	0,018	0,017	0,104	0,09	0,088	0,08

Uit tabel 5 blijkt dat de emissiefactoren van NO₂ voor een buitenweg in 2012 voor de jaartallen 2015 en 2020 met name voor middelzwaar en zwaar wegverkeer fors naar boven toe zijn bijgesteld (respectievelijk 56 en 103 % in 2015 en respectievelijk 31 en 48 % in 2020). De gemiddelde toename in NO₂-emissie bedraagt, rekening houdend met de voertuigverdeling licht, middelzwaar en zwaar wegverkeer, maximaal:

- 19 % in 2010;
- 30 % in 2015;
- 20 % in 2020.

De verhoging van de emissiefactoren voor NO₂ werkt door in zowel de autonome ontwikkeling als in alternatief 1 (plansituatie) en heeft daardoor niet of nauwelijks invloed op de verschillen tussen de autonome situatie en alternatief 1 (plansituatie). Omdat de verkeersintensiteiten op de parallelweg ongeveer een factor 10 lager liggen dan op de hoofdrijbaan, is ondanks de verhoging van de emissiefactoren nauwelijks sprake van enige toename van de NO₂-bijdrage van de parallelweg. De conclusies van het onderzoek luchtkwaliteit uit 2009 wijzigen niet.

Tabel 5. Emissiefactoren NO₂ wegverkeer voor een buitenweg [g/km/mvt]

jaartal	lichte voertuigen		middelzware voertuigen		zware voertuigen	
	prognose 2009	prognose 2012	prognose 2009	prognose 2012	prognose 2009	prognose 2012
2010	0,267	n.v.t.	4,72	n.v.t.	5,39	n.v.t.
2011	0,252	0,28	4,39	5,7	4,93	8,2

jaartal	lichte voertuigen		middelzware voertuigen		zware voertuigen	
2015	0,189	0,22	3,07	4,8	3,11	6,3
2020	0,122	0,14	1,983	2,6	1,96	2,9

4. BEREKENDE CONCENTRATIES PM₁₀ EN NO₂

4.1. hoofdrijbaan

Er worden in het in 2009 uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit slechts lage concentraties berekend van de meest relevante luchtverontreinigende stoffen PM₁₀ en NO₂ en er wordt ruimschoots voldaan aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden. Er is echter ten onrechte gecorrigeerd voor zeezoutaftrek¹. Hoewel dit verder niet van invloed is op de conclusies van het onderzoek uit 2009, worden in deze oplegnotitie de juiste concentraties vermeld zonder zeezoutaftrek.

PM₁₀

In tabel 6 en 7 zijn de door M+P berekende jaargemiddelde PM₁₀-concentraties opnieuw weergegeven (zie figuur 1 in bijlage A van het M+P-rapport). In deze tabel is de zeezoutaftrek (4 µg/m³) niet meer toegepast en is aanvullend het aantal dagen dat de etmaalgemiddelde concentratie voor PM₁₀ hoger is dan 50 µg/m³ berekend en weergegeven².

Sinds 2009 is de prognose voor de achtergrondconcentratie en emissiefactoren voor PM₁₀ naar beneden bijgesteld. Dat wil zeggen dat de in tabel 6 en 7 berekende PM₁₀-concentraties als worst case kunnen worden gezien. Er wordt ruimschoots voldaan aan de jaargemiddelde luchtkwaliteitsgrenswaarde van 40 µg/m³ en de grenswaarde van 35 dagen met een etmaalgemiddelde PM₁₀-concentratie hoger dan 50 µg/m³.

Tabel 6. Maximale PM₁₀-concentraties op beoordelingspunten westzijde N331

jaartal	autonoom [µg/m ³]	alternatief 1 [µg/m ³]	verschil [µg/m ³]	AG [µg/m ³]	totale bijdrage alternatief 1	# dagen>50 µg/m ³ alternatief 1
2010	21,9	21,9	0,0	21,8	0,1	10
2015	21,1	21,1	0,0	21,0	0,1	9
2020	20,0	20	0,0	19,9	0,1	8

Tabel 7. Maximale PM₁₀-concentraties op beoordelingspunten oostzijde N331

jaartal	autonoom [µg/m ³]	alternatief 1 [µg/m ³]	verschil [µg/m ³]	AG [µg/m ³]	totale bijdrage alternatief 1	# dagen>50 µg/m ³ alternatief 1
2010	21,9	22,0	0,0	21,8	0,2	10
2015	21,1	21,1	0,0	21,0	0,1	9
2020	20,0	20,0	0,0	19,9	0,1	8

NO₂

In tabel 8 en 9 zijn de door M+P berekende jaargemiddelde NO₂-concentraties opnieuw weergegeven (zie figuur 1 in bijlage A van het M+P-rapport) en is aanvullend het aantal

¹ De in het onderzoek van 2009 gehanteerde correctie voor zeezout bedroeg 4 µg/m³ als jaargemiddelde.

² Maximaal zijn 35 dagen met een etmaalgemiddelde PM₁₀-concentratie hoger dan 50 µg/m³ toegestaan. Er worden pas 35 dagen berekend bij een jaargemiddelde concentratie van 31,2 µg/m³.

uren met een uurgemiddelde concentratie voor NO₂ hoger dan 200 µg/m³ berekend en weergeven¹.

Sinds 2009 zijn de prognoses voor de achtergrondconcentratie en emissiefactoren voor NO₂ naar boven bijgesteld. Dat wil zeggen dat de in 2009 berekende NO₂-concentraties mogelijk iets te laag zijn. Op basis van de in deze notitie uitgevoerde analyse van de achtergrondconcentratie en de emissiefactoren kan worden gesteld dat de totale berekende concentraties maximaal 1,2 µg/m³ te laag zijn. De maximale concentratie in 2010 voor alternatief 1 (plansituatie) zou dus jaargemiddeld 17,8 µg/m³ bedragen, in plaats van 16,6. Er wordt dan echter nog steeds ruimschoots voldaan aan de jaargemiddelde luchtkwaliteitsgrenswaarde van 40 µg/m³. De toename leidt eveneens niet tot overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m³.

Tabel 8. Maximale NO₂-concentraties op beoordelingspunten westzijde N331

	autonoom [µg/m ³]	alternatief 1 [µg/m ³]	verschil [µg/m ³]	AG [µg/m ³]	totale bijdrage alternatief 1	# uren > 200 µg/m ³ alternatief 1
2010	16,5	16,6	0,1	14,8	1,8	0
2015	13,9	14,0	0,1	12,7	1,3	0
2020	11,1	11,1	0,0	10,4	0,7	0

Tabel 9. Maximale NO₂-concentraties op beoordelingspunten oostzijde N331

	autonoom [µg/m ³]	alternatief 1 [µg/m ³]	verschil [µg/m ³]	AG [µg/m ³]	totale bijdrage alternatief 1	# uren > 200 µg/m ³ alternatief 1
2010	16,2	16,3	0,1	14,8	1,5	0
2015	13,7	13,7	0,0	12,7	1,0	0
2020	11,1	11,1	0,0	10,4	0,7	0

4.2. Parallelweg(en)

In het onderzoek luchtkwaliteit uit 2009 is indicatief berekend dat het verkeer op de parallelweg(en) maximaal 0,1 µg/m³ bijdraagt aan de NO₂-concentratie op 10 m van de wegas. Op 20 m vanaf de wegas is de bijdrage van het verkeer tot 0,0 gereduceerd.

Er is een herberekening met behulp van CAR II online (versie 11.0; InfoMil)² uitgevoerd voor 2020. Het model houdt rekening met de gewijzigde achtergrondconcentraties en emissiefactoren. De invoer en resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in bijlage II. In de berekening is uitgegaan van de toename van de intensiteiten voor 2020 op de parallelweg(en). Er wordt berekend dat het extra verkeer op de parallelweg(en) maximaal 0,1 µg/m³ bijdraagt aan de NO₂-concentratie op 10 m van de wegas. Op 20 m vanaf de wegas is de bijdrage van het extra verkeer tot 0,0 gereduceerd (geen verschil met achtergrondconcentratie).

Uit dezelfde berekeningen volgt dat de bijdrage van het verkeer aan de PM10-concentratie op 10 m vanaf de wegas 0,0 µg/m³ bedraagt.

¹ Maximaal zijn 18 uren met een uurgemiddelde NO₂-concentratie hoger dan 200 µg/m³ toegestaan. Er wordt pas één uur berekend vanaf een jaargemiddelde NO₂-concentratie van 53,6 µg/m³. Er worden 18 uren berekend bij een jaargemiddelde NO₂-concentratie van 82,2 µg/m³.

² <http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/rekenen-meten/car-ii>

5. CONCLUSIES

In deze oplegnotitie is van het in 2009 uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek een aantal zaken geverifieerd en aangevuld. Hoewel er sprake is van kleine verschillen ten opzichte van het eerdere luchtonderzoek, wordt geconcludeerd dat de conclusies van het onderzoek luchtkwaliteit uit 2009 niet wijzigen. Er wordt ruimschoots voldaan aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden en er is niet of nauwelijks sprake van toename van de berekende concentraties. Op meer dan 20 m vanaf de wegas is er geen aantoonbaar verschil met de autonome situatie. Er is voor wat betreft luchtkwaliteit geen bezwaar om de ombouw van de provinciale weg naar gebiedsontsluitingsweg te realiseren.

BIJLAGE I VERKEERSINTENSITEITEN

VERKEERSINTENSITEIT WEEKDAG 1986, 2007, 2022 (HOOFDRIJ-BAAN)

prognose gebaseerd op provinciaal verkeersmodel NRM 3.0 Oost-Nederland en NRM2011 Oost-Nederland

OMSCHRIJVING MEETVAK	weekdagemaalintensiteit				2025	verdeling voertuigcategorie werkdag 2011		
	1986	2007	2020	2022		vracht	mz	zw
Zwartsluis - Kadoelerweg	4200	5200	6100	6200	6300	11%	8%	3%
Kadoelerweg - Flevoweg (N 762)	3900	3400	4000	4100	4100	11%	9%	3%

VERKEERSINTENSITEIT WERKDAG 2002, 2005, 2020 (PARALLELWEG)

Gebaseerd op visuele tellingen in 2002 en 2005. prognose 2020 op basis van ophoging visuele telling 2005

Bij de prognoseberekningen voor 2020 en 2022 is uitgegaan van gelijkblijvende infrastructuur, dus zonder afsluitingen van zijwegen.

Voor de parallelwegen zijn geen verkeersintensiteiten van 1986 bekend

AUTONOME SITUATIE

OMSCHRIJVING WEGVAK	2020					2022					2025				
	li	mz	zw	ov	totaal	li	mz	zw	ov	totaal	li	mz	zw	ov	totaal
N331 Barsbeek - Dennenbos	65	0	0	7	71	66	0	0	7	72	67	0	0	7	74
N331 Dennenbos - Kadoelerweg (bij Dennenbos)	84	5	0	7	95	86	5	0	7	97	87	5	0	7	98
N331 Dennenbos - Kadoelerweg (bij Kadoelerweg)	152	19	23	16	210	155	19	23	16	214	157	20	24	17	217
N331 Kadoelerweg - Halleweg	126	28	33	6	193	129	29	34	6	197	130	29	34	6	200
N331 Halleweg - Schaarweg	205	24	5	52	284	209	24	5	53	290	212	25	5	53	294

VERKEERSINTENSITEIT WERKDAG 2020, 2022 (PARALLELWEG) BIJ AFSLUITING KRUISPUNTEN

Gebaseerd op visuele tellingen in 2002 en 2005. prognose 2020 op basis van ophoging visuele telling 2005

Uitgangspunt is dat kruispunten Dennenbos, Den Oldenhof, Wendelerweg, Halleweg, Zuurbeek en Drostenbos alleen doorsteken worden

PLANSITUATIE

OMSCHRIJVING WEGVAK	2020					2022					2025				
	li	mz	zw	ov	totaal	li	mz	zw	ov	totaal	li	mz	zw	ov	totaal
N331 Barsbeek - Dennenbos	145	14	0	25	184	148	14	0	26	188	150	14	0	26	191
N331 Dennenbos - Kadoelerweg	244	14	0	27	285	249	14	0	28	291	253	14	0	28	295
N331 Kadoelerweg - Halleweg	254	42	33	6	335	259	43	34	6	342	263	43	34	6	347
N331 Halleweg - Schaarweg	343	29	5	52	429	350	30	5	53	438	355	30	5	54	444

BIJLAGE II INVOER EN RESULTATEN CARIÏ BEREKENING PARALLELWEG(EN)

Invoergegevens CARII berekening toename verkeer op parallelweg(en)

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
De Krieger	Barsbeek-dennenbos 10	196700	519120	113	0,79	0,08	0,14	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	10	0
De Krieger	Barsbeek-dennenbos 20	196700	519120	113	0,79	0,08	0,14	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0
De Krieger	Barsbeek-dennenbos 30	196700	519120	113	0,79	0,08	0,14	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	30	0
De Krieger	Dennenbos-kadoelerweg	196150	519450	190	0,86	0,05	0,1	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	10	0
De Krieger	Dennenbos-kadoelerweg	196150	519450	190	0,86	0,05	0,1	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0
De Krieger	Dennenbos-kadoelerweg	196150	519450	190	0,86	0,05	0,1	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	30	0
De Krieger	Kadoelerweg-halleweg 10	195300	520100	142	0,76	0,13	0,12	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	10	0
De Krieger	Kadoelerweg-halleweg 20	195300	520100	142	0,76	0,13	0,12	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0
De Krieger	Kadoelerweg-halleweg 30	195300	520100	142	0,76	0,13	0,12	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	30	0
De Krieger	Halleweg-schaarweg 10	194500	521150	145	0,8	0,07	0,13	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	10	0
De Krieger	Halleweg-schaarweg 20	194500	521150	145	0,8	0,07	0,13	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0
De Krieger	Halleweg-schaarweg 30	194500	521150	145	0,8	0,07	0,13	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	30	0

Resultaten CARII berekening toename verkeer op parallelweg(en)

Rapportage no2pm10											
Naam	rekenaar, vrij.										
Versie	11.0										
Stratenbestand	parallel										
Jaartal	2020										
Meteorologische Resultaten inclusief	Meerjarige meteorologie										
Resultaten inclusief	locatieafhankelijk										
Resultaten inclusief	0 µg/m3										
Schalingsfactor											
Personeneauto's	1										
Middelzwaar verkeer	1										
Zwaar verkeer	1										
Autobussen	1										
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempe	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Dagen zeezoutcorrectie
De Krieger	Barsbeek-dennenbos 10 m	196700	519120	10,2	10,2	0	0	18,2	18,2	4	2
De Krieger	Barsbeek-dennenbos 20 m	196700	519120	10,2	10,2	0	0	18,2	18,2	4	2
De Krieger	Barsbeek-dennenbos 30 m	196700	519120	10,2	10,2	0	0	18,2	18,2	4	2
De Krieger	Dennenbos-kadoelerweg 10 m	196150	519450	10,3	10,2	0	0	18,2	18,2	4	2
De Krieger	Dennenbos-kadoelerweg 20 m	196150	519450	10,2	10,2	0	0	18,2	18,2	4	2
De Krieger	Dennenbos-kadoelerweg 30 m	196150	519450	10,2	10,2	0	0	18,2	18,2	4	2
De Krieger	Kadoelerweg-halleweg 10 m	195300	520100	9,9	9,8	0	0	18,8	18,8	5	2
De Krieger	Kadoelerweg-halleweg 20 m	195300	520100	9,8	9,8	0	0	18,8	18,8	5	2
De Krieger	Kadoelerweg-halleweg 30 m	195300	520100	9,8	9,8	0	0	18,8	18,8	5	2
De Krieger	Halleweg-schaarweg 10 m	194500	521150	10,4	10,3	0	0	18,1	18,1	4	2
De Krieger	Halleweg-schaarweg 20 m	194500	521150	10,3	10,3	0	0	18,1	18,1	4	2
De Krieger	Halleweg-schaarweg 30 m	194500	521150	10,3	10,3	0	0	18,1	18,1	4	2

Achtergrondgegevens NO2												Achtergrondgegevens PM10		
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-tool	NO2 (µg/m3) Jm achtergrond	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks- wegen	fNO2 (µg/m3) Jm bijdrage Rijks- wegen	NO2 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	O3 (µg/m3) Jm achtergrond	O3 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	O3 (µg/m3) Jm bijdrage Schiphol	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond Sanerings-tool	PM10 (µg/m3) Jm achtergrond GCN	PM10 (µg/m3) Jm bijdrage Rijkswegen
De Krieger	Barsbeek-dennenbos 10 m	196700	519120	10,2	10,2	0	0	0	50,3	50,3	0	18,2	18,2	0
De Krieger	Barsbeek-dennenbos 20 m	196700	519120	10,2	10,2	0	0	0	50,3	50,3	0	18,2	18,2	0
De Krieger	Barsbeek-dennenbos 30 m	196700	519120	10,2	10,2	0	0	0	50,3	50,3	0	18,2	18,2	0
De Krieger	Dennenbos-kadoelerweg 10 m	196150	519450	10,2	10,2	0	0	0	50,3	50,3	0	18,2	18,2	0
De Krieger	Dennenbos-kadoelerweg 20 m	196150	519450	10,2	10,2	0	0	0	50,3	50,3	0	18,2	18,2	0
De Krieger	Dennenbos-kadoelerweg 30 m	196150	519450	10,2	10,2	0	0	0	50,3	50,3	0	18,2	18,2	0
De Krieger	Kadoelerweg-halleweg 10 m	195300	520100	9,8	9,8	0	0	0	50,5	50,5	0	18,8	18,8	0
De Krieger	Kadoelerweg-halleweg 20 m	195300	520100	9,8	9,8	0	0	0	50,5	50,5	0	18,8	18,8	0
De Krieger	Kadoelerweg-halleweg 30 m	195300	520100	9,8	9,8	0	0	0	50,5	50,5	0	18,8	18,8	0
De Krieger	Halleweg-schaarweg 10 m	194500	521150	10,3	10,3	0	0	0	50,2	50,2	0	18,1	18,1	0
De Krieger	Halleweg-schaarweg 20 m	194500	521150	10,3	10,3	0	0	0	50,2	50,2	0	18,1	18,1	0
De Krieger	Halleweg-schaarweg 30 m	194500	521150	10,3	10,3	0	0	0	50,2	50,2	0	18,1	18,1	0

BIJLAGE VIII WATERTOETS

Witteveen+Bos

Louis Armstrongweg 6

Postbus 10095

1301 AB Almere

telefoon 036 548 29 00

fax 036 533 38 83

www.witteveenbos.nl

onderwerp watertoets
project ombouw N 331 Zwartsluis-Vollenhove
opdrachtgever provincie Overijssel
projectcode ZL384-245
referentie ZL384-245/torm/043
opgemaakt door R. Gerritsen MSc
goedgekeurd door W.J. Maris
status definitief
datum opmaak 5 april 2013
bijlagen I watersysteem Zwartsluis - Vollenhove

paraaf



aan	Waterschap Reest en Wieden	mw. W. Dolstra G. Verstoep
kopie	Provincie Overijssel Witteveen+Bos	E. Koenen B. Zandvoort G. Bekkernens

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

De provincie Overijssel is voornemens de N 331 op het traject Zwartsluis - Vollenhove om te bouwen. De verkeersveiligheid wordt verbeterd door de weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg 80 km/h. De provincie heeft het definitieve ontwerp (DO) opgesteld. De volgende stap is het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure. Voor het bestemmingsplan moeten de waterhuishoudkundige aspecten van het ontwerp worden toegelicht in de watertoetsprocedure. Dit resulteert in een waterparagraaf die wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

1.2. Overleg

In het kader van de watertoets heeft er een vooroverleg plaatsgevonden met het Waterschap Reest en Wieden om de gevolgen van de aanpassing van de N 331 voor de waterhuishouding te bespreken. Ook zijn de toetskaders besproken. De uitkomsten van het overleg zijn vastgelegd in het verslag 'overleg watertoets' met referentie ZL384-245/torm/025, d.d. 18 december 2012.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het watersysteem en de N 331 in de huidige situatie beschreven. Hoofdstuk 3 bevat de toetskaders. In hoofdstuk 4 is het ontwerp van de N 331 getoetst aan de toetskaders.

2. HUIDIGE SITUATIE

2.1. Plangebied

De N 331 is gelegen Zwartsluis en Emmeloord. Het deel van de N 331 dat opnieuw wordt ingericht is gelegen tussen Zwartsluis en Vollenhove. In afbeelding 2.1 is het plangebied tussen Zwartsluis en Vollenhove weergegeven. Het tracé is in 2 stukken te verdelen. Het eerste deel tussen Zwartsluis en De Krieger is grotendeels gelegen op de waterkering. Het tweede deel tussen De Krieger en Vollenhove is niet gelegen op de waterkering.

Rotonde Westeinde - Veerweg

De weg van Zwartsluis tot aan Barsbeker is gelegen op een waterkering die de overgang vormt tussen het veenweidegebied en het Zwarte Meer, dat in verbinding staat met het IJsselmeer. De hoofdrijbaan ligt op de waterkering met aan de zuidzijde een fietspad. Zowel aan de binnendijkse als buitendijkse zijde van de waterkering bevindt zich een smalle parallelweg.

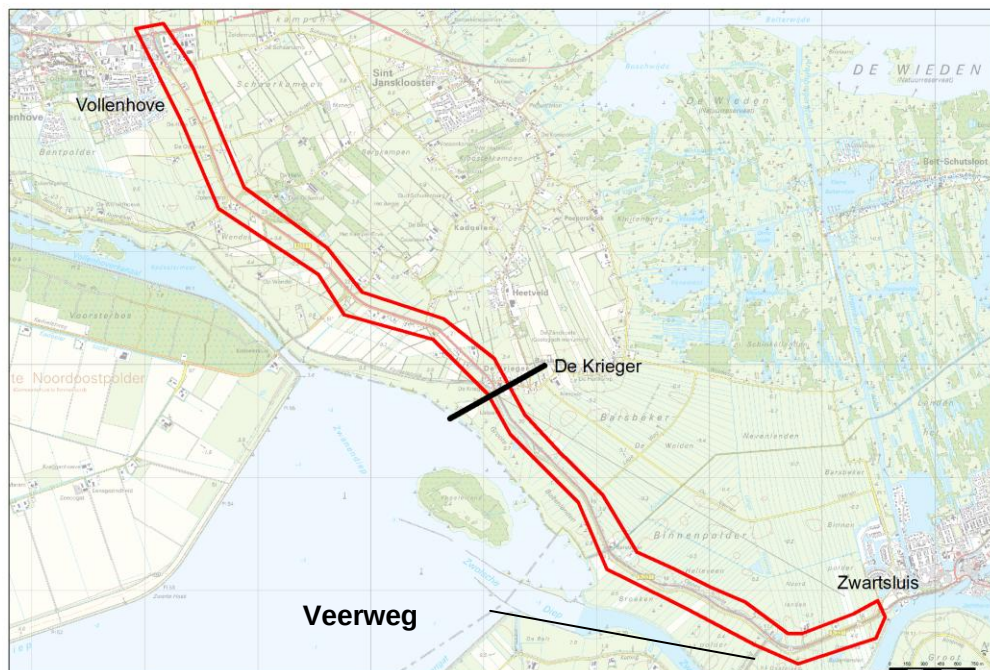
Veerweg - De Krieger

Tot Oppen Swolle 62 ligt de hoofdrijbaan en het fietspad op de waterkering. Na dit punt ligt de hoofdrijbaan op maaiveldhoogte en ligt de waterkering ten zuiden van N 331. Tussen Veerweg en Oppen Swolle 62 bevindt zich alleen aan de buitendijkse zijde een parallelweg.

De Krieger - Schaarweg

Op het laatste deel van het traject ligt de hoofdrijbaan op maaiveldhoogte.

Afbeelding 2.1. Plangebied



2.2. Bodem

Het traject ten noorden van de Krieger is gelegen op zandgronden met klei- en leemlagen. Ten zuiden van de Krieger bestaat de bodem uit veen en zeeklei.

Op het aan te passen wegtracé bestaat de bodem uit matig fijne zanden, afgewisseld met lichte en zware zavel. De toplaag bestaat uit een grofzandige overslagafzetting. Er zijn geen zettinggevoelige bodems aangetroffen (bron MER).

2.3. Grondwater

Veenweidegebied

Het gebied buitendijks en binnendijks van de waterkering tussen de rotonde Westeinde en de Krieger betreft veenweidegebied. In veenweidegebieden treden hoge grondwaterstanden op om bodemdaling te voorkomen. De grondwatertrap in het binnendijkse veenweide gebied en de Oostelijke Buitenlanden is II. Dit betekent dat de hoogst optredende grondwaterstand minder dan 0,40 m -mv bevindt en de laagst optredende grondwaterstand tussen 0,50 m en 0,80 m -mv bevindt.

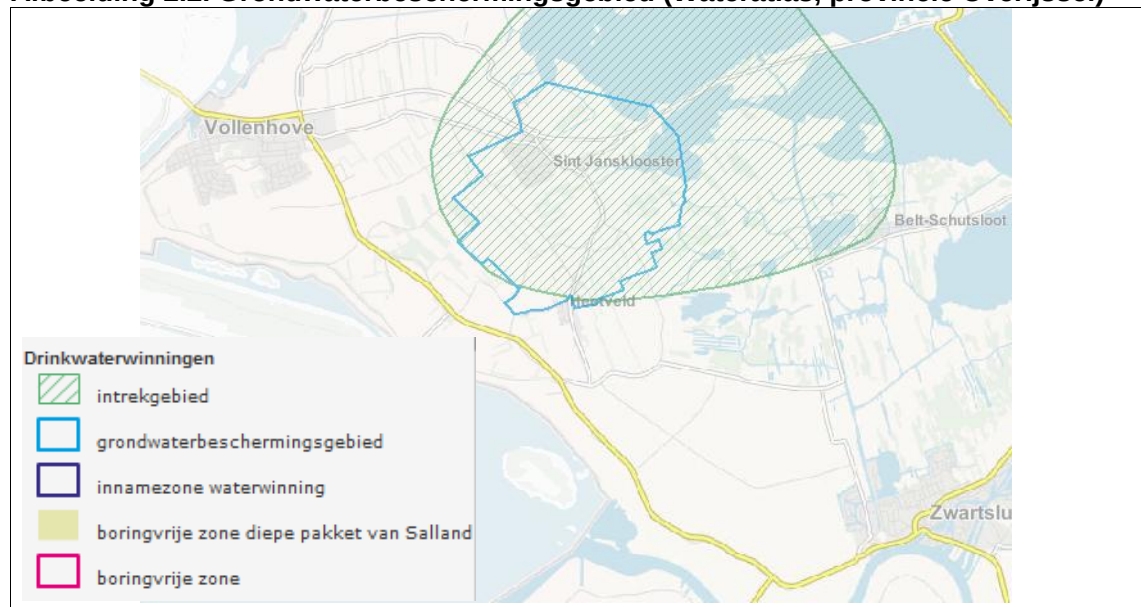
Ten noorden van de Krieger waar het watersysteem deels onder vrijverval kan afvoeren, is de grondwatertrap voornamelijk V en VI. De hoogst optredende grondwaterstand bevindt zich circa 0,40 m -mv en de laagst optredende grondwaterstand bevindt zich meer dan 1,20 m -mv.

Aan de buitendijkse zijde van de N 331 (Broekerpolder en Groote Buitenlanden) ligt het maaiveld hoger waardoor de grondwaterstanden dieper ten opzichte van maaiveld liggen.

Grondwaterbeschermingsgebied

Ter hoogte van Heetveld bevindt zich op circa 200 m van de N 331 een grondwaterbeschermingsgebied. In het grondwaterbeschermingsgebied vindt in de omgeving van Sint Jansklooster drinkwaterwinning plaats.

Afbeelding 2.2. Grondwaterbeschermingsgebied (Wateratlas, provincie Overijssel)



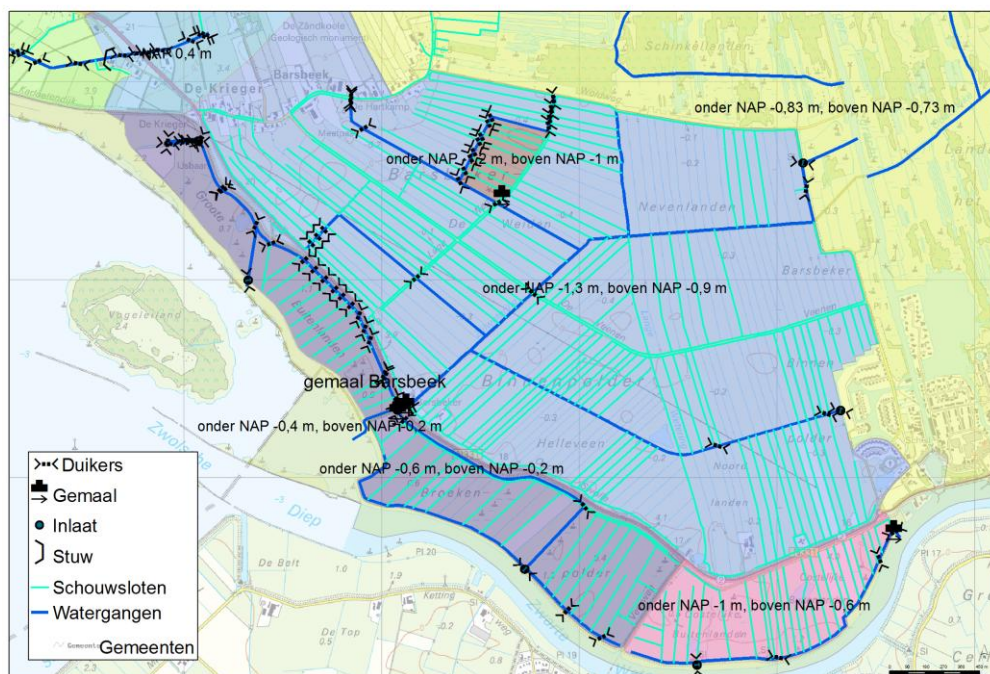
2.4. Oppervlaktewatersysteem

In bijlage I is een kaart opgenomen van het watersysteem Zwartsluis - Vollenhove.

Zwartsluis - De Krieger

Op het traject Zwartsluys - De Krieger (zie afbeelding 2.3) is de N 331 gelegen op de primaire waterkering. Hier is het onderscheid te maken in een binnendijks en buitendijks watersysteem. Het buitendijkse watersysteem watert af naar het Zwanendiep. Het buitendijkse watersysteem bestaat uit 2 peilvakken. De Barsbeker buitenpolder (westelijk peilvak) heeft een onderpeil van NAP - 0,6 m en een bovenpeil van NAP - 0,2 m. Bemaling De Noorde (oostelijk peilvak) heeft een onderpeil van NAP - 1,0 en een bovenpeil van NAP - 0,6 m. Het binnendijkse watersysteem watert via een netwerk van wegsloten en kavelsloten af via Zijwetering naar gemaal Barsbeek. Het binnendijkse peilgebied heeft op dit traject een onderpeil van NAP - 1,3 m en een bovenpeil van NAP - 0,9 m.

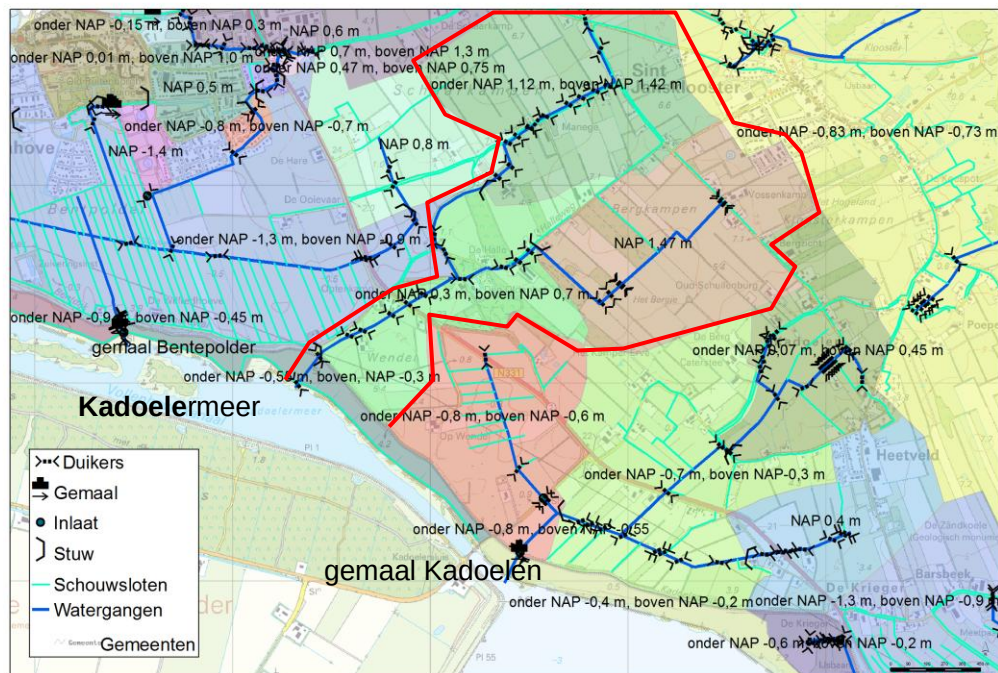
Afbeelding 2.3. Watersysteem Zwartsluis - de Krieger/Barsbeek



De Krieger - Vollenhove

Het traject De Krieger - Vollenhove is niet meer gelegen op de primaire waterkering. Beide kanten van de N 331 bevinden zich in het binnendijkse watersysteem. Een aantal gebieden voert onder vrijverval af naar het Kadoelermeer. Dit is het gebied binnen de rode lijn in afbeelding 2.4. Het gebied ten zuiden van Vollenhove voert af via de Bentewetering en gemaal Bentpolder naar het Kadoelermeer. Tussen het gebied dat vrij afwatert en het gebied dat via gemaal Barsbeek afvoert, ligt bemaling Kadoelen. Dit gebied voert af via gemaal Kadoelen.

Afbeelding 2.4. Watersysteem de Krieger/Barsbeek - Vollenhoven

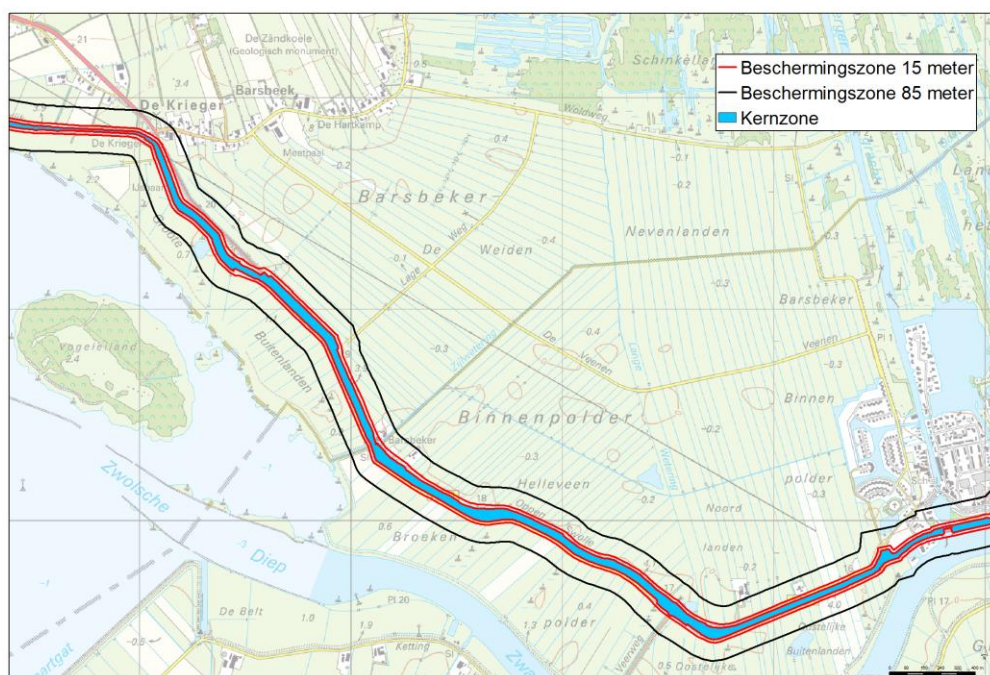


2.5. Waterkering

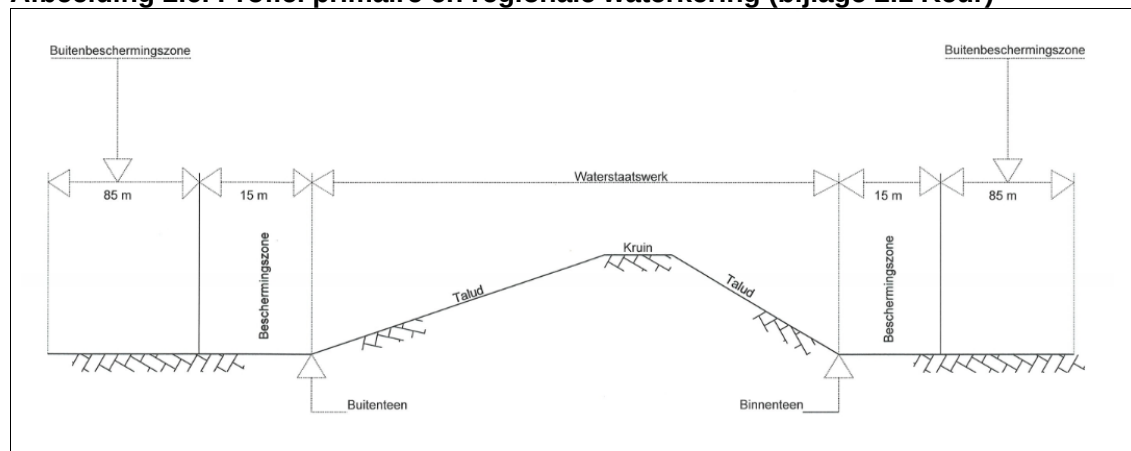
De waterkering waar de N 331 op gelegen is, betreft een primaire waterkering van dijkring-gebied 9. De veiligheidsnorm voor de waterkering bedraagt 1/1.250 jaar. Dat is de gemiddelde kans per jaar dat de hoogste waterstand waarop de primaire waterkering moet zijn berekend wordt overschreden. Het dijkvak voldoet aan de norm [Veiligheidstoetsing primaire wateringen, derde ronde toetsing (aanvulling), oktober 2012].

In afbeelding 2.5 zijn de kernzone en beschermingszones van de primaire waterkering op het traject Zwartsluis - De Krieger weergegeven. In afbeelding 2.6 is een dwarsdoorsnede weergegeven van het algemeen profiel van een primaire waterkering.

Afbeelding 2.5. Primaire waterkering Zwartsluis - De Krieger



Afbeelding 2.6. Profiel primaire en regionale waterkering (bijlage 2.1 Keur)



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. In afbeelding 2.7 is een overzicht weergegeven van het gebied dat volloopt bij het falen van dijkkring 9.

Afbeelding 2.7. Overstromingsdiepte bij het falen van dijkkring 9 (www.risicokaart.nl)



2.6. Ecologie

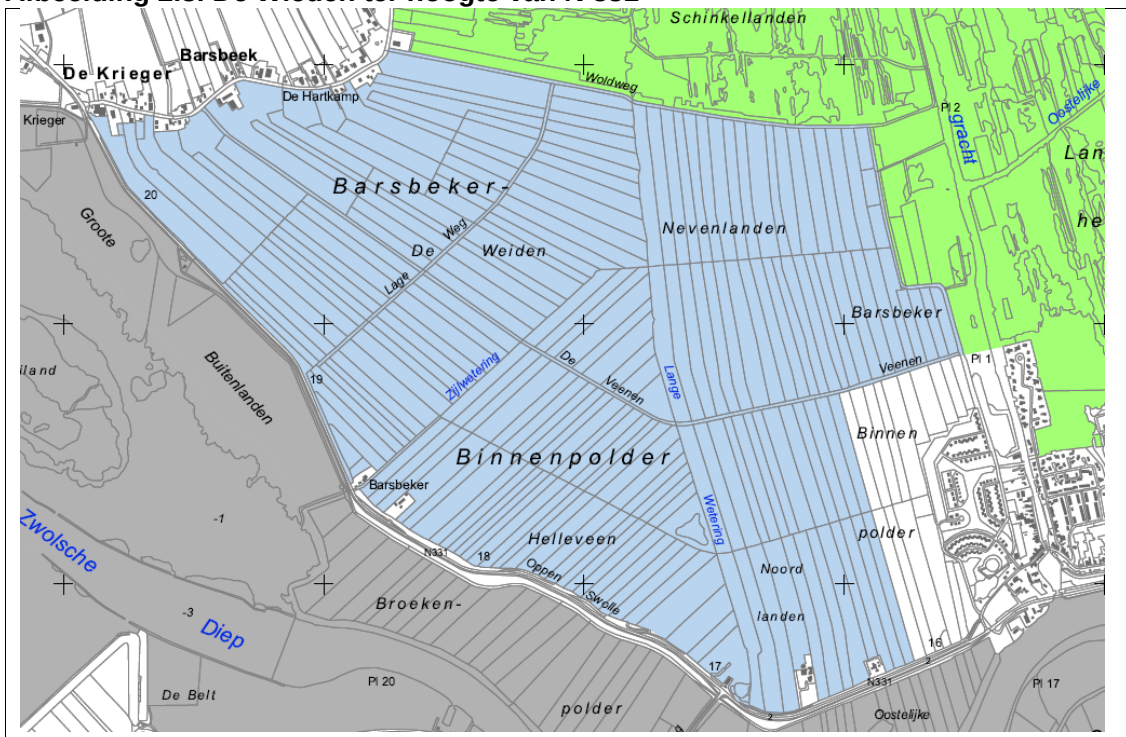
De N 331 loopt door drie Natura 2000-gebieden (vogelrichtlijn): De Wieden, Zwarte Meer en Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Voor de Natura 2000-gebieden geldt onder andere het standstill-beginsel. Deze gebieden zijn beschermd middels de Natuurbeschermingswet. Er mag geen verslechtering optreden in de huidige ecologische toestand, een en ander ter bescherming van de aanwezige natuurwaarden.

De Groote Buitenlanden, Broekenpolder en Oostelijke buitenlanden vallen binnen Zwarte Meer en Zwarte Water. De Barsbeker Binnenpolder is gelegen in De Wieden.

De Wieden

De Wieden (zie afbeelding 2.8) is gelegen ten noorden van de N 331 en bestaat uit laagveenmoeras met natte graslanden, natte heiden, etc. Het gebied wordt doorsneden door sloten met een hoge waterstand. Binnen de invloedssfeer van de ingreep liggen geen beschermde habitattypen.

Afbeelding 2.8. De Wieden ter hoogte van N 331



Zwarte Meer

Dit gebied is gelegen van het Barsbekergemaal tot de Krieger. Het gebied bestaat uit overstromingsgraslanden met kievitsbloemen en glanshaverhooilanden. Binnen de Groote Buitenlanden is het beschermde habitat kievitsbloemhooilanden aanwezig (groen in afbeelding 2.9).

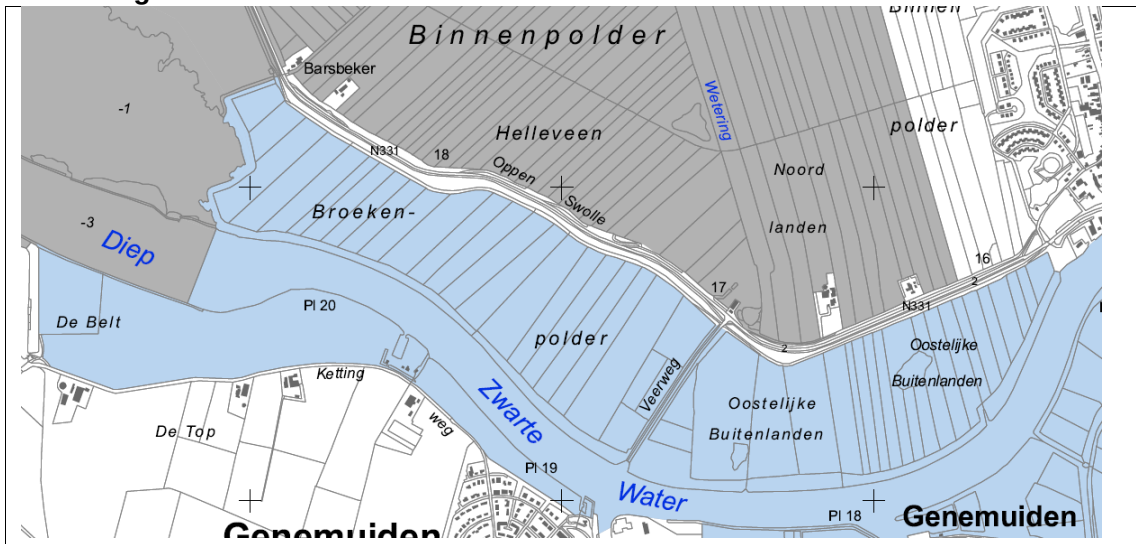
Afbeelding 2.9. Zwarte Meer ter hoogte van N 331



Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

Dit gebied (zie afbeelding 2.10) is gelegen ten zuiden van het deeltraject rotonde Zwarte-water tot het Barsbekergemaal. Binnen de invloedssfeer van de ingreep liggen geen beschermde habitattypen.

Afbeelding 2.10. Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht



2.7. Riolering en hemelwaterafvoer

Vanaf de rotonde bij Zwartsluis tot aan het Barsbeker gemaal zijn de percelen aangesloten op drukriolering. De drukriolering is gelegen aan de binnenzijde van waterkering. Tussen de Krieger en Vollenhove bevindt zich ook drukriolering en vrijvervalriolering.

Afbeelding 2.11. Riolering



In de huidige situatie voert het afstromend hemelwater van de weg en fietspad af naar de berm.

3. UITGANGSPUNTEN EN ONTWERP

3.1. Inleiding

De volgende uitgangspunten zijn op het ontwerp van toepassing:

- compensatie toename verhard oppervlak als open water (paragraaf 3.2);
- profielen watergangen (paragraaf 3.3);
- kunstwerken (paragraaf 3.4);
- ontwatering (paragraaf 3.5);
- waterkering (paragraaf 3.6).

3.2. Compensatie toename verhard oppervlak als open water

Het watersysteem mag in de toekomstige situatie als gevolg van werkzaamheden niet verslechteren. Dit is vertaald in de volgende eisen:

- dempingen van oppervlaktewater moeten geheel worden gecompenseerd;

- bij een toename van meer dan 1.500 m² verhard oppervlak per peilvak moet 10 % worden gecompenseerd als open water [verslag overleg watertoets ZL384-245/torm/025, d.d. 18 december 2012].

3.3. Profielen watergangen

De eisen en wensen van het Waterschap Reest en Wieden ten aanzien van de profielen van watergangen zijn tijdens een workshop (d.d. 15 oktober 2012) besproken:

- de bestaande situatie (huidige taluds) moet zoveel mogelijk gehandhaafd blijven;
- de eis voor het talud van de bestaande watergang aan de zuidzijde (buitendijks) van de N 331 is 1 op 1,5, de wens is 1 op 2;
- de eis voor het talud aan de zuidzijde (buitendijks) tussen het gemaal en Oppen Swolle 62 is 1 op 2;
- aan de schouwsloten aan de noord- en zuidzijde van het tracé worden geen minimum eisen gesteld. Het uitgangspunt is talud 2 op 3 en de bodem op 0,5 m.

3.4. Kunstwerken

Nieuwe duikers in watergangen worden minimaal uitgevoerd als Ø 500 mm en nieuwe duikers in schouwsloten worden minimaal uitgevoerd als Ø 300 mm.

3.5. Ontwatering

Langs het tracé is het veenweidegebied van het Natura 2000-gebied De Wieden gelegen. Het verplaatsen van de weg- of schouwsloten en aanpassingen aan profielen mag niet leiden tot een significante toename van ontwatering van het veenweidegebied.

3.6. Waterkering

De huidige stabiliteit van de waterkering mag niet verslechteren. De basishoogte van de waterkering is minimaal NAP + 3,80 m.

3.7. Vergunningen

Om bepaalde werkzaamheden in een verbods- of beschermingszone uit te voeren moet een watervergunning worden aangevraagd bij het Waterschap Reest en Wieden. Een watervergunning wordt alleen verleend wanneer de belangen van waterhuishouding en/of waterkering niet worden geschaad.

4. TOETSING ONTWERP

4.1. Maatregelen aan de N 331

Rotonde Westeinde - Veerweg

De hoofdrijbaan blijft gelegen op de waterkering. Het fietspad wordt verplaatst naar de buitendijkse parallelweg. Deze parallelweg wordt daartoe verbreed. De binnendijkse parallelweg blijft onveranderd. Bij de Veerweg wordt een rotonde aangelegd.

Veerweg - De Krieger

Na de rotonde wordt de parallelweg aan de buitendijkse zijde verbreed. Ook hier wordt het fietspad verplaatst naar de buitendijkse parallelweg. Aan de binnendijkse zijde wordt een smalle ontsluitingsweg (karrespoor) voor landbouwverkeer aangelegd, ter ontsluiting van de binnendijkse landbouwpercelen. Ter hoogte van gemaal Barsbeek kruist dit karrespoor

de hoofdrijbaan om vervolgens aan te sluiten op de buitendijkse parallelweg. Hierna is er alleen de buitendijkse parallelweg. Ter hoogte van woning Oppen Swolle 62 wordt het bestaande fietspad direct naast de hoofdrijbaan verbreed naar een parallelweg. Ter hoogte van genoemde woning zakt de hoofdrijbaan naar maaiveldhoogte.

De Krieger - Schaarweg

De parallelweg aan de buitendijkse zijde wordt tot voorbij De Krieger doorgetrokken tot aan woning Oppen Swolle 58. Deze parallelweg vervangt op dit deel het bestaande fietspad. Op het vervolg van het traject worden voornamelijk rechte oversteken gerealiseerd waarbij het afslaan van en naar de zijwegen niet meer toegestaan is.

4.2. Oppervlaktewater

Profielen watergangen en bermsloten

Vanaf de rotonde bij Zwartsluis tot de Veerweg verandert het profiel en de ligging van de bermsloot aan de noordzijde (binnendijs) van de N 331 niet. Vanaf de Veerweg tot 17,7 km worden enkele delen van de bermsloot een paar meter verlegd en wordt het oorspronkelijke profiel van de bermsloot aangelegd. Alleen het talud wordt aangepast naar 2 op 3. De profielen en hoogteligging van bermsloten sluit aan op de aanwezige kavelsloten. Tot aan De Krieger blijft het profiel en de ligging van de bermsloot vervolgens hetzelfde. Bij de kruising met de Kadoelerweg wordt de bermsloot over 80 m circa 1,0 m verlegd.

Aan de zuidzijde vanaf rotonde Westeinde tot de Veerweg wordt de bermsloot enkele meters verlegd en het oorspronkelijke profiel toegepast. Het talud wordt 2 op 3. Van de Veerweg tot 18,6 km blijft de ligging en het profiel van de watergang hetzelfde. De profielen en hoogteligging van bermsloten sluit aan op de aanwezige kavelsloten. Op het traject van circa 1 km voor Oppen Swolle 62 tot Oppen Swolle 62 waar de weg van de waterkering afloopt, wordt de watergang enkele meters verlegd en wordt het profiel aangepast conform de eisen van het waterschap Reest en Wieden: talud 1 op 2 en de hoogteligging van de bodem conform de legger.

Vanaf de locatie waar de weg niet meer op de waterkering gelegen is, ligt er een bermsloot tussen de weg en de waterkering.

Op andere delen van het tracé van de N 331 worden geen aanpassingen aan de waterhuishouding uitgevoerd.

Bovenstaande geeft invulling aan de eisen gesteld door het waterschap Reest en Wieden (zie paragraaf 3.3).

Compensatie

In tabel 4.1 is de toename in verharding en open water per peilvak weergegeven. Op basis van 10 % van de toename verharding en de toename open water is berekend of er een netto opgave is. Er is sprake van een opgave indien de toename verharding de grens van 1.500 m² overschrijdt. Uit tabel 4.1 blijkt dat alleen in peilvak VH13 er sprake is van een netto opgave van 727 m². In peilvak VH71 en VH72 bedraagt de toename verharding weliswaar meer dan 1.500 m² maar door de toename open water is er geen opgave, dat wil zeggen dat de toename van open water vanuit het onderhavige plan de opgave reeds invult. In de overige peilvakken is de toename in verharding kleiner dan 1.500 m². De ligging van de peilvakken is weergegeven in afbeelding 4.1.

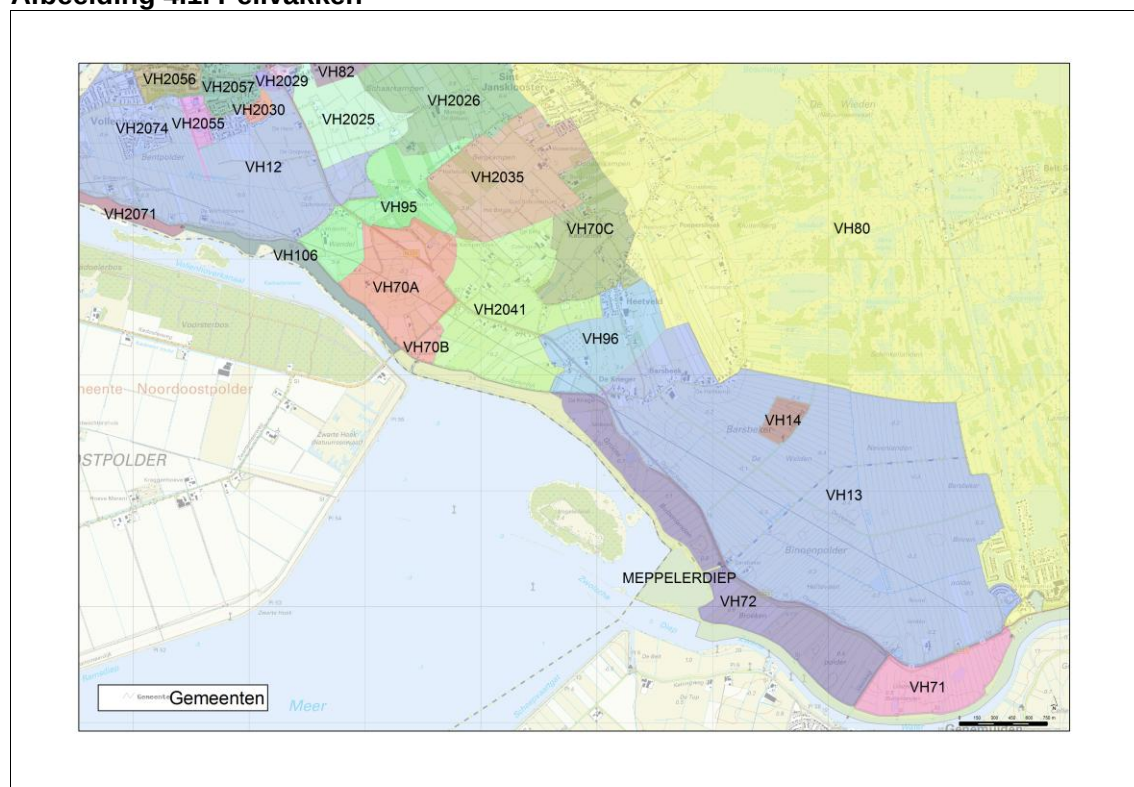
Peilvak VH13 is het peilvak in het veenweidegebied. Om ontwatering niet toe te laten nemen, mogen de profielen van de bermsloten (diepte en bodembreedte) niet wijzingen. Als

gevolg van deze eis, is gekozen om de opgave in te vullen als 'droge' berging zoals is weergegeven in afbeelding 4.2.

Tabel 4.1. Toename verharding en open water per peilvak

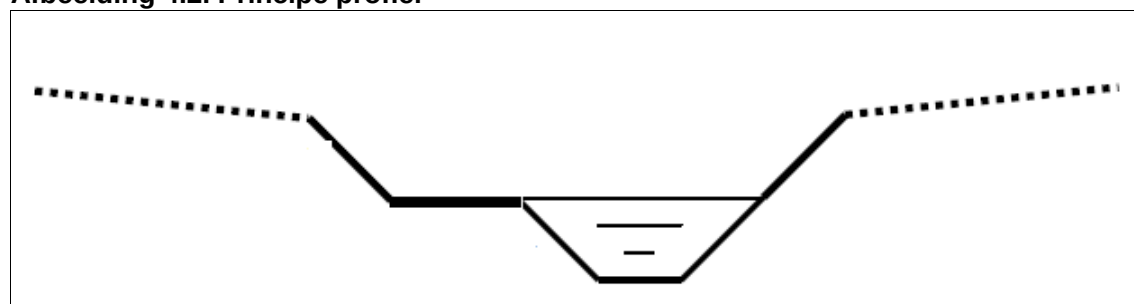
peilvak	toename verharding (ha)	toename open water (ha)	netto opgave (ha)
VH13	0,8690	0,0142	0,0727
VH71	0,1783	0,0457	-0,0287
VH72	0,1755	0,0421	-0,0246
VH96	0,0375	0	0
VH2041	0,0663	0	0
VH70A	0,0073	0	0

Afbeelding 4.1. Peilvakken



De bergingsopgave wordt ingevuld door de oever over circa 750 m in te richten als waterbergingsoever. Bij waterstanden hoger dan het normale peil doet de oever mee als berging. Hiermee wordt voldaan aan de compensatie eis. In afbeelding 4.2 is het principe profiel weergegeven.

Afbeelding 4.2. Principe profiel



Duikers

De diameters van de duikers bij de zuidelijke watergang zijn als volgt:

- tussen rotonde Westeinde en Veerweg Ø300 mm (kavelsloot);
- tussen rotonde Veerweg en gemaal Barsbeek: ongewijzigd (sloten en duikers blijven daar onaangetast);
- tussen gemaal Barsbeek en De Krieger: Ø600 mm zoals in de huidige situatie (watervoerende watergang).

Hiermee wordt aangesloten bij de gestelde eisen van het waterschap Reest en Wieden zoals verwoord in paragraaf 3.4.

4.3. Ecologie

Het gebied wordt omgeven en is gelegen in drie Natura 2000-gebieden. De aanpassingen aan de N 331 leiden niet tot grote veranderingen in de waterhuishoudkundige situatie. In de toekomstige waterhuishoudkundige situatie worden delen van bermsloten enkele meters verlegd. De oorspronkelijke profielen van de bermsloten worden toegepast, waarbij alleen de taluds worden aangepast. De invloedsfeer van de verlegde bermsloten is beperkt, mede door de hoge slootdichtheid, waardoor er geen effect op de grondwaterstanden zal zijn en ontwatering niet significant zal toenemen. De natte elementen die een grote rol spelen als habitat voor weidevogels in de Barsbekerbinnenpolder en Zwarte Meer, zoals plas-dras situaties, liggen niet binnen de invloedsfeer van de sloot en worden niet aangetast.

Door het verbreden en de aanleg van parallelwegen en het verplaatsen van bermsloten neemt het ruimtebeslag van de N 331 toe. Er gaat habitat van het Natura 2000-gebied verloren. Het verlies aan habitat zal worden gecompenseerd. In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft specifiek onderzoek plaatsgevonden (zie onder meer paragraaf 4.8 van de toelichting van het bestemmingsplan).

4.4. Riolering en hemelwater

Net ten noordwesten van de aansluiting Veerweg wordt de bermsloot enkele meters verplaatst. Naast de bermsloot is een persleiding van de drukriolering van de gemeente Zwartewaterland gelegen. De persleiding zal worden verlegd om de verplaatsing van de bermsloot mogelijk te maken.

De huidige N 331 watert af via de berm naar de bermsloten. De N 331 en de parallelweg wateren in de toekomstige situatie ook af via de berm naar de bermsloten.

4.5. Waterkering

Ter hoogte van de kruising N 331 met de Veerweg wordt een rotonde aangelegd. Hiervoor vinden kleinschalige werkzaamheden (aanvullend grondlichaam) aan de dijk plaats. Ten opzichte van het dijktracé als geheel, betreft dit een kleinschalige ingreep die op de dijk als geheel geen negatieve effecten sorteert. Tevens vindt in de beschermingszone van de dijk, kleinschalig grondwerk plaats. De werkzaamheden zijn kleinschalig van aard en hebben geen negatieve invloed op de stabiliteit van de dijk.

4.6. Onderhoud

Het waterschap voert het onderhoud uit aan de watergangen. Het onderhoud van bermsloten is in handen van aanliggende belanghebbenden. Dit kan de percee-eigenaar zijn of in het geval van bermsloten naast wegen, de wegbeheerder.

BIJLAGE I WATERPARAGRAAF

I.1. Waterparagraaf

Waterparagraaf ligt momenteel ter toetsing bij Waterschap Reest en Wieden. Zij moeten hierover nog hun akkoord geven

I.2. Inleiding

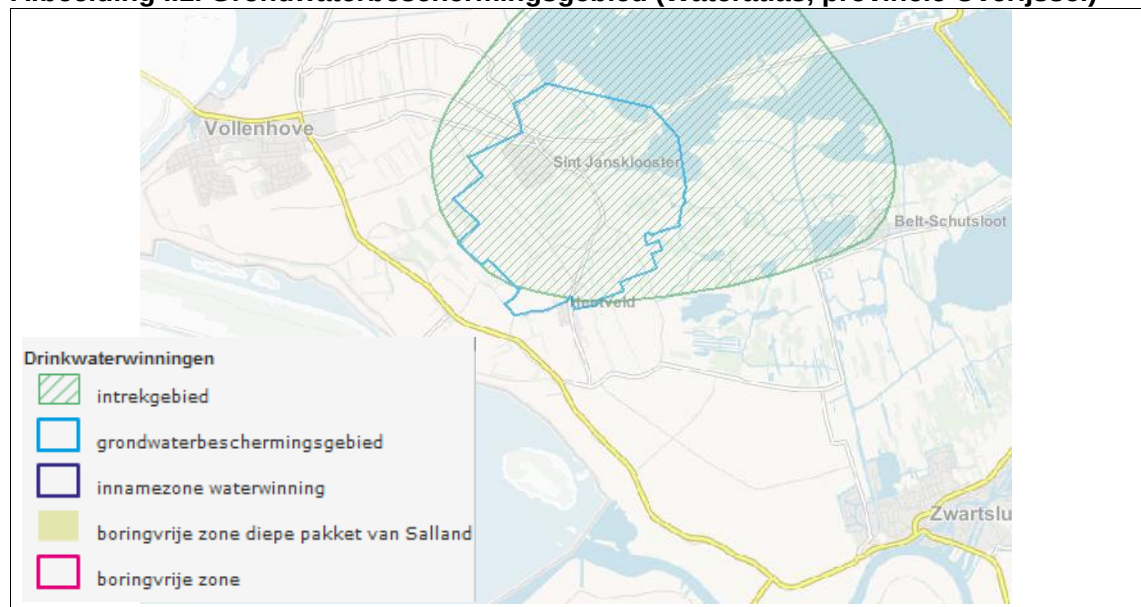
Om Nederland veilig en aantrekkelijk te houden is het nodig om bij ruimtelijke planvorming voldoende rekening te houden met de waterhuishouding. Daarom is in het Nationaal Bestuursakkoord Water afgesproken om het watertoetsproces te doorlopen bij alle ruimtelijke plannen en besluiten van rijk, provincies en gemeenten. De watertoets (zie bijlage 9) betekent dat vroegtijdig afstemming plaatsvindt tussen het waterschap en het initiatiefnemende overheidsorgaan. In deze waterparagraaf (samenvatting watertoets) zijn de volgende aspecten van belang:

- grondwater (paragraaf I.3);
- het oppervlaktewatersysteem (paragraaf I.4);
- afwatering vanaf de weg en waterberging(paragraaf I.5);
- ecologie (paragraaf I.6);
- overstromingsrisico (paragraaf I.7);
- riolering (paragraaf I.8).

I.3. Grondwater

In de omgeving van de N 331 bevindt zich een grondwaterbeschermingsgebied (zie afbeelding I.1). In het grondwaterbeschermingsgebied vindt in de omgeving van Sint Jansklooster drinkwaterwinning plaats. De N 331 valt buiten het grondwaterbeschermings- en intrekgebied

Afbeelding I.1. Grondwaterbeschermingsgebied (Wateratlas, provincie Overijssel)



I.4. Oppervlaktewatersysteem

Enkele delen van bermsloten worden een paar meter verlegd. De profielen van de bermsloten zijn overeenkomstig aan de huidige profielen. Alleen het talud wordt aangepast naar

twee op drie. De profielen en hoogteligging van bermsloten sluiten aan op de aanwezige kavelsloten.

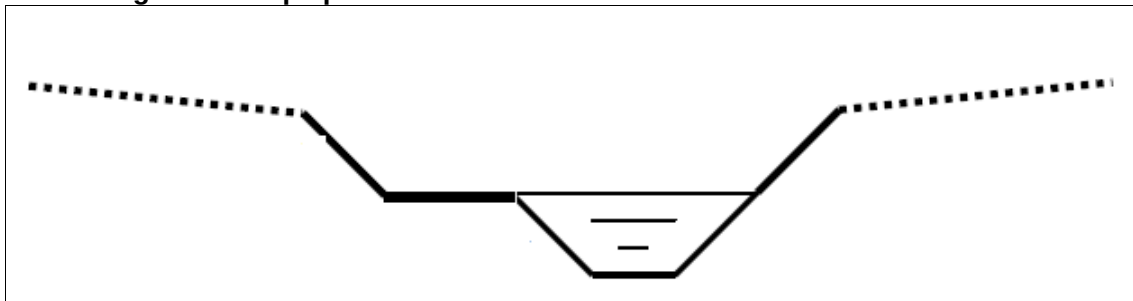
Op het traject van circa 1 km oostelijk van Oppen Swolle 62 tot Oppen Swolle 62 waar de weg van de waterkering afloopt, wordt de watergang enkele meters verlegd en wordt het profiel aangepast conform de eisen van het waterschap: talud één op twee en de hoogteligging van de bodem conform de legger.

De diameters van de duikers bij de zuidelijke watergang zijn als volgt gedimensioneerd:

- tussen rotonde Westeinde en Veerweg Ø300 mm (kavelsloot);
- tussen rotonde Veerweg en gemaal Barsbeek: ongewijzigd (sloten en duikers blijven daar onaangetast);
- tussen gemaal Barsbeek en De Krieger: Ø600 mm zoals in de huidige situatie (watervoerende watergang).

De aanpassingen aan de N 331 leiden tot een toename van verhard oppervlak. Op basis van 10 % van de toename verharding en de toename open water is berekend of er een netto opgave is. Er is sprake van een opgave indien de toename verharding de grens van 1.500 m² overschrijdt. In peilvak VH71, VH72 en VH13 is de toename verharding meer dan 1.500 m². In VH71 en VH72 is door de toename open water geen bergingsopgave meer, omdat de toename ervoor zorgt dat de grens van 1.500 m² niet meer overschreven wordt. In de overige peilvakken is de toename in verharding ook kleiner dan 1.500 m². Alleen in peilvak VH13 is een bergingsopgave van 727 m². De bergingsopgave wordt ingevuld door de oever over circa 750 m in te richten als waterbergingsoever. Bij waterstanden hoger dan het normale peil doet de oever mee als berging. Hiermee wordt voldaan aan de compensatie eis. In afbeelding I.2 is het principe profiel weergegeven.

Afbeelding I.2. Principe profiel



I.5. Ecologie

Het gebied is gelegen in een drietal Natura 2000-gebieden: De Wieden, Zwarte Meer en Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. De aanpassingen aan de N 331 brengen geen grote veranderingen in de waterhuishoudkundige situatie. In de toekomstige waterhuishoudkundige situatie worden delen van bermsloten enkele meters verlegd. De oorspronkelijke profielen van de bermsloten worden toegepast. Alleen de taluds worden aangepast. De invloedssfeer van de verlegde bermsloten is beperkt, mede door de hoge slootdichtheid waardoor er geen effect op de grondwaterstanden zal zijn en ontwatering niet significant zal toenemen. De natte elementen die een grote rol spelen als habitat voor weidevogels in de Barsbekerbinnenpolder en Zwarte Meer, zoals plas-dras situaties, liggen niet binnen de invloedssfeer van de sloot worden niet aangetast.

Door het verbreden en de aanleg van parallelwegen en het verplaatsen van bermsloten neemt het ruimtebeslag van de N 331 toe. Er gaat habitat van het Natura 2000-gebied ver-

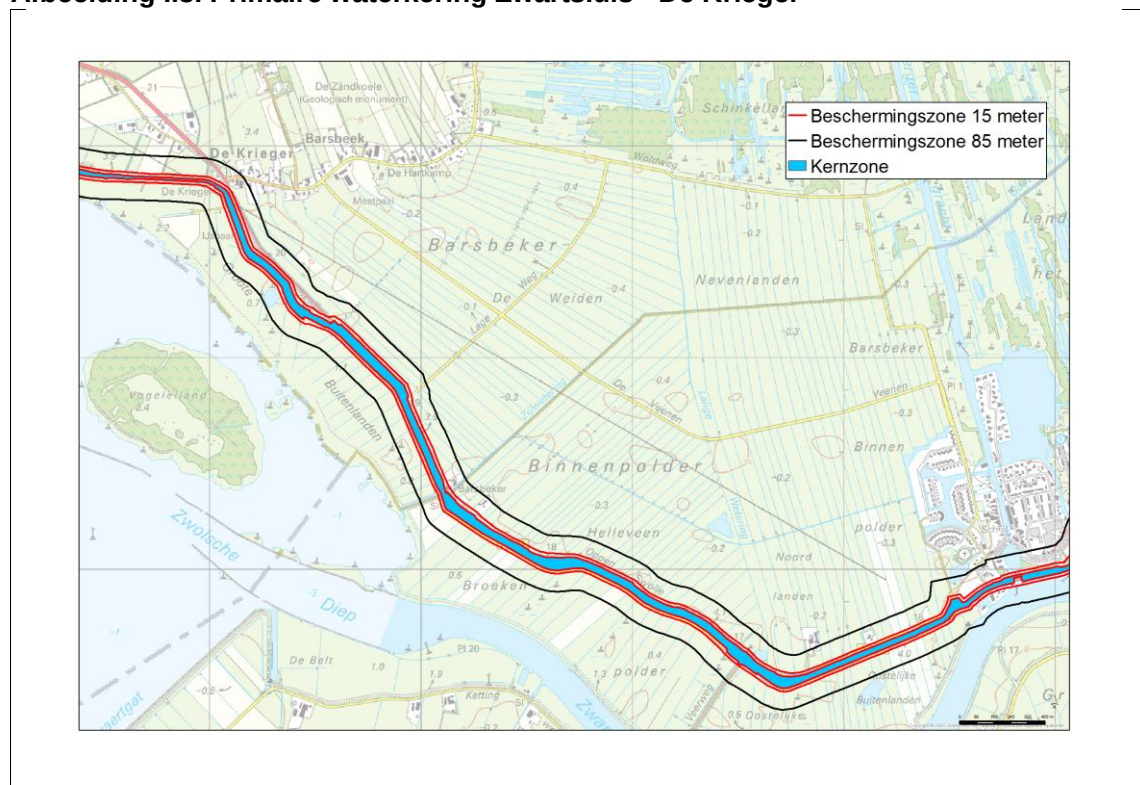
loren. Het verlies aan habitat zal worden gecompenseerd. In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft hiernaar specifiek onderzoek plaatsgevonden (zie onder meer paragraaf 4.8 van de toelichting van het bestemmingsplan).

I.6. Waterkeringen

De waterkering waar de N 331 op gelegen is (zie afbeelding I.3) betreft een primaire waterkering van dijkkringgebied 9. De veiligheidsnorm voor de waterkering bedraagt 1/1.250 jaar. Dat is de gemiddelde kans per jaar dat de hoogste waterstand, waarop de primaire waterkering moet zijn berekend, wordt overschreden. Het dijkvak voldoet aan de norm [Veiligheidstoetsing primaire wateringen, derde ronde toetsing (aanvulling), oktober 2012]. De hoogte van de waterkering blijft in de toekomstige situatie onveranderd.

Ter hoogte van de kruising N 331 met de Veerweg wordt een rotonde aangelegd. Hiervoor vinden kleinschalige werkzaamheden (aanvullend grondlichaam) aan de dijk plaats. Ten opzichte van het dijktracé als geheel, betreft dit een kleinschalige ingreep die op de dijk als geheel geen negatieve effecten sorteert. Tevens vindt in de beschermingszone van de dijk, kleinschalig grondwerk plaats. De werkzaamheden zijn kleinschalig van aard en hebben geen negatieve invloed op de stabiliteit van de dijk.

Afbeelding I.3. Primaire waterkering Zwartsluis - De Krieger



I.7. 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 projectgebied van de N 331 ligt in een gebied waarbinnen sprake is van een risico op overstroming (zie afbeelding 4.4). 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. Het gebied is gelegen binnen dijkkring 9: Vollenhove, een gebied dat bij overstroming langzaam en ondiep onderloopt. Dit geldt voor het gebied tussen Zwartsluis en de Krieger. De maatregelen aan de N 331 leiden niet tot een verandering van de risico's omtrent overstromingen.

Afbeelding I.4. Overstromingsdiepte bij het falen van dijkkring 9 (www.risicokaart.nl)

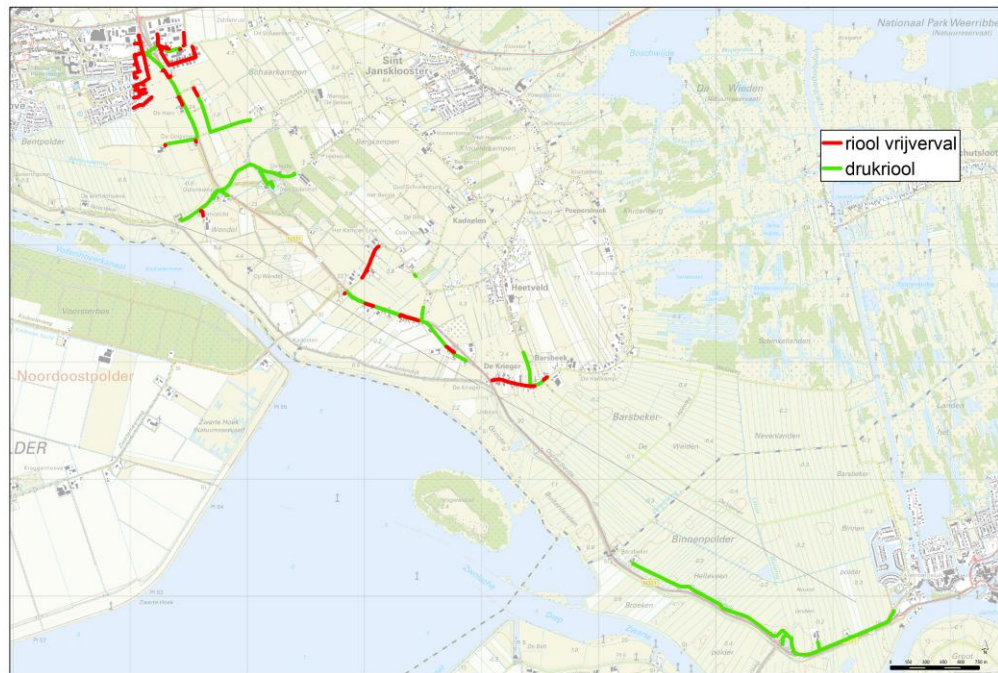


I.8. Riolering

Net ten noordwesten van de aansluiting Veerweg wordt de bermsloot enkele meters verplaatst. Naast de bermsloot is een persleiding van de drukriolering van de gemeente Zwartewaterland gelegen. De persleiding zal worden verlegd om de verplaatsing van de bermsloot mogelijk te maken.

De huidige N 331 watert af via de berm naar de bermsloten. De N 331 en de parallelweg wateren in de toekomstige situatie ook af via de berm naar de bermsloten. Zie voor nadere detaillering afbeelding I.5.

Afbeelding I.5. Riolering



I.9. Conclusie waterparagraaf

Op basis van bovenstaande blijkt dat vanuit het watersysteem gezien er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling zoals met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

BIJLAGE IV PASSENDE BEOORDELING RECONSTRUCUTIE N 331 ZV

Passende beoordeling reconstructie N331

Eenheid wegen en kanalen

Definitief

8 april 2011

Colofon

Datum

8 april 2011 (definitieve versie)

Auteur:

Alex Tabak (ARCADIS)

Definitief

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl

postbus@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel en status rapport	5
2	Plangebied en ingreep	7
2.1	Beschrijving plangebied	7
2.2	Voorgenomen ingreep	8
2.3	Natuurmaatregelen	11
2.4	Ingreep in relatie tot Natura 2000-gebieden	13
3	Wettelijk kader	15
3.1	Natuurbeschermingswet 1998	15
3.2	Onderzoek voor vergunningverlening bij een Natura 2000-gebied	16
3.3	Resultaten oriëntatiefase	16
3.4	Passende beoordeling	17
3.5	Relevante definities	17
4	Beoordelingskader	19
4.1	Aanwijzing en status Natura 2000-gebieden	19
4.2	Instandhoudingsdoelstellingen	20
4.2.1	Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	20
4.2.2	Zwarte Meer	21
4.2.3	Wieden	22
4.3	Afbakening habitattypen en soorten	23
4.4	Mogelijke effecten op Natura 2000	25
4.4.1	Varianten	26
4.5	Gevoeligheden voor storende factoren	26
4.6	Beoordelingskader	28
5	Huidige situatie	29
5.1	Natura 2000-gebied uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	29
5.1.1	Gebiedsbeschrijving	29
5.1.2	Habitattypen	29
5.1.3	Habitatrichtlijnsoorten	30
5.1.4	Vogelrichtlijnsoorten	30
5.2	Natura 2000-gebied Zwarte Meer	31
5.2.1	Gebiedsbeschrijving	31
5.2.2	Habitattypen	31
5.2.3	Habitatrichtlijnsoorten	33
5.2.4	Vogelrichtlijnsoorten	33
5.3	Natura 2000-gebied Wieden	35
5.3.1	Gebiedsbeschrijving	35
5.3.2	Habitattypen	35
5.3.3	Habitatrichtlijnsoorten	35
5.3.4	Vogelrichtlijnsoorten	36
5.4	Samenvatting kwalificerende waarden per wegvak	36
6	Effectbeschrijving	37
6.1	Effecten door ruimtebeslag	37
6.1.1	Werkwijze	37
6.1.2	Ruimtebeslag op leefgebied broedvogels en niet-broedvogels	38
6.1.3	Meervleermuis	38
6.1.4	Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	38

6.1.5	Zwarte Meer	39
6.1.6	Wieden	39
6.2	Effecten van verstoring	40
6.2.1	Werkwijze geluid	40
6.2.2	Resultaten geluidsberekeningen	40
6.2.3	Zwarte Meer	41
6.3	Effecten van versnippering/ barrièrewerking	41
6.4	Effecten van vermesting	42
6.4.1	Werkwijze en resultaten	42
6.4.2	Effecten op Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen	42
7	Beoordeling effecten	43
7.1	Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	43
7.2	Zwarte Meer	45
7.3	Wieden	46
7.4	ADC-toets	47
7.5	Cumulatie	47
8	Conclusie	49
8.1	Effecten ruimtebeslag	49
8.1.1	Begrenzing Natura 2000	49
8.1.2	Effecten op habitattypen	49
8.1.3	Effecten op habitatsoorten	50
8.2	Toetsing aan de natuurbeschermingswet 1998	50
8.3	Mitigerende maatregelen	50
8.3.1	Algemene maatregelen	50
8.3.2	Vissen	50
9	Bronnen	53
	Bijlage 1 Ligging Natura 2000-gebieden rondom de N331	55
	Bijlage 2 Voorkomen Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) in Zwarte Meer	57
	Bijlage 3 Voorkomen Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) in Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	59
	Bijlage 4 Resultaten inventarisatie vleermuizen	61
	Bijlage 5 Resultaten inventarisatie vissen	63
	Bijlage 6 Ligging telgebieden niet-broedvogels	65
	Bijlage 7 Berekeningen oppervlak ruimtebeslag Natura 2000-begrenzing bij ombouw N331	67
	Bijlage 8 Analyse verstoring rietzanger Zwarte Meer	69
	Bijlage 9 Instandhoudingsdoelstellingen Uiterwaarden Zwarte Water & Vecht	71
	Bijlage 10 Instandhoudingsdoelstellingen Zwarte Meer	75
	Bijlage 11 Instandhoudingsdoelstellingen Wieden	81

1 *Inleiding*

1.1 *Aanleiding*

De provincie Overijssel is voornemens om het wegvak tussen Zwartsluis en Vollenhove van de provinciale weg N331 te gaan herinrichten als gebiedsontsluitingsweg (GOW-A) in het kader van het provinciale categoriseringsplan. Onderdeel hiervan is het omleiden van langzaam gemotoriseerd verkeer van de provinciale weg N331. Om dit te bewerkstelligen zijn er maatregelen voorgesteld waardoor er een duidelijke scheiding ontstaat tussen langzaam verkeer en snelverkeer op het wegvak tussen Zwartsluis en Vollenhove.

Gezien de ligging van de voorgenomen ingreep nabij Natura 2000-gebieden heeft voor de beoordeling van de plannen in januari 2008 een eerste toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 plaatsgevonden (ARCADIS, 2008). Het gaat om de volgende Natura 2000-gebieden:

- Zwarte Meer.
- Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht.
- Wieden.

Bij de oriëntatiefase zijn voor de ingreep in eerste instantie twee alternatieven beoordeeld. Na deze toetsing heeft de opdrachtgever besloten om bij de uitvoering te kiezen voor de variant die de minste kans heeft op mogelijke significante negatieve effecten op de betrokken Natura 2000-gebieden. Het voorkeursalternatief bestaat uit het omleiden van landbouwverkeer parallel aan de N331, maatregelen die hiervoor worden uitgevoerd zijn onder meer het verleggen, verbreden en doortrekken van de huidige parallelweg aan de zuidkant van de N331.

Uit de oriëntatiefase volgt dat voor het voorkeursalternatief significante negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Om dit te onderzoeken is een Passende Beoordeling uitgevoerd. Parallel hieraan is een plan-m.e.r.-procedure doorlopen.

Sindsdien is het plan op een aantal punten aangepast, welke alleen van invloed zijn op negatieve gevolgen door ruimtebeslag. Aanvullend zijn de effecten door vermesting onderzocht, dit aspect is niet meegenomen bij de oriëntatiefase. Tevens is er op een locatie een nieuwe variant toegevoegd. Deze plaanpassingen zijn in dit onderzoek meegenomen. Als gevolg hiervan is het noodzakelijk geweest op een aantal punten de effectbeoordeling uit de oriëntatiefase te herzien.

De voorliggende Passende beoordeling is door ARCADIS opgesteld in opdracht van de Provincie Overijssel.

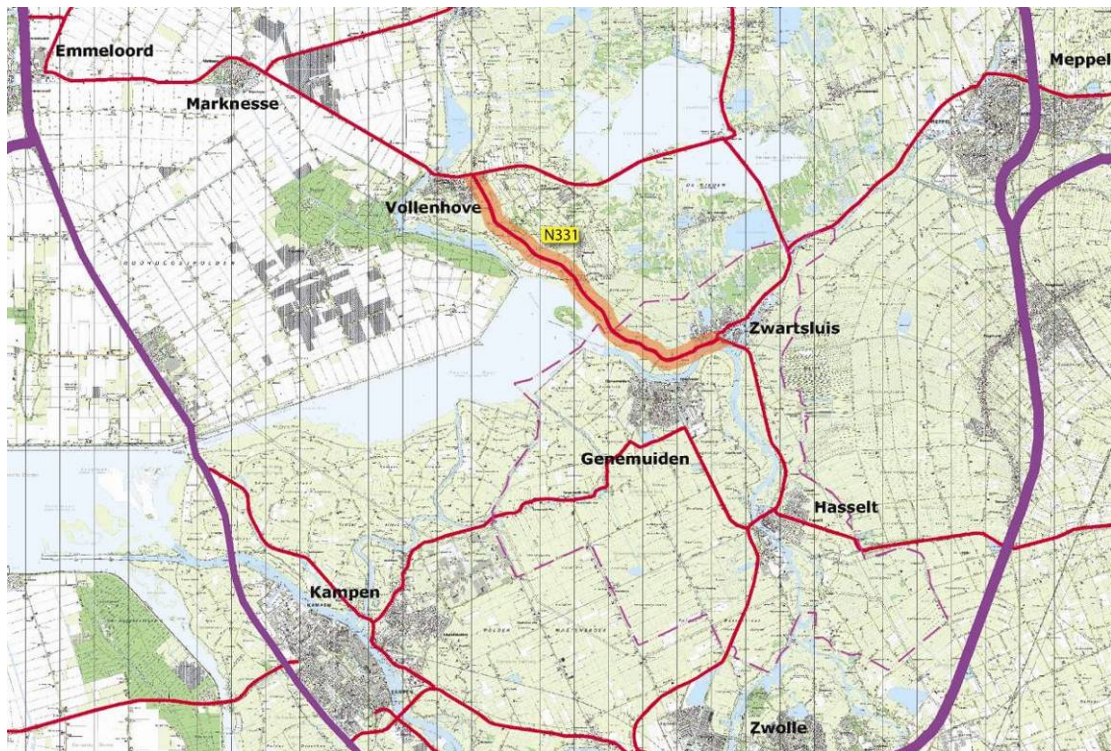
1.2 *Doel en status rapport*

Dit rapport bevat de Passende Beoordeling als bedoeld artikel 19f van de Natuurbeschermingswet 1998. Het rapport geeft de informatie waarmee het Bevoegd Gezag voor de Natuurbeschermingswet kan beoordelen of, en zo ja onder welke voorwaarden, vergunning verleend kan worden voor de uitvoering van de ombouw van de provinciale weg N331.

2 Plangebied en ingreep

2.1 Beschrijving plangebied

Het gebied waar het project plaats gaat vinden wordt uit praktische overwegingen van oost naar west onderverdeeld in drie deelgebieden, namelijk: wegvak rotonde Westeinde-Barsbekergemaal, wegvak Barsbekergemaal-De Krieger en wegvak De Krieger-Schaarweg. De totale lengte van dit traject is ongeveer 9 kilometer.



Afbeelding 3.1 Ligging N331 gedeelte Zwartsluis-Vollenhove

Een deel van het plangebied grenst aan de volgende Natura 2000-gebieden:

- Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht
- Zwarte Meer
- Wieden

Van de bovenstaande gebieden is alleen het Zwarte Meer definitief aangewezen (januari 2010), voor de overige gebieden gelden ontwerp aanwijzingsbesluiten. De ligging van de verschillende Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied is weergegeven in bijlage 1.

Wegvak rotonde Westeinde - Barsbekergemaal

Dit wegvak van ruim 2,5 kilometer ligt in een open polderlandschap. Ten noorden van dit traject ligt de Barsbekerbinnenpolder, ten zuiden hiervan en de Oostelijke Buitenlanden en de Broeken polder. De N331 ligt op een dijk die de overgang vormt van het veenweidegebied met de voormalige Zuiderzeekust.

Aan de noordkant van het traject ligt een poldergebied doorsneden met slootjes, het landschap wordt gekenmerkt door openheid en grootschaligheid en wordt in het streekplan Overijssel 2000+ aangeduid als karakteristiek waardevol open grootschalig landschap. Dit gebied valt onder het Natura 2000-gebied Wieden. Aan de zuidkant liggen de uiterwaarden van het Zwarte Water. De uiterwaarden bestaan voornamelijk uit weilanden en graslanden, waarin kolken en rietlanden voorkomen. Dit deel valt onder het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht.

Wegvak Barsbekergemaal - De Krieger

Dit wegvak van circa 2 kilometer ligt in een open polderlandschap. Ten noorden van dit traject ligt de Barsbekerbinnenpolder, ten zuiden hiervan de Groote Buitenlanden. Ongeveer 1 kilometer voor De Krieger wordt de N331 van de dijk afgeleid en komt aan de kant van de Barsbekerbinnenpolder achter de dijk te liggen. De parallelweg gaat hier de dijk over en eindigt ter hoogte van het huis Oppen Swolle 62 in de Groote Buitenlanden op de N331.

Aan de noordkant van het traject ligt een poldergebied doorsneden met slootjes, het landschap wordt hier gekenmerkt door openheid en grootschaligheid en is in het streekplan Overijssel 2000+ aangeduid als karakteristiek waardevol *open grootschalig landschap*. Dit gebied aan de noordkant valt onder het Natura 2000-gebied Wieden. Aan de zuidkant van de N331 liggen de uiterwaarden die bestaan voornamelijk uit graslanden en rietlanden met kolken. In vergelijking met het wegvak rotonde Westeinde-Barsbekergemaal heeft dit een natuurlijker karakter en liggen hier meer terreinen van natuurbeherende organisaties. Aan de oevers van het Zwarte Meer liggen brede rietkragen en moerasvegetaties. Dit zuidelijke deel valt onder het Natura 2000 gebied Zwarte Meer.

Wegvak de Krieger - Schaarweg

In dit wegvak van circa 4,5 km (Het Hoge land van Vollenhove) ligt het maaiveld als gevolg van een keileemopduiking, circa 5 meter boven het omringende gebied. Het hier aanwezige kleinschalige kampenlandschap wordt gekenmerkt door een besloten karakter met veel beplantingselementen. Dit deel is in het streekplan Overijssel 2000+ aangeduid als karakteristiek waardevol *besloten kleinschalig landschap*. Het wegtracé volgt grotendeels de overgang van hoog naar laag. De historische bebouwing ligt momenteel aan de parallelweg, evenwijdig aan het tracé. Langs de weg zelf staat nagenoeg geen beplantingen met uitzondering van enkele abelen, eiken en essen tussen het huidige en het historische tracé. Er bevindt zich een bijzonder object lang dit deel van de weg: Buitenplaats Den Oldenhof, ter hoogte van hectometerpaal 23, met enkele gebouwde monumenten. Langs dit wegvak liggen geen Natura 2000-gebieden.

2.2 Voorgenomen ingreep

Hier worden met betrekking tot de ingreep alleen de maatregelen genoemd die invloed kunnen hebben op Natura 2000-gebieden.

Wegvak rotonde Westeinde - Barsbekergemaal

De hoofdrijbaan ligt bovenop de dijk met een aan de zuidzijde naastgelegen fietspad. De voorgestelde maatregel betreft het verwijderen van het fietspad wat bovenop de dijk ligt en het centreren en verbreden van de hoofdrijbaan van 6,5 meter naar 7,2 meter. Hierbij vindt naast bermverbreding ook bermverharding plaats. De bermverbreding vindt plaats binnen het huidige aanwezige dijkprofiel. Op een beperkt aantal plaatsen zal dit profiel worden verbreed, in verband met te weinig aanwezige ruimte.

Tussen rotonde Westeinde tot aan de Veerweg

De aanwezige parallelwegen aan de noord- en zuidzijde op dit weggedeelte moeten, na verbreding, dienst doen als ontsluitingsweg voor het langzaam gemotoriseerd verkeer. Aan de zuidkant zal de aanwezige parallelweg worden verbreed van circa 2,5 meter tot een breedte van 4,0 meter. Hiervoor zal de berm-sloot langs de bestaande parallelweg over de gehele lengte moeten worden verplaatst en verbreed.

Aan de noordzijde wordt de bestaande parallelweg verbeterd door de weg te voorzien van een nieuwe deklaag.

Op de plaats van de huidige T-splitsing bij de Veerweg wordt een rotonde aangelegd.

Tussen de Veerweg en Barsbekergemaal

Op dit gedeelte bevindt zich alleen aan de zuidzijde (deels) een parallelweg. Deze parallelweg zal worden verbreed van circa 2,5 meter tot een breedte van 4,0 meter. Hiervoor zal de bermsloot langs de parallelweg over de gehele lengte moeten worden verplaatst en verbreed.

Aan de noordzijde van de N331 zal een nieuwe ontsluitingparallelweg aangelegd worden, bestaande uit gasbetonblokken. Op een aantal plekken zal daarom aanpassing van het huidige slootprofiel noodzakelijk zijn. De maatregelen bestaan daar uit het verplaatsen en verbreden van de bermsloot.

Wegvak Barsbekergemaal - de Krieger

Op dit wegvak heeft de bestaande hoofdrijbaan een zelfde beeld als het wegvak Westeinde-Barsbekergemaal. De voorgestelde maatregelen zoals het verwijderen van het fietspad op de dijk en het verbreden van de hoofdrijbaan en de berm, worden hier ook voorgesteld. Eveneens wordt hier de voorgestelde bermverharding toegepast. De bermverbreding vindt plaats binnen het huidige aanwezige dijkprofiel. Op een beperkt aantal plaatsen zal dit profiel worden verbreed, in verband met te weinig aanwezige ruimte.

Op dit wegvak bevindt zich alleen aan de zuidzijde (deels) een parallelweg. De voorgestelde maatregel is de parallelweg aan de zuidzijde door te trekken naar de aansluiting van de reeds bestaande parallelweg voorbij het kruispunt De Krieger.

Tussen Barsbekergemaal en woning Oppen Swolle 62

Verbreden van de bestaande parallelweg van 2,5 naar 4,0 meter. Aan de zuidkant van de N331 zal hiervoor de bermsloot langs de huidige parallelweg, vanaf het Barsbekergemaal tot voor het huis Oppen Swolle 62, moeten worden verplaatst en verbreed. Rond de woning Oppen Swolle 62 is er sprake van twee varianten (1C1/1C2). Deze zijn in een tekstkader toegelicht en afbeelding 3.2 weergegeven.

Tussen Oppen Swolle 62 en De Krieger

Met betrekking tot de ligging van de door te trekken zuidelijke parallelweg (doortrekken van huidige parallelweg punt is er sprake van twee varianten tussen Oppen Swolle 62 en De Krieger (1A1/1A2). Deze zijn in tekstkader toegelicht en afbeelding 3.3 weergegeven.

Varianten bij woning Oppen Swolle 62: 1C1 en 1C2

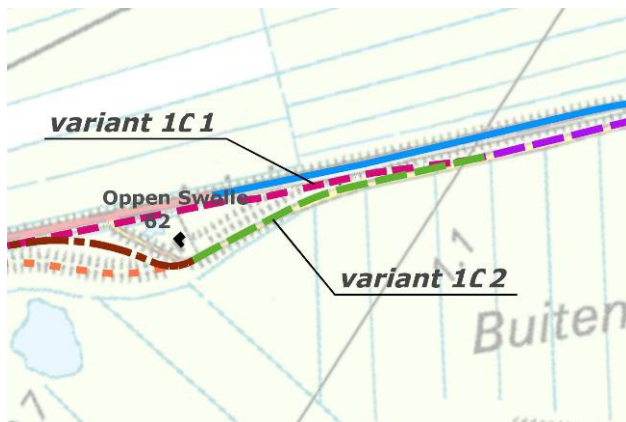
Variant 1C1 (nieuwe parallelweg aan noordzijde woning Oppen Swolle 62 naast N331):

In variant 1C1 wordt de ruimte voor de woning Oppen Swolle 62 gebruikt om hier een nieuwe parallelweg direct naast de N331 te leggen. De nieuwe parallelweg heeft een logisch vervolg op de bestaande parallelweg en ligt niet meer op de dijk die aan de zuidzijde van de woning ligt.

Deze variant kan alleen aansluiten op variant 1A1, waar het bestaande fietspad naast de N331 wordt verbreed tot parallelweg.

Variant 1C2 (aanpassing bestaande parallelweg op de dijk aan zuidzijde woning Oppen Swolle 62)

In variant 1C2 wordt de bestaande parallelweg aan de zuidzijde van de woning Oppen Swolle 62 verbreed tot 4,0 meter. Deze variant kan aansluiten op zowel variant 1A1 (waar het bestaande fietspad naast de N331 wordt verbreed tot parallelweg) als variant 1A2 (nieuwe parallelweg op de dijk).



Afbeelding 3.2 Varianten 1C1 (roze stippellijn) en 1C2(groene stippellijn)

Varianten 1A1 en 1A2

De bestaande parallelweg vanaf de aansluiting Veerweg tot nabij het woonhuis Oppen Swolle 62 ligt naast de dijk. Bij het woonhuis Oppen Swolle 62 gaat deze parallelweg naar de kruin van de dijk en sluit vervolgens rechtstreeks aan op het fietspad/hoofddrijbaan N331. Vanaf Oppen Swolle 62 tot de aansluiting de Krieger zijn twee varianten mogelijk.

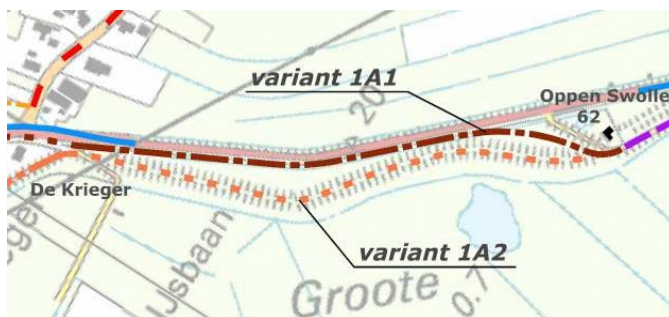
Variant 1A1 (parallelweg op de dijk):

Een nieuw aan te leggen parallelweg die op de kruin van de dijk ligt vanaf Oppen Swolle 62 tot aan de aansluiting de Krieger. De nieuwe parallelweg heeft daarmee een logisch vervolg om op de hoogte te blijven op de kruin van de dijk.

Variant 1A2 (parallelweg tussen dijk en N331):

Een nieuw aan te leggen parallelweg die tussen de dijk en de bestaande hoofddrijbaan ligt vanaf Oppen Swolle 62 tot aan de aansluiting de Krieger., op de plaats van het huidige fietspad.

Er is genoeg ruimte tussen de te reconstrueren hoofddrijbaan en de teen de dijk om hier een nieuwe parallelweg aan te leggen. Hierdoor wordt het verkeer gebundeld met de hoofddrijbaan.



Afbeelding 3.3 Varianten 1A1 (bruine stippellijn) en 1A2 (oranje stippellijn)

Kruispunt De Krieger, rond woonhuis Oppen Swolle 60

De voorgestelde maatregel is dat de nieuwe parallelweg van het wegvak Barsbekergemaal-De Krieger aansluit op de bestaande parallelweg voorbij het kruispunt De Krieger. Ter hoogte van De Krieger is met betrekking tot de ligging van de nieuwe parallelweg in relatie tot het woonhuis Oppen Swolle 60 sprake van 2 varianten. Deze zijn in onderstaand tekstkader beschreven. In afbeelding 3.4 zijn beide varianten weergegeven.

Varianten 1B1 en 1B2

Variant 1B1 (parallelweg achter woning Oppen Swolle 60 langs):

In variant 1B1 wordt de parallelweg achterlangs het woonhuis Oppen Swolle 60 geleid, omdat er relatief weinig ruimte aan de voorzijde van de woning is. Hierdoor moet er wel grond worden aangekocht om een doorsnijding te maken naar de parallelweg/fietspad richting Vollenhove. Daarnaast moet er een aparte doelgroepenweg worden aangelegd vanaf de Krieger, waar het landbouwverkeer veilig kan oversteken.

Variant 1B2 (parallelweg voor woning Oppen Swolle 60 langs):

In variant 1B2 wordt de relatief beperkte ruimte voor de woning gebruikt om hier de parallelweg langs te leggen. Door het kruispunt iets te verschuiven richting de zijweg Barsbeek ontstaat er ruimte voor een parallelweg voor het woonhuis Oppen Swolle 60.



Afbeelding 3.4 Varianten 1B1 en 1B2

Wegvak De Krieger - Schaarweg

Langs de N331 liggen op dit traject geen Natura 2000-gebieden, invloeden op beschermde gebieden is niet aan de orde.

Uitgangspunten realisatie bermsloten

- De verplaatste bermsloten zullen verbreed worden;
- Er vindt een netto toename plaats van open water (bermsloten) over het hele plangebied;
- De oeverzone van de gerealiseerde bermsloten zal breder zijn en uit een flauwer talud bestaan. Hierbij zullen in de nieuwe situatie meer kansen voor natuur zijn.

2.3 Natuurmaatregelen

Onderdeel de plannen voor de N331 is het treffen van maatregelen voor het behouden en versterken van natuurwaarden. Het gaat om specifieke gebiedsgebonden natuurwaarden, die met weinig inspanningen parallel aan de uitvoering plaats kunnen vinden. Het uitgangspunt is dat natuurwaarden kunnen profiteren van de herinrichting. De natuurmaatregelen zijn opgesteld voor beide alternatieven.

Realisatie kievitsbloemhooiland

In het gebied langs het Zwarte Water en Zwarte Meer komt in de uiterwaarden het bijzondere vegetatietype kievitsbloemhooiland voor. Noordwest Overijssel herbergt een van de grootste populaties in Europa van de aspectbepalende plantensoort wilde kievitsbloem. Het kievitsbloemhooiland komt voor op klei en klei-op-veengronden, in de overgangen van het rivierengebied naar het laagveengebied, waar van nature de rivierpeilfluctuaties sterk aanwezig waren (tot de afsluiting van de Zuiderzee). Het vegetatietype komt verspreid in het gebied voor op terreinen van Natuurmonumenten, Landschap Overijssel, maar ook particulier. De Provincie Overijssel wil invulling geven aan de natuurmaatregelen door realisatie van van ca. 6 hectare kievitsboemhooiland in de directe omgeving van de N331. De maatregelen bestaan uit de aankoop van percelen, inrichting en omvormingsbeheer.

Ligging percelen

De ligging van de percelen voor aankoop liggen in de Broekenpolder (zie afbeelding 3.6), binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Op het percelen staat momenteel maïs. De totale oppervlakte is ca. 6 hectare. In het naastliggende perceel aan de oostzijde kwamen tot voor kort wilde kievitsbloemen voor, mogelijk zijn er nu nog exemplaren aanwezig. Dit perceel bestaat uit grasland met reliëf (zandkopjes), en vormt een geschikt biotoop voor de wilde kievitsbloem. Vestiging van wilde kievitsbloem op de aan te kopen percelen kan daarom naar verwachting gemakkelijk plaatsvinden. De aankoop biedt kansen voor een relatief groot, vlakdekkend, aaneengesloten gebied binnen de Broekenpolder.



Abbeelding 3.6: Ligging gronden voor aankoop in de Broekenpolder

Beheer en inrichting

Afhankelijk van de huidige toestand van de bodem duurt de realisatie van kievitsbloemhooiland naar schatting ca. 7-10 jaar. Randvoorwaarde om te spreken van herstel is met name de vestiging en handhaving van de wilde kievitsbloem. De heersende abiotiek dient te voldoen aan de minimale vereisten van het vegetatietype. De maatregelen worden opgetseld en uitgevoerd in overleg met de betrokken partijen, o.a. Natuurmonumenten.

Beheer

Voor succesvolle ontwikkeling van kievitsbloemhooiland op de percelen is naar verwachting de eerste jaren omvormingsbeheer nodig. Door de, mogelijk jarenlange landbouwkundige functie heeft stikstof zich in de bodem opgehoopt. Na werving van de percelen wordt daarom eerst bodemonderzoek uitgevoerd om het stikstofgehalte te bepalen. Afhankelijk van de uitkomst van het bodemonderzoek, is 0 tot 10 jaar uitmijnen noodzakelijk.

Na omvormingsbeheer vindt bestendig beheer plaats:

- Maaien en afvoeren (hooilandbeheer zonder bemesting), 2x per jaar tussen 15 juni-15 juli en vervolgens eind van de zomerperiode).

Of

- nabeweiden i.p.v. 2de maaibeurt (veebezetting: 1 koe/paard per hectare). Belangrijk is dat de vegetatie kort de winter in gaat.

Inrichtingsmaatregelen

De te treffen inrichtingsmaatregelen bestaan uit het aanbrengen van relief op de percelen. Een uiterwaard met veel relief vormt een geschikte groeiplaats voor kievitsbloemhooiland.

Borging

Voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedures worden er overeenkomsten afgesloten met de betrokken instanties: gemeenten, Waterschap en Natuurmonumenten. Deze overeenkomsten regelen o.m. de overdracht van eigendom, toekomstig beheer en onderhoud, financiële zaken en bestemmingsplanafspraken. Na het uitvoeren van de inrichtingsmaatregelen en omvormingsbeheer worden de percelen overgedragen aan Natuurmonumenten. Deze instantie zal als eigenaar de verantwoordelijkheid hebben over de uitvoering van het bestendig beheer.

2.4 Ingrep in relatie tot Natura 2000-gebieden

Wegvak	Positie t.o.v. N331	Natura 2000-gebied	Ingrep
Ronde Westeinde- Barsbekergemaal	Noord	Wieden	Verbeteren bestaande parallelweg (tot ronde Veerweg)
			Aanleggen ontsluitingsparallelweg met gasbetonblokken (tot Barsbekergemaal)
			Lokaal verbreden en verplaatsen bermsloot (tussen Veerweg en Barsbekergemaal)
	Zuid	Zwarte Water	Verbreden bestaande parallelweg
			Aanleg ronde i.p.v. T-splitsing bij de Veerweg
			Verbreden en verplaatsen bermsloot over gehele lengte
Barsbekergemaal- De Krieger	Noord	Wieden	Geen
	Zuid	Zwarte Meer	Verbreden bestaande parallelweg (tot woning Oppen Swolle 62).
			Verbreden en verplaatsen bermsloot
			<i>Rond woning Oppen Swolle 62</i>
			<u>variant 1C1</u> : aanleg nieuwe parallelweg langs N331
			<u>variant 1C2</u> : verbreden bestaande parallelweg
De Krieger- Schaarweg	n.v.t.	geen	<i>Oppen Swolle 62 tot De Krieger:</i>
			<u>varianten 1A1/1B2</u> : bestaand fietspad vervangen
			<u>varianten 1A2/1B1</u> : aanleg nieuwe parallelweg over dijk
			n.v.t.

Tabel 3.1 Samenvatting van de ingrep in relatie tot de Natura 2000-gebieden.

3 *Wettelijk kader*

3.1 **Natuurbeschermingswet 1998**

Algemeen

Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 zijn verschillende categorieën beschermde natuurgebieden aangewezen of in procedure van aanwijzing: Habitatrichtlijngebieden, Vogelrichtlijngebieden en de voormalige Beschermde Natuurmonumenten (deze laatste alleen voor zover voor zover die samenvallen met een Vogel- of Habitatrichtlijngebied). Samen vormen deze gebieden in heel Europa het internationale netwerk Natura 2000. De gebieden zijn van grote betekenis voor de bescherming van de Europese biodiversiteit.

De Habitatrichtlijn heeft tot doel bij te dragen aan het waarborgen van de biologische diversiteit door het in stand houden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna op het Europese grondgebied van de Lidstaten waarop de richtlijn van toepassing is. De richtlijn onderscheidt daarbij te beschermen gebieden en te beschermen soorten.

Het hoofddoel van de Vogelrichtlijn is het in stand houden van alle natuurlijke in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied van de Lidstaten. De Vogelrichtlijn kent evenals de Habitatrichtlijn twee beschermingsdoelen: bescherming van gebieden en bescherming van soorten.

Vergunningsplicht

Om de instandhoudingsdoelstellingen te waarborgen, geldt er een vergunningsplicht voor alle plannen en projecten die mogelijk (significante) gevolgen hebben voor een Natura 2000-gebied. Uitgangspunt in de Natuurbeschermingswet 1998 is dat projecten en andere handelingen die de kwaliteit van habitats kunnen verslechteren of die een significant verstorend effect kunnen hebben op Natura 2000-gebieden, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Een vergunning voor een project kan alleen worden verleend, indien vooraf zeker is dat de natuurlijke kenmerken van een gebied niet worden aangetast en de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar worden gebracht. Hiervan mag alleen worden afgeweken wanneer alternatieve oplossingen voor het project ontbreken en wanneer sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. Bovendien moet voorafgaande aan het toestaan van een afwijking zeker zijn dat alle schade gecompenseerd wordt (de zogenaamde ADC-toets: Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compenserende maatregelen). Redenen van economische aard kunnen ook gelden als dwingende reden van groot openbaar belang.

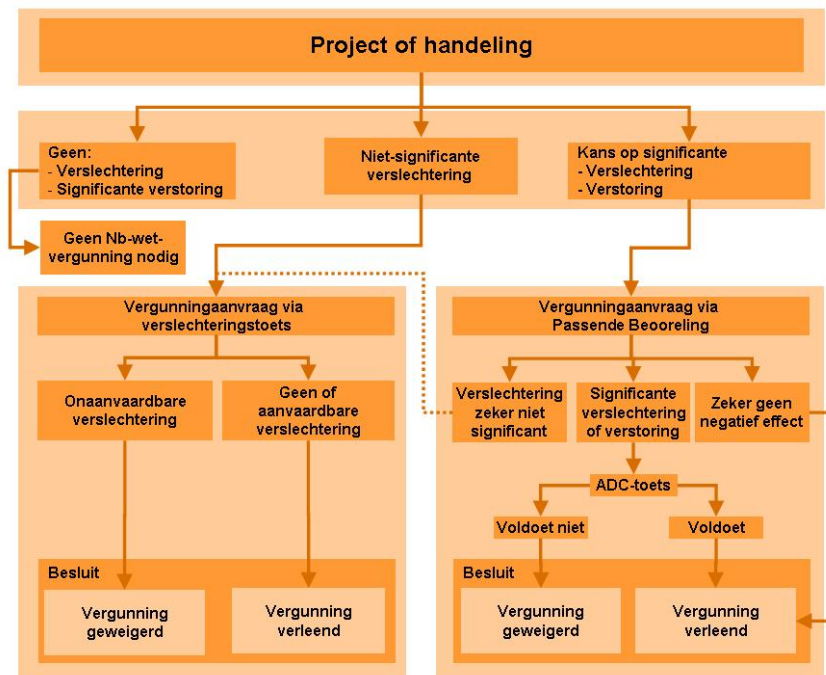
Instandhoudingsdoelstellingen

De te beschermen waarden zijn opgenomen in de instandhoudingsdoelstellingen van de afzonderlijke gebieden. De instandhoudingsdoelstellingen bevatten de beschrijving van de gewenste ontwikkeling en/of het behoud van de (in ontwerp) aangewezen habitattypen, habitatrichtlijnsoorten en Vogelrichtlijnsoorten. De Nederlandse Vogelrichtlijngebieden zijn allemaal aangewezen, de Habitatrichtlijngebieden zijn ten dele aangewezen. De overige Habitatrichtlijngebieden zijn aangemeld bij de Europese Commissie. Momenteel werkt de Nederlandse overheid aan de definitieve aanwijzing van deze gebieden, voor een aantal Natura 2000-gebieden zijn de definitieve aanwijzingsbesluiten vastgesteld. Voor nog niet definitief aangewezen Natura 2000-gebieden met overlap tussen Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, wordt de gezamenlijke aanwijzing in één document gepubliceerd. In veel gevallen zijn ook kleine wijzigingen ten aanzien van de Vogelrichtlijn doorgevoerd. Echter zolang de aanwijzing nog niet definitief is, zijn de oorspronkelijke Vogelrichtlijnaanwijzingen nog juridisch bindend.

Inmiddels is uit jurisprudentie van de Raad van State wel gebleken dat van de nieuwe ontwerp aanwijzingsbesluiten wel schaduwwerking uit gaat. Dit betekent dat hangende de definitieve aanwijzing de beoordeling van de gevolgen van een plan of project wordt uitgevoerd op basis van de soorten en habitats die in de oorspronkelijke en nieuwe ontwerp aanwijzingsbesluiten staan. Op de website van het ministerie van LNV zijn de aanwijzingsbesluiten gepubliceerd¹. In deze rapportage zijn de ontwerp aanwijzingsbesluiten en definitieve aanwijzingsbesluiten van de betrokken Natura 2000-gebieden weergegeven in bijlagen 9, 10 en 11. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van deze aanwijzingsbesluiten.

3.2 Onderzoek voor vergunningverlening bij een Natura 2000-gebied

Als er sprake is of kan zijn van significante verstoring van soorten en/of significante verslechtering van de kwaliteit van habitats, moet een Passende Beoordeling uitgevoerd worden. Als er wel verslechtering van de kwaliteit van habitats op kan treden, maar deze zeker niet significant zullen zijn, kan worden volstaan met een Verslechteringsstoets. Als er geen sprake is van de verslechtering van de kwaliteit van habitats en er hoogstens sprake is van niet-significante verstoring van soorten, is er geen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet nodig. In dat geval hoeft er ook geen nader onderzoek gedaan te worden. In onderstaande figuur 2.1 is het bovensteende schematisch weergegeven.



Afbeelding 2.1 Stroomschema Natuurbeschermingswet 1998

Bron: Handreiking Nb-wet, ministerie van LNV.

3.3 Resultaten oriëntatiefase

In het studiegebied liggen drie Natura 2000-gebieden, te weten "Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht" en "Zwarte Meer" en "Wieden". In januari 2008 is door ARCADIS een oriëntatiefase Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd voor de opwaardering van de N331. Hierbij zijn twee alternatieven beoordeeld. Na toetsing heeft de opdrachtgever besloten om bij de uitvoering te kiezen voor het alternatief die de minste kans heeft op mogelijke significante negatieve effecten. Het alternatief variant waarbij de omleiding van landbouwverkeer parallel aan N331 wordt gerealiseerd, heeft de voorkeur gekregen.

¹ <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/>

Voor het voorkeursalternatief zijn de volgende conclusies getrokken:

- Het optreden van (significant) negatieve effecten kan niet worden uitgesloten. Negatieve effecten kunnen optreden door vernietiging, verstoring, versnippering en vermesting.
- In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is de procedure voor vergunningverlening aan de orde.
- Omdat het hierbij gaat om mogelijke significante effecten is het nodig om een passende beoordeling uit te laten voeren.
- Negatieve invloeden op Beschermd Natuurmonumenten zijn niet aan de orde.

Sindsdien is het plan op een aantal punten aangepast, welke alleen van invloed zijn op negatieve gevolgen door ruimtebeslag. Deze aspecten zijn onderzocht bij het opstellen van de Passende Beoordeling.

3.4 Passende beoordeling

Een passende beoordeling moet worden gemaakt voor een project of handeling, die significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. De centrale vraag van de Passende Beoordeling is of de uitvoering van de ombouw van de N331 de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied kan aantasten (art. 19g). Of sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken dient te worden bezien in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen.

3.5 Relevante definities

In de Passende Beoordeling komen zaken als verslechtering, verstoring en significantie aan de orde. Deze begrippen worden hieronder uitgelegd.

Verslechtering

Onder verslechtering wordt de fysische aantasting van een habitat verstaan. Hiervan is sprake als:

- het oppervlakte habitat afneemt;
- het met de specifieke structuur en functies die voor de instandhouding van het habitat op lange termijn noodzakelijk zijn, in dalende lijn gaat in vergelijking tot de instandhoudingsdoelstellingen;
- het met de staat van instandhouding van de met deze habitat geassocieerde soorten in dalende lijn gaat in vergelijking tot de instandhoudingsdoelstellingen.

Verstoring

In tegenstelling tot de kwaliteitsverslechtering heeft verstoring geen directe invloed op de fysische kenmerken van een gebied; een verstoring betreft soorten en is vaak in de tijd beperkt (geluid, licht, etc.). Belangrijke parameters zijn intensiteit, duur en frequentie van de verstoring. Verstoring van een soort in een gebied treedt op wanneer de betreffende soort het gevaar hier loopt niet langer een levensvatbare component van het natuurlijke habitat te zullen blijven.

Significantie

Een significant effect is een wezenlijke verslechtering van de kwaliteit en/of vermindering van de omvang van een habitatype of soort zoals bedoeld in het instandhoudingsdoel ten gevolge van menselijk handelen (Steunpunt Natura 2000, 2009). In het kader van de inschatting van de effecten die het plan of project kan hebben, moet de significantie van die gevolgen met name worden beoordeeld in het licht van de specifieke milieukekenmerken en omstandigheden van het gebied waarop het plan of project betrekking heeft (Europese Commissie, 2000). Hierbij moeten ook cumulatieve effecten onderzocht worden (Ministerie van LNV, 2006).

4 Beoordelingskader

4.1 Aanwijzing en status Natura 2000-gebieden

De delen van de Natura 2000-gebieden rond het plangebied, zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebieden en/of Habitatrichtlijngebied. Een overzicht van de status van de verschillende gebieden is in de onderstaande tabel weergegeven.

Wegvak	Positie t.o.v. N331	Natura 2000-gebied	Status
Ronde Westeinde-Barsbekergemaal	Noord	Wieden	Vogelrichtlijngebied
	Zuid	Zwarte Water	Vogelrichtlijngebied
Barsbekergemaal-De Krieger	Noord	Wieden	Vogelrichtlijngebied
	Zuid	Zwarte Meer	Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied (definitief aangewezen)
De Krieger-Schaarweg	n.v.t.	geen	n.v.t.

Tabel 4.1 Ligging en status Natura 2000-gebieden per wegvak ten opzichte van de N331

Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht / Wieden

De gebieden Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht en de Wieden zijn alleen aangewezen als Vogel- en Habitatrichtlijngebied, hierop zijn in principe de instandhoudingsdoelstellingen die gelden voor habitattypen en habitatrichtlijnsoorten volgens de Natuurbeschermingswet 1998 niet van kracht. Om een volledig beeld van de effecten van de ingreep op de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden weer te geven, zijn de habitatrichtlijnsoorten en habitattypen wel meegenomen bij de analyse. Uit de basisgegevens blijkt onder meer dat een aantal habitatrichtlijnsoorten en een habitatype wel in de invloedssfeer van de ingreep voorkomen. De instandhoudingsdoelstellingen van de Habitatrichtlijn worden voor deze gebieden wel getoetst.

Zwarte Meer

Het Zwarte Meer is in januari 2010 definitief aangewezen als Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied. De instandhoudingsdoelstellingen die gelden voor habitattypen en habitatrichtlijnsoorten volgens de Natuurbeschermingswet 1998 zijn van kracht.

4.2 Instandhoudingsdoelstellingen

4.2.1 Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

Kwalificerende waarden Habitatrichtlijn	Doelstelling oppervlakte (leefgebied)	Doelstelling kwaliteit (leefgebied)
Habitattypen		
H3150 Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden	>	>
H6430 Ruigten en zomen	=	=
H6510 Glanshaver- en vossenstaarthooilanden	>	=
H91F0 Droge hardhoutbossen	>	>
Soorten		
H1134 Bittervoorn	=	=
H1149 Kleine modderkruiper	=	=

Kwalificerende waarden Vogelrichtlijn	Doelstelling oppervlakte (leefgebied)	Doelstelling kwaliteit (leefgebied)
Broedvogels		
A021 Roerdomp	>	>
A119 Porseleinhoen	=	=
A122 Kwartelkoning	=	=
A197 Zwarte stern	>	>
A298 Grote karekiet	>	>
Niet-broedvogels		
A037 Kleine zwaan	=	=
A041 Kolgans	=	=
A050 Smient	=(<)	=
A054 Pijlstaart	=(<)	=
A056 Slobeend	=	=
A125 Meerkooit	=	=
A156 Grutto	=	=

Tabel 4.2 Instandhoudingsdoelstellingen Uiterwaarden Zwarte water en Vecht

Bron: Ontwerp aanwijzingsbesluit zoals gepubliceerd op www.minlnv.nl

Toelichting:

= Behoud

> Uitbreiding

< Vermindering is toegestaan

=(<) Achteruitgang te gunste van ander habitatype of soort toegestaan

4.2.2 Zwarte Meer

Kwalificerende waarden Habitatrictlijn	Doelstelling oppervlakte (leefgebied)	Doelstelling kwaliteit (leefgebied)
Habitattypen		
H3150 Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden	>	>
H6430 Ruigten en zomen	=	=
H6510 Glanshaver- en vossenstaarthooilanden	>	>
Soorten		
H1145 Grote modderkruiper	=	=
H1149 Kleine modderkruiper	=	=
H1163 Rivierdonderpad	=(>)	=(>)
H1318 Meervleermuis	=	=
Kwalificerende waarden Vogelrichtlijn	Doelstelling oppervlakte (leefgebied)	Doelstelling kwaliteit (leefgebied)
Broedvogels		
A021 Roerdomp	>	>
A029 Purperreiger	>	>
A119 Porseleinhoen	>	>
A292 Snor	>	>
A295 Rietzanger	=	=
A298 Grote karekiet	>	>
Niet-broedvogels		
A005 Fuut	=	=
A017 Aalscholver	=	=
A034 Lepelaar	=	=
A037 Kleine zwaan	=	=
A039 Toendragans	=	=
A041 Kolgans	=	=
A043 Grauwe gans	=	=
A050 Smient	=	=
A051 Krakeend	=	=
A052 Wintertaling	=	=
A054 Pijlstaart	=	=
A056 Slobeend	=	=
A059 Tafeleend	=	=
A061 Kuifeend	=	=
A125 Meerkoet	=	=
A156 Grutto	=	=
A197 Zwarte stern	=	=

Tabel 4.3 Instandhoudingsdoelstellingen Zwarte Meer

Bron: Definitief aanwijzingsbesluit zoals gepubliceerd op www.minlnv.nl

Toelichting:

= Behoud

> Uitbreiding

< Vermindering is toegestaan

=(<) Achteruitgang te gunste van ander habitattype of soort toegestaan

4.2.3 Wieden

Kwalificerende waarden Habitatrictlijn	Doelstelling oppervlakte (leefgebied)	Doelstelling kwaliteit (leefgebied)
Habitattypen		
H3140 Kranswierwateren	>	>
H3150 Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden	>	>
H4010 Vochtige heiden	>	=
H6410 Blauwgraslanden	=	>
H6430 Ruigten en zomen	=	=
H7140 Overgangs- en trilvenen	>	=
H7210 Galigaanmoerassen	>	>
H91D0 Hoogveenbossen	=	>
Soorten		
H1042 Gevlekte witsnuitlibel	>	>
H1060 Grote vuurvliinder	>	>
H1082 Gestreepte waterroofkever	>	>
H1134 Bittervoorn	=	=
H1145 Grote modderkruiper	=	=
H1149 Kleine modderkruiper	=	=
H1163 Rivierdonderpad	=	=
H1318 Meervleermuis	=	=
H1393 Geel schorpioenmos	>	>
H1903 Groenknolorchis	=	=
H4056 Platte schijfhoren	=	=
Kwalificerende waarden Vogelrichtlijn	Doelstelling oppervlakte (leefgebied)	Doelstelling kwaliteit (leefgebied)
Broedvogels		
A017 Aalscholver	=	=
A021 Roerdomp	=	=
A029 Purperreiger	=	=
A081 Bruine kiekendief	=	=
A119 Porseleinhoen	=	=
A122 Kwartelkoning	>	>
A153 Watersnip	=	=
A197 Zwarte stern	=	=
A275 Paapje	>	>
A292 Snor	>	>
A295 Rietzanger	=	=
A298 Grote karekiet	>	>
Niet-broedvogels		
A005 Fuut	=	=
A017 Aalscholver	=	=
A037 Kleine zwaan	=	=
A041 Kolgans	=(<)	=
A043 Grauwe gans	=(<)	=
A050 Smient	=	=
A051 Krakeend	=	=

Kwalificerende waarden Vogelrichtlijn	Doelstelling oppervlakte (leefgebied)	Doelstelling kwaliteit (leefgebied)
A059 Tafeleend	=	=
A061 Kuifeend	=	=
A068 Nonnetje	=	=
A070 Grote zaagbek	=	=
A094 Visarend	=	=

Tabel 4.4 Instandhoudingsdoelstellingen Wieden

Toelichting:

= Behoud

> Uitbreiding

< Vermindering is toegestaan

=(<) Achteruitgang te gunste van ander habitatype of soort toegestaan

4.3 Afbakening habitattypen en soorten

Afbakening op basis van voorkomen binnen beïnvloedingsgebied ingreep

Bij dit onderzoek zijn alleen de soorten en habitattypen betrokken, die binnen de invloedsfeer van de ingreep aanwezig zijn of kunnen worden verwacht omdat het gebied potentieel geschikt habitat kan bieden. Voor het vaststellen van de relevante habitattypen en soorten zijn de volgende bronnen gebruikt:

- Voor het meest actuele overzicht van beschikbare vogelgegevens in het projectgebied heeft SOVON een rapportage opgesteld (2008).
- Flora- en fauna-inventarisatie (Eelerwoude, 2007).
- Gegevens van de Provincie Overijssel (vogels tot 2005) en Natuurmonumenten (vogels Barsbekerbinnenpolder 2007 en kievitsbloemhooilanden 2006/2007).
- Oriëntatiefase gebiedsontsluitingsweg N331 (ARCADIS, 2008).
- Veldbezoeken in het kader van de Oriëntatiefase (ARCADIS): 27 november 2007, 6 mei 2008 en 10 juni 2008.

Op basis van voorgaande gegevens kan het voorkomen van de volgende instandhoudingsdoelstellingen binnen de invloedssfeer van het plan worden uitgesloten:

Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	Zwarte Meer	Wieden
Habitattypen H3150 Meren met krabbenscheer H6430 Ruigten en zomen H91F0 Droge hardhoutbossen	Habitattypen H3150 Meren met krabbenscheer H6430 Ruigten en zomen	Habitattypen H3140 Kranswierwateren H3150 Meren met krabbenscheer H4010 Vochtige heiden H6410 Blauwgraslanden H6430 Ruigten en zomen H7140 Overgangs- en trilvenen H7210 Galigaanmoerassen H91D0 Hoogveenbossen
Soorten -	Soorten H1163 Rivierdonderpad	Soorten H1042 Gevlekte witsnuitlibel H1060 Grote vuurvliinder H1082 Gestreepte waterroofkever H1163 Rivierdonderpad H1393 Geel schorpioenmos H1903 Groenknolorchis H4056 Platte schijfhoren
Broedvogels A021 Roerdomp A119 Porseleinhoen A122 Kwartelkoning A197 Zwarte stern A298 Grote karekiet	Broedvogels A021 Roerdomp A029 Purperreiger A119 Porseleinhoen A292 Snor A298 Grote karekiet	Broedvogels A017 Aalscholver A021 Roerdomp A029 Purperreiger A081 Bruine kiekendief A119 Porseleinhoen A122 Kwartelkoning A153 Watersnip A197 Zwarte stern A275 Paapje A292 Snor A295 Rietzanger A298 Grote karekiet
Niet-broedvogels -	Niet-broedvogels A034 Lepelaar	Niet-broedvogels A094 Visarend

Tabel 4.5 Instandhoudingsdoelstellingen die voor de drie Natura-2000 gebieden uitgesloten worden

Afbakening op basis van storende factoren

Bij dit onderzoek zijn alleen de soorten en habitattypen betrokken, die gevoelig zijn voor de storende factoren die op kunnen treden door toedoen van de ingreep (zie paragraaf 4.5).

Varianten parallelweg

De zes varianten voor het wegvak Barsbekergemaal-De Krieger hebben alleen betrekking op het Natura 2000-gebied Zwarte Meer. De effecten van de verschillende varianten hebben geen invloed op het Natura 2000-gebied Wieden en Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht.

4.4 Mogelijke effecten op Natura 2000

De voorgestelde maatregelen van de ingreep en de uitwerking hiervan kunnen in dit project op verschillende manieren leiden tot negatieve effecten op de Natura 2000 waarden. Er wordt onderscheid gemaakt tussen effecten door ruimtebeslag, verstoring, versnippering en vermesting (als gevolg van depositie van stikstof) (tabel 4.6).

Soort effect	Effect	Effectmaat
Ruimtebeslag	Oppervlakteverlies habitattypen en leefgebied soorten	Oppervlakte leefgebied (ha)
Verstoring door geluid	Verstoring van vogels door geluid van de parallelweg bij variant 1A2/1B1	Oppervlakte verstoord gebied (ha)
Versnippering/ barrièrewerking	Fragmentatie van leefgebieden/ barrière voor uitwisseling soorten tussen leefgebieden	Kwalitatieve beschrijving
Vermesting	NO _x depositie op habitattypen	Depositie mol N/ha/jaar

Tabel 4.6 Te verwachten effecten bij de voorgenomen maatregelen bij de opwaardering van de N331

Ruimtebeslag

Oppervlakteverlies van habitattypen en leefgebied van soorten kan plaatsvinden op alle beschermde gebieden door de aanleg van parallelwegen en verplaatsen van bermsloten langs de N331.

Er zijn twee categorieën te onderscheiden:

1. Tijdelijk oppervlakteverlies van leefgebied van soorten in de bermsloot.
2. Permanent oppervlakteverlies van habitattypen en leefgebied van soorten die niet aan de bermsloot gebonden zijn.

Verstoring door geluid

Het geluidsbelaste oppervlak zou kunnen toenemen in de richting van de beschermde gebieden door de toename van het landbouw verkeer over de nieuwe parallelwegen. Uit de resultaten van de oriëntatiefase volgt dat verstoring van landbouwverkeer tijdens gebruiksfase alleen zou kunnen plaatsvinden richting het Zwarte Meer. Dit zou alleen op kunnen treden bij de varianten 1A2/1B1, tussen Oppen Swolle 62 en De Krieger. Hier is de N331 achter de dijk gelegen, terwijl deze varianten op de dijk liggen. Toename van verstoring door verhoogde verkeerintensiteit op de hoofdrijbaan is niet aan de orde, omdat de ingreep geen verkeersaanrekkende werking tot gevolg heeft.

Versnippering/ barrièrewerking

De ingreep zou versnippering van leefgebieden kunnen veroorzaken van soorten die langs de N331 voorkomen in de bermsloot. Het leefgebied kan tijdens het verplaatsen van de bermsloot uiteenvallen in meerdere kleinere, ruimtelijk gescheiden eenheden. Barrièrewerking kan optreden ten aanzien van soorten die aan beide kanten van de weg functioneel leefgebied hebben. Door de ingreep kan de ruimtelijke samenhang van populaties worden aangetast, dit kan invloed hebben op de uitwisseling van individuen. Versnippering zou kunnen plaatsvinden tijdens de aanlegfase en barrièrewerking tijdens de gebruiksfase.

Vermesting

Vermesting kan in de gebruiksfase plaatsvinden door verhoging van de stikstofdepositie door toename van landbouwverkeer op de nieuwe parallelwegen. Naar verwachting zal de toename klein zijn en alleen effecten kunnen hebben op habitattypen in de directe omgeving van de parallelwegen.

De ombouw van de N331 zal **niet** tot de volgende effecten leiden:

Verstoring door licht

De ombouw van de N331 heeft geen verkeersaanrekkende werking tot gevolg. Effecten door toename van lichtverstoring door verkeer zijn uitgesloten. De parallelwegen zullen ook niet permanent verlicht worden. Tijdelijke effecten zouden mogelijk op kunnen treden gedurende de werkzaamheden bij de aanleg van de parallelwegen.

Lichtuitstraling richting de Natura 2000-gebieden wordt hier voorkomen door gerichte armaturen te gebruiken en door zoveel mogelijk overdag te werken. Door de ingreep zijn geen effecten door verstoring van licht op de instandhoudingsdoelstellingen te verwachten.

Verstoring door mensen

Bij de uitvoering van maatregelen kan de aanwezigheid van mensen de aanwezige vogels verstoren. Effecten door optische verstoring op kwalificerende broedvogels en niet-broedvogels zijn hier uitgesloten, omdat in de huidige situatie al sprake is van verstoring door recreanten en fietsers die met regelmaat de gebieden passeren via de parallelweg en het fietspad op de dijk. Soorten die gevoelig zijn voor menselijke verstoring zullen hier niet voorkomen, of er is sprake van gewenning. Aangenomen wordt dat er geen onderscheid is tussen de gebruiksfase en de aanlegfase. Recreanten zullen gebruik blijven maken van de parallelwegen. Effecten van verstoring door mensen zijn niet aan de orde.

Verdroging

In de huidige situatie heeft de bermstoot langs de N331 sinds de verkavelingsperiode (circa 1960) een functie als afwatering voor de naastliggende uiterwaarden. Deze gebieden worden sindsdien bemalen waardoor inundatie niet meer plaatsvindt. Omdat de toekomstige ingreep geen veranderingen in de waterhuishoudkundige situatie teweegbrengt, zullen geen effecten op de grondwaterstand optreden. Er zullen hoogstens lokaal tijdelijke effecten bij het verplaatsen van de bermstoten optreden. Deze effecten zijn tijdelijk van aard en te klein in omvang om een negatieve invloed te hebben op de habitats en leefgebieden van soorten. De natte elementen die een grote rol spelen als habitat voor weidevogels in de Barbekerbinnenpolder en Zwarte Meer, zoals plas-dras situaties, liggen niet langs de stoot en worden niet aangetast. Effecten door verdroging op de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen zijn uitgesloten.

4.4.1 Varianten

Bij de ingreep wordt de mogelijke verstoring vanaf de parallelweg in het plangebied gebundeld met de huidige verstoring. Hierdoor zal de toename van verstoring minimaal zijn. Alleen in het gedeelte vanaf ca. 700 voor het kruispunt De Krieger is toename van verstoring richting het Zwarte Meer niet uit te sluiten bij een aantal varianten. Ter plaatse wordt in het oorspronkelijke ontwerp vanaf Oppen Swolle 62 een nieuwe parallelweg aangelegd op de dijk, maar waarbij de hoofdrijbaan zich achter de dijk voortzet. Er zou dus een extra verstoring op kunnen treden richting de Groote Buitenlanden. Uit de conclusies van de oriëntatiefase (ARCADIS, 2008) blijkt dat hierdoor significante negatieve effecten door verstoring op het Natura 2000-gebied Zwarte Meer niet uitgesloten kunnen worden. Het effect ruimtebeslag op Zwarte Meer kan voor alle varianten worden uitgesloten, omdat in het definitieve aanwijzingsbesluit de begrenzing rond Oppen Swolle 62 is aangepast (januari 2010). De grens van het beschermde gebied loopt nu over de bermstoot, parallel aan de dijk.

Er zijn totaal zes varianten opgesteld (zie paragraaf 2.2):

- realisatie parallelweg op de dijk (1C2/1A2/1B1).
- realisatie parallelweg tussen de dijk en de bestaande hoofdrijbaan (1C1/1A1/1B2).

4.5 Gevoeligheden voor storende factoren

In navolgende tabellen is voor de drie Natura 2000-gebieden de beoordeling gegeven van de gevoeligheden voor storende factoren van habitattypen en soorten die (mogelijk) binnen de invloedssfeer van de ingreep voorkomen. De beoordeling is gebaseerd op de effectenindicator van het ministerie van LNV (www.minlnv.nl) en *Effectenindicator Natura 2000-gebieden*, Alterra 2006).

De soorten en habitattypen die in de tabellen vet cursief zijn weergegeven, zijn gevoelig voor ruimtebeslag, verstoring, versnippering en vermeting (als gevolg van depositie van stikstof) en worden in deze Passende Beoordeling betrokken.

Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

Storingsfactor	1	2	4	13
Glanshaver- en vossenstaarthooilanden				
Bittervoorn				---
Kleine modderkruiper				---
Grutto				
Kleine Zwaan				
Kolgans				
Meerkoet				
Pijlstaart				
Slobeend				
Smient				

Tabel 4.7 Beoordeling van de gevoeligheden voor storende factoren van habitattypen en soorten in Natura-2000 gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

Legenda:

zeer gevoelig gevoelig niet gevoelig n.v.t. ---onbekend

1 Oppervlakteverlies; 2 Versnippering; 4 Vermesting; 13 Versterking door geluid

Bron: Effectenindicator LNV

Zwarte Meer

Storingsfactor	1	2	4	13
Glanshaver- en vossenstaarthooilanden				
Grote modderkruiper				---
Kleine modderkruiper				---
Meervleermuis				
Aalscholver				
Fuut				
Grauwe Gans				
Grutto				
Kleine Zwaan				
Kolgans				
Krakeend				
Kuifeend				
Meerkoet				
Pijlstaart				
Rietzanger (broedvogel)				
Slobeend				
Smient				
Tafeleend				
Toendrarietgans				
Wintertaling				
Zwarte Stern				

Tabel 4.8 Beoordeling van de gevoeligheden voor storende factoren van habitattypen en soorten in Natura-2000 gebied Zwarte Meer

Legenda:

zeer gevoelig gevoelig niet gevoelig n.v.t. ---onbekend

1 Oppervlakteverlies; 2 Versnippering; 4 Vermesting; 13 Versterking door geluid

Bron: Effectenindicator LNV

Wieden

Storingsfactor	1	2	4	13
Bittervoorn	■	■	■	...
Grote modderkruiper	■	■	■	...
Kleine modderkruiper	■	■	■	...
Meervleermuis	■	■	■	■
Aalscholver	■	■	■	■
Fuut	■	■	■	■
Grauwe Gans	■	■	■	■
Grote Zaagbek	■	■	■	■
Kleine Zwaan	■	■	■	■
Kolgans	■	■	■	■
Krakeend	■	■	■	■
Kuifeend	■	■	■	■
Nonnetje	■	■	■	■
Smient	■	■	■	■
Tafeleend	■	■	■	■

Tabel 4.9 Beoordeling van de gevoeligheden voor storende factoren van habitattypen en soorten in Natura-2000 gebied Wieden

■ zeer gevoelig ■ gevoelig ■ niet gevoelig ■ n.v.t. ...onbekend

1 Oppervlakteverlies; 2 Versnippering; 4 Vermesting; 13 Verstoring door geluid

Bron: Effectenindicator LNV

4.6 Beoordelingskader

In de passende beoordeling wordt onderzocht of zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Deze natuurlijke kenmerken moeten worden beschouwd in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden. Er is sprake van aantasting van natuurlijke kenmerken wanneer de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar komt. Hoewel juridisch op verschillende wijze geformuleerd, komt dit inhoudelijk overeen met het optreden van "significant negatieve gevolgen" voor het gebied.

Deze beoordeling heeft plaatsgevonden aan de hand van een kwantitatieve en kwalitatieve voorspelling van de effecten van ruimtebeslag, verstoring, versnippering en vermeting op daarvoor gevoelige habitattypen en soorten waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt in de betrokken Natura 2000-gebieden. De voorspelde veranderingen worden gerelateerd aan de huidige omvang van het areaal van de habitattypen of van de omvang van de populatie van soorten waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt. De referentie voor de verandering is (daarom) de huidige situatie.

Voor de beoordeling van de significantie van gevolgen bestaan geen wettelijke normen. Voor ieder effect afzonderlijk moet worden bepaald welke gevolgen dit kan hebben voor de betrokken instandhoudingsdoelstellingen. Als de gevolgen zodanig zijn dat de realisatie of het behoud van het instandhoudingsdoelstelling in gevaar wordt gebracht, is er sprake van significante gevolgen.

5 *Huidige situatie*

5.1 **Natura 2000-gebied uiterwaarden Zwarte Water en Vecht**

5.1.1 *Gebiedsbeschrijving*

Een deel van de uiterwaarden van het gebied Zwarte Water en Vecht wordt soms tot laat in het voorjaar onregelmatig overstromd. In de buitendijkse graslanden (de uiterwaarden) bestaan zijn strangen, kolken, rivierduinen en hakhoutbosjes te vinden. De oevers van de zomerdijk zijn veelal begroeid met riet, ruigte of wilgenstruweel. Langs het Zwarte Water komen nattere graslanden voor op de lagere delen van de oeverlanden. Dit gebied herbergt veel soortenrijke dotterbloem- en kievitsbloemhooilanden. Daarnaast komt in het gebied een aantal hardhoutooibosjes en relictten van blauwgraslanden voor. Op hoger liggende zandige ruggen en langs en op de dijken komen lokaal goed ontwikkelde Glanshaverhooilanden voor. Het grootste deel bestaat echter uit rompgemeenschappen. Lokaal zijn abelen-iepenbossen (< 2 hectare) te vinden.

5.1.2 *Habitattypen*

Binnen het studiegebied komt habitattype Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (H6510B) voor. Andere habitattypen zijn hier niet aanwezig. Het studiegebied biedt geen mogelijkheden voor de verbeterdoelen van Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden (H3150) en Droge hardhoutbossen (H91F0).

Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B)

Definitie

Dit habitattype omvat graslanden die voorkomen in lager gelegen (vaker overstromde) delen van uiterwaarden en in polders met een klei-op-veen-dek. Voor dit Natura 2000-gebied verwijst het instandhoudingsdoelstel naar de goed ontwikkelde vorm van kievitsbloem-associatie (*Fritillario-Alopecuretum*), hierna te noemen kievitsbloemhooiland. Het habitattype komt voor op matig voedselrijke grond die 's winters drassig zijn of inunderen en die daarnaast 's zomers niet te sterk uitdrogen.

Voorkomen in Natura 2000-gebied

Dit gebied heeft de rijkste groeiplaatsen van dit habitattype met kievitsbloemen in Nederland. Belangrijkste kerngebieden zijn in het midden (Zwarte Water) en zuiden (Vecht) van het gebied te vinden tussen Berkum en Zwartsluis. De grootste concentraties liggen in het Veldiger buitenland rond Hasselt en Buitenlanden Langenholtten boven Zwolle. In het hele gebied is 158,62 ha habitattype aanwezig, dit betreft zowel goed als matige ontwikkelde percelen (habitatkaart Provincie Overijssel). Vegetatiekarteringen uit 2000 geven aan dat er ca.13,5 ha goed ontwikkeld habitattype voorkomt (profielendocument). Waarschijnlijk is het oppervlakte van percelen, met potenties tot ontwikkeling van kievitsbloemhooilanden, veel hoger. Tussen Zwartsluis en het Barsbekergemaal zijn sinds de jaren '60 de meeste groeiplaatsen van de wilde kievitsbloem verdwenen door gebrek aan inundatie na bekading. Er komen in dit gebied alleen enkele verspreide kievitsbloemen voor.

Voorkomen langs de N331

In het studiegebied zijn een aantal percelen aangemerkt als Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) (Provincie Overijssel, 2008). De ligging van de percelen is in bijlage 3 weergegeven. Typische soort en aspectbepalend element voor het habitatype, zoals bedoeld in het ontwerpbesluit, is de wilde kievitsbloem. Op de genoemde percelen actuele groeiplaatsen van de wilde kievitsbloemen aanwezig, maar de aantallen zijn zeer laag. Er komen zeker geen wilde kievitsbloemen voor naast de weg, de groeiplaatsen liggen verder weg in de uiterwaarden (Actieplan wilde kievitsbloem). Op de percelen komt overwegend een verarmde vorm van het habitatype voor, zonder wilde kievitsbloem, behorende tot het vegetatiekundig verbond Alopecurion. In de toekomst zouden de percelen wel potenties bieden voor ontwikkeling tot kievitsbloemhooiland (Beheerplan ZwW en V in prep). Dit zou gunstig zijn in relatie met de kievitsbloemhooilanden in het aangrenzende Natura 2000-gebied Zwarte Meer (Corporaal, 2009). Randeffecten op de percelen vanaf de huidige weg parallelweg kunnen optreden door o.m. betreding. Er wordt aangenomen dat op de aangewezen percelen de verarmde vorm van het habitatype niet vlakdekkend voorkomt. De overige percelen in dit gebied langs de N331 bestaan uit beemd- en raaigrasweide en akkerland, welke zeker niet tot het habitatype behoren.

5.1.3 *Habitatrichtlijnsoorten*

Kleine modderkruiper en bittervoorn

Voorkomen in Natura 2000-gebied

Kop van Overijssel maakt deel uit van het hoofdverspreidingsgebied van de bittervoorn. Er zijn niet veel gegevens bekend over de exacte verspreiding binnen het gebied. Aangenomen wordt dat de soort hier verspreid voorkomt in sloten, wetingen en kolken. De kleine modderkruiper komt in het gebied algemeen en wijd verspreid voor in dezelfde wateren als de bittervoorn. De exacte verspreiding van deze soort is ook niet bekend.

Voorkomen langs de N331

In het deel van het Natura 2000-gebied dat in de directe invloedssfeer van de N331 ligt, komen de kleine modderkruiper en bittervoorn voor. De gegevens zijn ontleend aan de Flora en fauna-inventarisatie N331, wegvak Zwartsluis-Vollenhove (Eelerwoude, 2007). Voor de bemonsterde locaties en alle resultaten wordt verwezen naar bijlage 5.

Soort	Aantal locaties	Aantal exemplaren
Kleine modderkruiper	5	9
Bittervoorn	1	6

Tabel 5.1 Resultaten bemonstering vissen Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht.

Gezien het algemene voorkomen van de bittervoorn en kleine modderkruiper in Noordwest Overijssel kan worden aangenomen dat het slotenstelsel in de zuidelijk van de N331 gelegen polders binnen dit Natura 2000-gebied ook deel uitmaken van het leefgebied van de soorten (Oostelijke Buitenlanden en Broekenpolder).

5.1.4 *Vogelrichtlijnsoorten*

Broedvogels

Uit de gegevens over vogels blijkt dat er geen beschermde broedvogels binnen de invloedssfeer van de ingreep voorkomen. De grote karekiet en roerdomp komen zeker niet in de invloedssfeer van de ingreep voor. Deze soorten zijn gebonden aan het (overjarig) riet en waterriet buiten de invloedssfeer van het tracé. De overige kwalificerende broedvogelsoorten (Zwarte stern, Porseleinhoen en Kwartelkoning) komen ook zeker niet binnen de invloedssfeer van de ingreep voor. Door de huidige geluidsbelasting vanaf de hoofdrijbaan is tot ca. 100 meter vanaf de hoofdrijbaan geen geschikt leefgebied aanwezig voor broedvogels. Maatgevend is hierbij de kritische geluidscontour van 45 dB(A) (Reijnen en Foppen, 1992).

Niet-broedvogels

Het gebied langs de N331 (Oostelijke Buitenlanden en Broekenpolder) kan een functie hebben als foerageergebied en/of slaappleaats voor niet-broedvogels. De seizoensmaxima staan weergegeven in tabel 5.2, de ligging van de telgebieden staan weergegeven in bijlage 6.

Soort	1 % norm	2004 / 2005	2005 / 2006
Kolgans	10000	12065	6610
Smient	15000	2450	2300
Pijlstaart	600	0	25
Slobeend	400	24	23
Meerkoet	17500	1834	1520
Grutto	17000	106	32

Tabel 5.2 Seizoensmaxima van niet-broedvogels in het telgebied OV2420.

Van dit telgebied valt een klein deel in het studiegebied. Een gebied waar de 1% norm wordt gehaald wordt internationaal beschouwd als een belangrijk gebied voor de soort (SOVON, 2008).

5.2 Natura 2000-gebied Zwarte Meer

5.2.1 Gebiedsbeschrijving

Het Zwarte Meer ligt in de voormalige IJsseldelta tussen de Noordoostpolder en het Kampereiland. Het is een groot, ondiep randmeer dat grotendeels bestaat uit open water met lokaal watervegetaties van voedselrijke milieus. Aan de zuidkant ligt een groot rietmoeras, in het oostelijk deel een kunstmatig eiland (het Vogeleiland) en enkele restanten van biezenvelden. Langs de oevers zijn brede rietkragen en moerasvegetaties aanwezig. Plaatselijk komen grote zeggenmoerassen van voedselrijke milieus voor. De graslanden bestaan voor een groot deel uit typen van (matig) voedselrijke standplaatsen, overstromingsgraslanden met kievitsbloemen, kamgrasweiden en glanshaverhooilanden.

5.2.2 Habitattypen

Binnen het studiegebied komt habitattypen Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (H6510B) voor. Andere habitattypen zijn hier niet aanwezig. Het studiegebied biedt geen mogelijkheden voor de verbeterdoelen van Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden (H3150).

Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B)

Definitie

Dit habitattypen omvat graslanden die voorkomen in lager gelegen (vaker overstroomde) delen van uiterwaarden en in polders met een klei-op-veen-dek. Voor dit Natura 2000-gebied verwijst de instandhoudingsdoelstelling naar de goed ontwikkelde vorm van kievitsbloem-associatie (*Fritillario-Alopecuretum*), hierna te noemen kievitsbloemhooiland. Het habitattypen komt voor op matig voedselrijke grond die 's winters drassig zijn of inunderen en die daarnaast 's zomers niet te sterk uitdrogen.

Voorkomen in Natura 2000-gebied

Van dit habitattypen zijn momenteel kleine oppervlaktes aanwezig in de Groote Buitenlanden. In tegenstelling tot Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht zijn de aanwezige groeiplaatsen klein en de kwaliteit is overwegend matig. In de polder groeien al heel lang wilde kievitsbloemen. Tegenwoordig betreft het een kleine restpopulatie, bestaande uit 30 tot 400 bloeiende planten.

In de huidige situatie heeft de berm-sloot langs de N331 sinds de verkavelingsperiode (circa 1960) een functie als afwatering voor de naastliggende uiterwaarden. Deze gebieden worden sindsdien bemalen waardoor inundatie niet meer plaatsvindt. De laatste jaren neemt het aantal weer wat toe,

Dit is toe te schrijven aan het gevoerde verschrallingsbeheer (afbeelding 5.1) (A. Corporaal, 2009). In de toekomst bieden de percelen binnen de Groote Buitenlanden potenties voor ontwikkeling tot kievitsbloemhooiland. Grootste knelpunt hierbij is een ongunstige waterhuishouding in het gebied, veroorzaakt door bemaling van de polder (A. Corporaal, 2009).

Voorkomen langs de N331

In het studiegebied zijn een aantal percelen aangemerkt als glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) (Natuurmonumenten, Provincie Overijssel 2006/2007/2008). De ligging van de percelen is in bijlage 2 weergegeven. Op deze locaties komen percelen met het beschermde habitatype Laaggelegen schraal hooiland, subtype B (kievitsbloemgrasland (*Fritillario-Alopecuretum*)) voor. Op de percelen is een onderscheid te maken in mate van ontwikkeling en kwaliteit van het habitatype

Matig ontwikkeld habitatype:

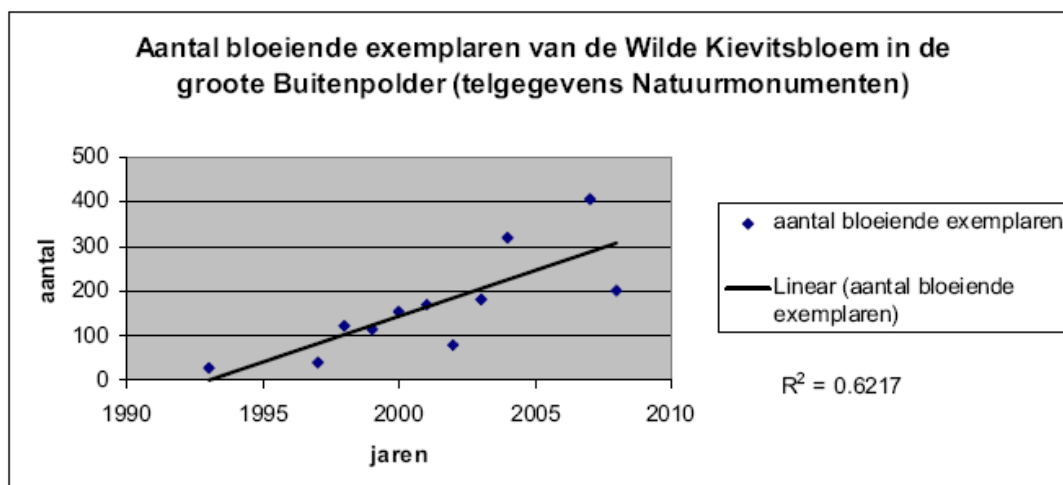
Op de percelen komt overwegend een verarmde vorm van het habitatype voor, behorende tot het vegetatiekundig verbond *Alopecurion*. De wilde kievitsbloem als typische soort en aspectbepalend element voor het habitatype, is niet aanwezig op deze percelen. Randeffecten op de percelen vanaf de huidige parallelweg kunnen optreden door o.m. betreding. Er wordt aangenomen dat op de aangewezen percelen de verarmde vorm van het habitatype niet vlakdekkend voorkomt.

De percelen bieden potenties voor uitbreiding van het habitatype.

Goed ontwikkeld habitatype:

Op de percelen komt voor een deel een goed ontwikkelde vorm van het habitatype voor, behorende tot kievitsbloem-associatie (*Fritillario-Alopecuretum*). De wilde kievitsbloem als typische soort en aspectbepalend element voor het habitatype, aanwezig op deze percelen. Er zijn ook bloeiende planten binnen de invloedssfeer van de ingreep aangetroffen (zie bijlage 2). Randeffecten op de percelen kunnen vanaf de huidige weg parallelweg optreden door o.m. betreding. Aangenomen wordt dat alle aangemerkte percelen kwalificeren voor habitatype H6510B met kievitsboemhooiland.

De overige percelen in dit gebied langs de N331 bestaan uit beemd- en raaigrasweide en akkerland, welke zeker niet tot het habitatype behoren.



Afbeelding 5.1 Ontwikkeling aantallen bloeiende exemplaren wilde kievitsbloem in de Groote Buitenlanden. A. Corporaal, 2009.

5.2.3 Habitatrichtlijnsoorten

Kleine modderkruiper en grote modderkruiper

Voorkomen in Natura 2000-gebied

In het Zwarte Meer zijn diverse waarnemingen bekend van de kleine modderkruiper. Hier vormen vooral de oeverzones geschikt habitat voor de soort. Voor grote modderkruiper ligt geschikt leefgebied langs de oevers van het Zwarte Meer. Hier zijn brede rietkragen en moerasvegetaties aanwezig. In de polders zijn ook hoge aantallen van de soort aanwezig. De grote modderkruiper is in dit gebied opgenomen ten behoeve van de landelijke dekking van deze soort.

Voorkomen langs de N331

In het deel van het Natura 2000-gebied dat in de directe invloedssfeer van de N331 is de kleine modderkruiper aangetroffen. De gegevens zijn ontleend aan de Flora en fauna-inventarisatie N331, wegvak Zwartsluis-Vollenhove (Eelerwoude, 2007). De kleine modderkruiper komt in Noordwest Overijssel algemeen voor, er wordt aangenomen dat het slotenstelsel in de Groote Buitenlanden deel uitmaakt van het leefgebied van de soort

De grote modderkruiper is bij deze inventarisatie niet aangetroffen. Gezien het algemene voorkomen van de grote modderkruiper in Noordwest Overijssel, kan worden aangenomen dat het slotenstelsel in de Groote Buitenlanden deel uitmaakt van het leefgebied van de soort. Voor de bemonsterde locaties en alle resultaten wordt verwezen naar bijlage 5.

Soort	Aantal locaties	Aantal exemplaren
Kleine modderkruiper	4	17

Tabel 5.3 Resultaten visinventarisatie Zwarte Meer.

Meervleermuis

Voorkomen in Natura 2000-gebied

Het gebied fungeert als foerageergebied van vleermuizen die overdag in gebouwen in de wijde omgeving verblijven (actieradius ca. 10 kilometer). Dit betreffen onder meer omvangrijke kraamkolonies in Sint Jans klooster en Belt-Schutsloot (elk ca. 150 dieren) en een verblijfplaats in Kampen. Een belangrijke vliegroute naar het Zwarte Meer loopt via Arembergergracht.

Voorkomen langs de N331

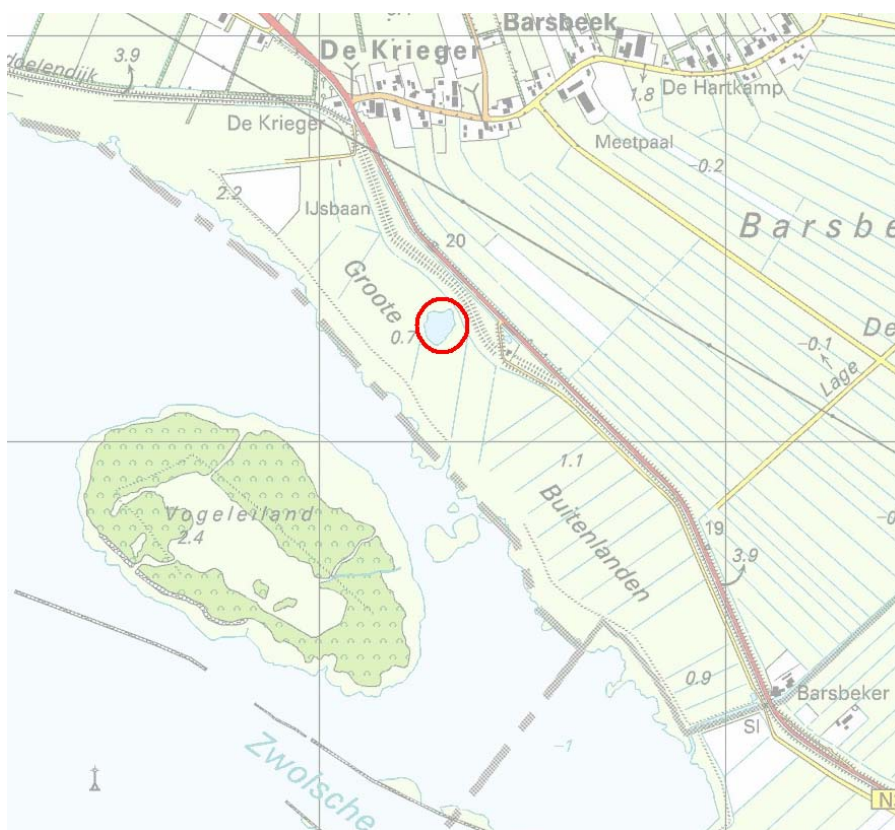
De meervleermuis is langs de N331 alleen waargenomen rondom Landgoed Oldenhof. Het betrof 2 losse exemplaren. Daarnaast heeft intensiever onderzoek op deze locatie niet geleid tot meer waarnemingen (Eelerwoude 2007). De locatie ligt buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden. Het is bekend dat de meervleermuis voorkomt langs de Zijwetering in de Barsbekerbinnenpolder (mond. med. Natuurmonumenten, 2008). De wetering wordt hierbij gebruikt als vliegroute. Hoewel de meervleermuis hier niet is waargenomen tijdens de flora- en fauna-inventarisatie, kan het voor de soort van belang zijn als verbindende element tussen de Barsbekerbinnenpolder en het Zwarte Meer/ Zwarte Water. Meervleermuizen jagen vooral boven groot open water. Er zijn in het studiegebied geen verblijfplaatsen van deze soort aangetroffen.

Voor de resultaten van de vleermuisinventarisatie wordt verwezen naar bijlage 4.

5.2.4 Vogelrichtlijnsoorten

Broedvogels

Uit de vogelgegevens blijkt dat de rietzanger binnen de invloedssfeer van de ingreep voorkomt (zie afbeelding 5.2).



Afbeelding 5.2 Ligging locaties met het voorkomen van de rietzanger in het Zwarte Meer. Het gebied met de locaties is aangegeven met een rode cirkel. Bron: SOVON (2008)

De grote karekiet en roerdomp komen zeker niet in de invloedssfeer van het tracé voor. Deze soorten zijn gebonden aan het (overjarig) riet en waterriet buiten de invloedssfeer van het tracé. De overige kwalificerende broedvogelsoorten (snor, porseleinhoen en purperreiger) komen ook zeker niet in de invloedssfeer van het tracé voor. Door de huidige geluidsbelasting vanaf de N331 is tot ca. 100 meter vanaf de hoofdrijbaan geen geschikt leefgebied aanwezig voor broedvogels. Maatgevend is hierbij de kritische geluidscontour van 45 dB(A) (Reijnen en Foppen, 1992).

Niet-broedvogels

Het gebied rond de N331 kan een functie hebben als foerageergebied en/of slaapplek voor niet-broedvogels. De seizoensmaxima staan weergegeven in tabel 5.4 en 5.5, de ligging van de telgebieden staan weergegeven in bijlage 5.

Soort	1% norm	2004/2005	2005/2006
Kolgans	10000	8150	4900
Grauwe Gans	4000	235	605

Tabel 5.4 Seizoensmaxima van overwinterende niet-broedvogels in de Barsbekerbinnenpolder en Groote Buitenlanden (telgebied OV1460). Een gebied waar de 1% norm wordt gehaald wordt internationaal beschouwd als een belangrijk gebied voor de soort (SOVON, 2008).

Soort	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005
Kolgans	1500	Geen gegevens	2000	750
Grauwe Gans	21	Geen gegevens	Geen gegevens	35

Tabel 5.5 Seizoensmaxima van niet-broedvogels in Groote Buitenlanden (gegevens Provincie Overijssel)

5.3 Natura 2000-gebied Wieden

5.3.1 Gebiedsbeschrijving

Het gebied Wieden is een uitgestrekt laagveenmoeras met meren en kanalen met daartussen natte graslanden, natte heiden, trilvenen, galigaanmoerassen, rietland en moerasbos. Het gebied is een restant van het laagveengebied dat zich ooit van Zwolle tot ver in Fryslân uitstreckte. Een groot deel bestaat uit uitgeveende petgaten. Alle successiestadia van open water tot en met moerasheide en veenbos zijn aanwezig. Het gebied Wieden is beïnvloed door het oude rivierstelsel van de Overijsselse Vecht. Er komen ondiepe kleiafzettingen voor. Door vervening, met bredere petgaten, zijn de grote meren ontstaan. Het Giethoornse- en Duiningermeer zijn natuurlijke meren. De Barsbekerbinnenpolder is een gebied met natte graslanden, doorsneden met sloten met een hoge waterstand.

5.3.2 Habitattypen

Binnen de invloedssfeer van de ingreep liggen geen beschermde habitattypen (Werkdocument Natura 2000 De Wieden en Weerribben 2009-2015).

5.3.3 Habitatrichtlijnsoorten

Kleine modderkruiper, grote modderkruiper en bittervoorn

Voorkomen in Natura 2000-gebied

Alle drie de soorten komen voor verspreid voor in het gebied. Vooral het laagveenmoeras van de Wieden heeft een grote betekenis als leefgebied voor de soorten. De exacte verspreiding van de soorten is niet bekend.

Voorkomen langs de N331

De noordkant van de N331, langs de begrenzing van het Natura 2000-gebied Wieden, is niet bemonsterd op vissen. Gezien het algemene voorkomen van de bittervoorn, kleine modderkruiper en grote modderkruiper in Noordwest Overijssel kan worden aangenomen dat binnen dit Natura 2000-gebied de sloten in de noordelijk van de N331 gelegen polders deel uitmaken van het leefgebied van deze soorten (Barsbekerbinnenpolder).

Meervleermuis

Voorkomen in Natura 2000-gebied

De exacte verspreiding van de soort is onbekend. Aangenomen wordt dat het gebied vooral fungeert als foerageergebied, zwaartepunt zal in het laagveenmoeras liggen. Brede watergangen in de Barsbekerbinnenpolder kunnen ook gebruikt worden als foerageergebied.

Voorkomen langs de N331

Het is bekend dat de meervleermuis voorkomt langs de Zijwetering in de Barsbekerbinnenpolder (mond. med. Natuurmonumenten). De wetering wordt hierbij gebruikt als vliegroute.

Hoewel de meervleermuis hier niet is waargenomen tijdens de flora- en fauna-inventarisatie, kan het voor de soort van belang zijn als verbindende element tussen de Barsbekerbinnenpolder en het Zwarte Meer/ Zwarte Water. Meervleermuizen jagen vooral boven groot open water. Er zijn in het studiegebied geen verblijfplaatsen van deze soort aangetroffen.

5.3.4 Vogelrichtlijnsoorten

Broedvogels

Uit de vogelgegevens blijkt dat er geen beschermde broedvogels binnen de invloedssfeer van de ingreep voorkomen. De grote karekiet en roerdomp komen zeker niet in de invloedssfeer van het tracé voor. Deze soorten zijn gebonden aan het (overjarig) riet en waterriet buiten de invloedssfeer van het tracé. De overige kwalificerende broedvogelsoorten komen ook zeker niet de invloedssfeer van het tracé voor.

Niet-broedvogels

Het gebied binnen de invloedssfeer van de ingreep kunnen onderdeel vormen van foerageergebied voor niet-broedvogels (die vooral in het winterseizoen in het gebied aanwezig zijn).

In de Barsbekerbinnenpolder komen de kolgans en grauwe gans voor.

Soort	1 % norm	2004 / 2005	2005 / 2006
Kolgans	10000	8150	4900
Grauwe Gans	4000	235	605

Tabel 5.6 Seizoensmaxima van overwinterende vogels in de Barsbekerbinnenpolder en Grootte Buitenlanden (telgebied OV1460). Een gebied waar de 1% norm wordt gehaald wordt internationaal beschouwd als een belangrijk gebied voor de soort (SOVON, 2008).

5.4 Samenvatting kwalificerende waarden per wegvak

Wegvak	Positie t.o.v. N331	Natura 2000-gebied	Habitatrichtlijn	Vogelrichtlijn
Ronde Westeinde-Barsbekergremaal	Noord	Wieden	meervleermuis kleine modderkruiper grote modderkruiper bittervoorn	<u>Niet-broedvogels:</u> kolgans grauwe gans
	Zuid	Zwarte Water	glanshaver- en vossenstaarthooilanden kleine modderkruiper bittervoorn	<u>Niet-broedvogels:</u> kolgans smient pijlstaart slobeend meerkoet grutto
Barsbekergremaal-De Krieger	Noord	Wieden	meervleermuis kleine modderkruiper grote modderkruiper bittervoorn	<u>Niet-broedvogels:</u> kolgans grauwe gans
	Zuid	Zwarte Meer	glanshaver- en vossenstaarthooilanden kleine modderkruiper grote modderkruiper meervleermuis	<u>Niet-broedvogels:</u> kolgans grauwe gans <u>Broedvogels:</u> Rietzanger
De Krieger-Schaarweg	n.v.t.	geen	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 5.7 Instandhoudingsdoelstellingen waarop mogelijk effecten plaats kunnen vinden door de ingreep.

6 Effectbeschrijving

6.1 Effecten door ruimtebeslag

6.1.1 Werkwijze

Voor de ingreep is het oppervlakte ruimtebeslag op Natura 2000 bepaald. Effecten door ruimtebeslag vinden plaats door het verplaatsen van de bermsloot, de aanleg/verbreding van een nieuwe parallelweg en de aanleg van een rotonde. Bermverbreding van de hoofdrijbaan vindt plaats binnen het huidige dijkprofiel, waardoor ruimtebeslag kan worden uitgesloten. In de onderstaande tabellen wordt het ruimtebeslag gekwantificeerd. De volledige berekening is weergegeven in bijlage 6.

Ruimtebeslag is als volgt gedefinieerd:

- Tijdelijke ingreep binnen de Natura 2000 begrenzing, door verplaatsen bermsloot (later weer beschikbaar voor natuur).
- Permanent ruimtebeslag door asfaltering en aanleg gasbetonblokken

Natura 2000-gebied	Oppervlak (ha)
Zwarte Water	0,57
Wieden	0,05
Zwarte Meer (alle varianten)	0,71

Tabel 6.1 Ruimtebeslag op de Natura 2000-gebieden door verplaatsen van de bermsloot

Natura 2000-gebied	Oppervlak (ha)
Zwarte Water	0,07
Wieden	0,02
Zwarte Meer (alle varianten)	0,07

Tabel 6.2 Ruimtebeslag op de Natura 2000-gebieden door aanleg en verbreding van parallelwegen (asfalt en gasbetonblokken)

Natura 2000-gebied	Trajectpunt (km)	Deelgebied	Lengte maatregelen bermsloot (m)
Zwarte Water en Vecht	15.970 – 16.060	Oostelijke Buitenlanden en Broekenpolder	1000
Wieden	17.000-17.240 17.470-17.530 17.590-17.790 17.870-18.040	Barsbekerbinnenpolder	670
Zwarte Meer	17.000-19.530	Oostelijke Buitenlanden	2530

Tabel 6.3 Lengte aan te passen/verplaatsen bermsloten langs de Natura 2000-gebieden

6.1.2 Ruimtebeslag op leefgebied broedvogels en niet-broedvogels

Door de geluidsbelasting van de huidige N331 is tot circa 100 meter vanaf de hoofdrijbaan geen geschikt leefgebied aanwezig voor broedvogels en niet-broedvogels gevoelig voor geluid. Maatgevend is hierbij de kritische geluidscontour van 45 dB(A) (Reijnen en Foppen, 1992) (zie paragraaf 6.2). Het gedeelte langs de hoofdrijbaan vormt ook geen geschikt leefgebied voor niet-broedvogels. Deze soorten zijn gevoelig voor optische verstoring, waarvan in huidige situatie al sprake is door de aanwezigheid van recreanten en fietsers die met regelmaat de gebieden passeren via de parallelweg en het fietspad op de dijk. Effecten door ruimtebeslag op leefgebieden van broedvogels en niet-broedvogels is uitgesloten.

6.1.3 Meervleermuis

Door de ingreep zal geen ruimtebeslag plaatsvinden op foerageergebied en vliegroutes van de meervleermuis. Langs de Zijwetering in de Barsbekerbinnenpolder, haaks op de N331, vinden geen maatregelen plaats. Effecten door ruimtebeslag kunnen worden uitgesloten.

6.1.4 Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B)

Voor de percelen met dit habitatype is het ruimtebeslag door de ingreep bepaald (tabel 6.4).

Trajectpunt (km)	Deelgebied	Ruimtebeslag (ha)	Kwaliteit habitatype	Lengte (m)	Maatregel
15.970 – 16.060	Oostelijke Buitenlanden	0,007	matig	90	Aanleg bermsloot
16.860 – 16.930	Oostelijke Buitenlanden	0,15	matig	80	Aanleg rotonde
17.810 – 18.000	Broekenpolder	0,02	matig	140	Aanleg bermsloot
18.330 – 18.380	Broekenpolder	0,008	matig	85	Aanleg bermsloot

Tabel 6.4 Ruimtebeslag oppervelden met glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)(H6510B) in Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht.

Het ruimtebeslag zal gemiddeld maximaal 1 tot 2 meter vanaf de huidige bermsloot plaatsvinden. Hierbij is ook de lengte waarbinnen ruimtebeslag plaatsvindt bepaald. Het totale ruimtebeslag beslaat 0,19 hectare grasland, aangemerkt als glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B). Op de delen van de percelen waarop ruimtebeslag plaatsvindt, groeit een verarmde vorm van het habitatype, zonder de aspectbepalende soort wilde kievitsbloem.

Kleine modderkruiper en bittervoorn

De locaties in het plangebied waar direct ruimtebeslag plaatsvindt door het verplaatsen van bermsloten, hebben betekenis als leefgebied voor de soorten kleine modderkruiper en bittervoorn. Uit de gevoeligheden voor storende factoren blijkt dat de kleine modderkruiper en bittervoorn zeer gevoelig zijn voor oppervlakteverlies. Er vindt zowel binnen als buiten de begrenzing van Natura 2000 ruimtebeslag plaats over een lengte van 1000 meter. Het oppervlakteverlies van leefgebieden is tijdelijk van aard, omdat na realisatie weer geschikt leefgebied beschikbaar is.

6.1.5 Zwarte Meer

Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B)

Voor de percelen met dit habitattype is het ruimtebeslag door de ingreep bepaald (tabel 6.5).

Trajectpunt (km)	Deelgebied	Ruimtebeslag (ha)	Kwaliteit habitattype	Lengte (m)	Maatregel
18.650 – 19.000	Groote Buitenlanden	0,18 ha	matig	350	Aanleg bermsloot
19.000 – 19.340	Groote Buitenlanden	0,17 ha	goed	340	Aanleg bermsloot

Tabel 6.5 Ruimtebeslag oppercelen met glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)(H6510B) in Zwarte Meer.

Het ruimtebeslag zal gemiddeld maximaal 5 meter vanaf de huidige bermsloot plaatsvinden. Hierbij is ook de lengte waarbinnen ruimtebeslag plaatsvindt bepaald. De invloed van ruimtebeslag zal gemiddeld 5 meter vanaf de huidige bermsloot plaatsvinden. Het ruimtebeslag betreft 0,18 hectare van een verarmde vorm van het habitattype glanshaver- en vossenstaarthooilanden (H6510B), zonder de aspectbepalende soort wilde kievitsbloem. Daarnaast vindt er 0,17 hectare ruimtebeslag plaats op goed ontwikkeld habitattype, met de wilde kievitsbloem.

Kleine modderkruiper en grote modderkruiper

De locaties in het plangebied waar direct ruimtebeslag plaatsvindt door het verplaatsen van bermsloten, hebben betekenis als leefgebied voor de soorten kleine modderkruiper en grote modderkruiper. Uit de gevoeligheden voor storende factoren blijkt dat de kleine modderkruiper en bittervoorn zeer gevoelig zijn voor oppervlakteverlies. Er vindt zowel binnen als buiten de begrenzing van Natura 2000 ruimtebeslag plaats over een lengte van 2530 meter. Het oppervlakteverlies van leefgebieden is tijdelijk van aard, omdat na realisatie weer geschikt leefgebied beschikbaar komt.

Varianten:

Door de aanpassing van de begrenzing van het Natura 2000-gebied Zwarte Meer (definitief aanwijzingsbesluit, januari 2010), treedt er geen ruimtebeslag meer op bij de varianten A en B. Er is geen sprake van oppervlakteverlies habitattypen of leefgebied van beschermde soorten.

6.1.6 Wieden

Kleine modderkruiper, grote modderkruiper en bittervoorn

De locaties in het plangebied waar direct ruimtebeslag plaatsvindt door het verplaatsen van bermsloten, hebben betekenis als leefgebied voor de soorten kleine modderkruiper, grote modderkruiper en bittervoorn. Uit de gevoeligheden voor storende factoren blijkt dat deze soorten zeer gevoelig zijn voor oppervlakteverlies. Er vindt zowel binnen als buiten de begrenzing van Natura 2000 ruimtebeslag plaats over een lengte van 2530 meter. Het oppervlakteverlies van leefgebieden is tijdelijk van aard, omdat na realisatie weer geschikt leefgebied beschikbaar komt.

6.2 Effecten van verstoring

6.2.1 Werkwijze geluid

Gevoeligheid voor geluid

De hierbij gehanteerde kritische geluidscontour voor kwalificerende waarden die gevoelig zijn voor geluid (broedvogels en niet-broedvogels) is 45 dB(A) (Reijnen en Foppen, 1993).

Methode

De berekeningen voor alle gebieden zijn uitgevoerd voor de volgende jaren:

- Bestaande situatie (2007).
- Autonome situatie (2022) na uitvoering project (plansituatie).

Er zijn contourberekeningen gemaakt voor parallelwegen apart, hoofdrijbaan apart en hoofdrijbaan in combinatie met de parallelwegen. Daarnaast zijn aparte berekeningen gemaakt voor de verschillende varianten 1A1, 1A2, 1B1 en 1B2. De varianten C zijn niet kwantitatief bepaald.

6.2.2 Resultaten geluidsberekeningen

Nagegaan is in hoeverre het geluidsbelaste oppervlak van Natura 2000-gebied Zwarte Meer veranderd door de in gebruik name van parallelwegen. De resultaten geven de oppervlakten weer langs het gehele traject, deze staan weergegeven in tabel 6.6. In de tabel zijn ten aanzien van de geluidsbelaste oppervlakten door de ingreep alleen de variant 1A2/1B1 weergegeven. De andere varianten geven hetzelfde beeld, alleen zijn de oppervlakten geluidsbelast gebied iets kleiner. Er is hierbij geen verschil in geluidsbelasting tussen de varianten. Het geluidsbelaste oppervlakte voor de varianten C zullen nog kleiner zijn door de ligging vlak langs de hoofdrijbaan.

Voor de volledige resultaten van de geluidsberekeningen en beschrijving van de gehanteerde technieken en methoden wordt verwezen naar het geluidsrapport *Akoestisch onderzoek Reconstructie N331 Zwartsluis-Vollenhove* (Alcedo, 2008).

Onderzoeksvariant	Geluidsbelast oppervlak [Hectare] per geluidsbelastingcategorie [dB(A)]					
	40-45	45-47	47-50	50-55	>55	totaal
2007						
Parallelwegen	0	0	0	0	0	0
Hoofdrijbaan	26,1	3,7	4,2	4,6	3,7	42,4
Hoofdrijbaan + parallelwegen	26,4	3,7	4,2	4,6	3,8	42,8
2022 autonoom						
Parallelwegen	1,8	0	0	0	0	1,8
Hoofdrijbaan	34,3	4,6	4,7	4,9	4,3	52,8
Hoofdrijbaan + parallelwegen	34,4	4,6	4,7	5,0	4,3	53,0
2022 na ingreep (variant 1A2/1B1)						
Parallelwegen	3,4	0	0	0	0	3,4
Hoofdrijbaan	34,7	4,4	4,3	5,3	4,5	53,1
Hoofdrijbaan + parallelwegen	35,1	4,5	4,4	5,3	4,6	53,8

Tabel 6.6 Ontwikkeling oppervlak geluidsbelast Natura 2000-gebied Zwarte Meer (Alcedo 2008)

De resultaten laten zien dat na realisatie van de toekomstvariant de contouroppervlakken richting het Zwarte Meer groter zijn. De grootste toename betreft die van het contouroppervlak 40-45 dB(A), dit neemt ten opzichte van de huidige neemt toe met 8,7 ha (*).

De berekeningen van de parallelweg apart tonen aan dat de gebruiksfase geen geluidstoename veroorzaakt boven 45 dB(A) (bijlage 8).

Het is daarom niet waarschijnlijk dat de toekomstvariant een aandeel heeft in de resultaten van de geluidsbelaste oppervlakten boven de 45 dB(A). Dit wordt aangetoond aan de hand van de geluidsberekeningen van de autonome ontwikkeling. De verschillen tussen autonoom en de plansituatie zijn minimaal en zullen waarschijnlijk te verklaren zijn door variaties bij de modelberekeningen. De toename van geluidsbelaste oppervlakte van de toekomstvariant in vergelijking met de huidige situatie zijn te verklaren door de verhoogde verkeersintensiteit in 2022. Deze toename staat los van de toekomstvariant omdat het plan geen verkeersaanrekening tot gevolg heeft. De maximale toename van geluidsbelaste oppervlak door de variant 1A2/1B1 zal binnen de geluidscontouren van de N331 blijven, toename van verstoring door geluid richting het Zwarte Meer is niet aan de orde.

NB: De berekeningen zijn gebaseerd op de begrenzing van het Natura-2000 gebied Zwarte Meer van voor januari 2010. Sindsdien is de begrenzing aangepast en kleiner geworden. Nu loopt de grens langs de sloot aan de teen van de dijk, aan de kant van de Grootte Buitenlanden. In deze situatie ligt de toekomstvariant 1A2/1B1 buiten de begrenzing van Natura 2000 en zullen de geluidsbelaste oppervlakten door de parallelwegen veel kleiner zijn, of niet optreden.

6.2.3 *Zwarte Meer*

Broedvogels

De geringe veranderingen in het geluidsbelaste oppervlakte door varianten 1A2/1B1 hebben geen invloed op leefgebieden van broedvogels die gevoelig zijn voor verstoring door geluid. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van het voorkomen van de rietzanger in Zwarte Meer (bijlage 7). De ingreep heeft zeker geen toename van geluidsbelasting van 45 dB(A) tot gevolg en leidt daarom niet tot significante verstoring van broedvogels (zie paragraaf 6.2.2). Effecten kunnen met zekerheid worden uitgesloten.

Niet-broedvogels

In het aanliggende Natura 2000-gebieden gebruiken kwalificerende overwinterende vogelsoorten de polders en uiterwaarden als foerageergebied en als rust- en verblijfplaats. Uit de gevoeligheid van instandhoudingsdoelstellingen blijkt dat de meeste niet-broedvogels niet gevoelig zijn voor geluid. De grutto is een niet-broedvogel die gevoelig is voor geluid. De ingreep heeft zeker geen toename van geluidsbelasting van 45 dB(A) op leefgebieden tot gevolg en leidt daarom niet tot verstoring van de grutto. Effecten kunnen met zekerheid worden uitgesloten.

Varianten

Uit de resultaten blijkt dat het 40-45 dB(A) contouropervlak van de huidige hoofdrijbaan die van varianten 1A2/1B1 zal overschrijden, de geluidseffecten zullen volledig opgaan in het achtergrondgeluid van de hoofdrijbaan. Geluidseffecten zijn dus uitgesloten, omdat de geluidsbelasting veroorzaakt door het plan binnen het gebied valt wat al een hoge geluidsbelasting heeft in de huidige situatie. Dit betekent dat er al sprake is van een verminderende draagkracht van het gebied voor broedvogels. De varianten A, B, C hebben geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen.

6.3 ***Effecten van versnippering / barrièrewerking***

Meervleermuis

De meervleermuis gebruikt de Zijwetering waarschijnlijk om zich te verplaatsen tussen de Barsbekerbinnenpolder en het Zwarte Meer. Voor de ingreep zijn geen maatregelen voorzien bij de Zijwetering en het verplaatsen van de parallelweg vormt geen extra barrière voor de meervleermuis. Hierdoor wordt de functionaliteit van de vliegroute niet aangetast door de ombouw van de N331. Effecten kunnen worden uitgesloten.

Kleine modderkruiper, grote modderkruiper en bittervoorn

Versnippering van de leefgebieden van deze vissoorten zal alleen tijdelijk en lokaal kunnen optreden gedurende het verplaatsten van de bermsloten. Naar verwachting zullen tijdens de werkzaamheden voor de bermsloot de huidige leefgebieden van de soorten tijdelijk uiteen kunnen vallen in kleinere ruimtelijk gescheiden leefgebieden.

Broedvogels en niet-broedvogels

De aanleg van de parallelwegen leidt niet tot versterking van de barrièrewerking voor vogels die tussen de Barsbekerbinnenpolder en Zwarte Water migreren. Dit komt door de geringe impact van licht en geluid die de parallelwegen op vogels heeft. Uitgangspunt is dat de ombouw van de N331 geen verkeersaantrekkende werking tot gevolg heeft, waardoor de barrièrewerking van de N331 niet wordt versterkt door het plan.

Varianten

De negatieve gevolgen door versterking barrièrewerking die de varianten 1A2 en 1B1 ten opzichte van de andere varianten kunnen veroorzaken zullen gering zijn, maar wel relevant voor de variantenvergelijking. Door de voordelen van bundeling hebben de varianten 1A11B2 en 1C1/1C2 de voorkeur.

6.4 Effecten van vermesting

6.4.1 Werkwijze en resultaten

Voor de resultaten en gehanteerde werkwijze wordt verwezen naar het rapport: *Onderzoek luchtkwaliteit. Ombouw N331 Zwartsluis-Vollenhoven tot GOW (M +P, 2008)*. Uit berekeningen volgt dat de bijdrage stikstofdepositie vanwege het verkeer op de parallelweg nihil is. Het plan heeft geen extra stikstofdepositie tot gevolg.

6.4.2 Effecten op Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen

Het habitatype Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) is gevoelig voor stikstofdepositie. Er liggen er percelen met dit habitatype in de invloedssfeer van de ingreep. Dit zijn percelen waar het habitatype goed ontwikkeld is, ofwel percelen waarop het habitatype slecht ontwikkeld is maar wel mogelijkheden zou kunnen bieden voor uitbreiding. Uit de berekening van het luchtonderzoek volgt dat de bijdrage van stikstof door het verkeer op de parallelweg nihil is. Een verslechtering van de kwaliteit van de percelen waarop het habitatype zich zou kunnen ontwikkelen is hierbij niet aan de orde. Er treden geen negatieve effecten op door stikstofdepositie.

Varianten:

Uit het luchtonderzoek blijkt dat er ten aanzien van de stikstofdepositie geen verschillen optreden tussen de varianten. De depositie is te gering om negatieve effecten te veroorzaken op de kievitsbloemhooilanden.

7 Beoordeling effecten

In dit hoofdstuk staat de vraag centraal, of op grond van objectieve gegevens valt uit te sluiten of de uitvoering van het plan significant negatieve gevolgen heeft voor de instandhoudingdoelen van de betrokken Natura 2000-gebieden. De mate van verslechtering en verstoring wordt bepaald aan de instandhoudingsdoelstellingen.

7.1 Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B)

De ingreep leidt tot een oppervlakteverlies van totaal 0,19 ha in de Oostelijke Buitenlanden en Broekenpolder. De vegetatie van het perceel waarop ruimtebeslag gaat plaatsvinden, bestaat uit een verarmde vorm van het habitatype. In de delen waarop oppervlakteverlies plaatsvindt, ontbreekt volgens de beschikbare informatie zeer waarschijnlijk de aspectbepalende soort wilde kievitsbloem.

Er geldt voor dit habitatype de doelstelling uitbreiding oppervlakte en behoud kwaliteit. Omdat er nog geen definitief beheerplan voor het Natura 2000-gebied is vastgesteld, worden de minder goed ontwikkelde groeiplaatsen op dezelfde wijze beschermd als de goed ontwikkelde groeiplaatsen. Door de ingreep worden minder goed ontwikkelde groeiplaatsen aangetast, dit leidt tot beperking van de uitbreidingsdoelstelling (> oppervlakte).

Knelpunten voor het niet behalen van de instandhoudingsdoelstelling in het Natura 2000-gebied zijn vooral het achterwege blijven van verjonging van de wilde kievitsbloem, suboptimaal beheer, geen aaneengesloten vlakdekkende percelen, niet optimale inundatie en onderbemaling (Beheerplan uiterwaarden Zwarte Water en Vecht *in prep.*). Grootste knelpunten voor ontwikkeling van het habitatype in De Oostelijke Buitenlanden en Broekenpolder zullen voornamelijk suboptimaal beheer en niet-optimale inundatie zijn.

De volgende overwegingen spelen een rol bij de beoordeling van significantie:

- In het kader van de herinrichting van de N331 wordt ca. 6 hectare kievitsbloemhooiland gerealiseerd in de Broekenpolder (paragraaf 2.3). De realisatie van goed ontwikkeld kievitsbloemhooiland is ter plaatse zeer kansrijk. Er wordt een relatief groot, vlakdekkend, aaneengesloten gebied ontwikkeld.
- Het oppervlakteverlies door de ingreep is zeer klein en speelt naar verwachting een beperkte rol bij het realiseren van de instandhoudingsdoelstelling.
- De Oostelijk Buitenlanden en Broekenpolder zijn vooralsnog alleen aangewezen als Vogelrichtlijngebied. De doelstellingen voor behoud van kwaliteit en uitbreiding oppervlakte van het habitatype, zal in het Natura 2000-gebied volgens het beheerplan (*in prep.*) worden gerealiseerd in het deel dat als Habitatrichtlijngebied is aangewezen.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er door de ingreep sprake is van een tijdelijk effect door ruimtebeslag, maar dat dit effect niet leidt tot significante verslechtering. Het behalen van de instandhoudingsdoelstelling van het habitatype glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) in het Natura 2000-gebied, wordt niet in gevaar gebracht.

Kleine modderkruiper en bittervoorn

Er treedt tijdelijk oppervlakteverlies leefgebied op van bittervoorn en kleine modderkruiper. Versnippering van de leefgebieden van deze vissoorten zal alleen tijdelijk en lokaal kunnen optreden

gedurende het verplaatsten van de berm sloten. In het Natura 2000-gebied komen beide soorten verspreid voor in sloten, wetingen en kolken.

In de omgeving van de ingreep komen ze naar verwachting algemeen voor in het slotenstelsel binnen Oostelijke Buitenlanden en Broekenpolder. Voor beide soorten gelden alleen behoudoelstellingen. Er zijn voor beide soorten geen knelpunten in het aanwijzingsbesluit genoemd die het behalen van de instandhoudingsdoelstelling in gevaar kunnen brengen.

De volgende overwegingen spelen een rol bij de beoordeling van significantie:

- Er wordt in het kader van de Flora- en faunawet een mitigatieplan opgesteld voor vissen om negatieve effecten op de soorten te verzachten (voor een aanzet, zie paragraaf 8.3).
- Netto afname van geschikt leefgebied vindt niet plaats. Door de ingreep is sprake van een toename van geschikt leefgebied, door de verbreding van de berm sloten en de optimale ecologische inrichting afgestemd op de soorten.
- Er is sprake van een tijdelijk effect van oppervlakteverlies en versnippering, omdat alleen gedurende de werkzaamheden delen van de sloot niet als habitat gebruikt kunnen worden. In de omgeving is voor beide soorten voldoende geschikt habitat aanwezig, die in directe verbinding staat met de berm sloten.
- In de omgeving van de N331 is voldoende geschikt leefgebied aanwezig voor deze soorten. Deze uiterwaarden en polders zijn doorsneden door een uitgebreid slotenstelsel, waarbij de sloten in verbinding staan met de berm sloten. Soorten kunnen ten tijde van de werkzaamheden hier verblijven;
- Er is sprake van een negatief effect, maar in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen is het effect aanvaardbaar.

De voorgenomen ingreep zal niet leiden tot significante verslechtering van de kleine modderkruiper en bittervoorn.

Instandhoudingsdoelstelling	Ruimtebeslag	Verstoring	Versnippering	Verresting
H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)	-	0	0	0
H1134 Bittervoorn	-	0	-	0
H1149 Kleine modderkruiper	-	0	-	0
broedvogels	0	0	0	0
Niet-broedvogels	0	0	0	0

Tabel 7.1 Overzicht effecten op relevante instandhoudingsdoelstellingen Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

0 = Geen effecten

- = Geen significante verstoring/verslechtering

- - = Significante verstoring/verslechtering

7.2 Zwarte Meer

Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B)

De ingreep leidt tot een oppervlakteverlies van totaal 0,18 hectare are matig ontwikkeld habitatype en 0,17 hectare goed ontwikkeld habitatype in de Groote Buitenlanden. Er geldt voor dit habitatype de doelstelling uitbreiding oppervlakte en toename kwaliteit. Grootste knelpunt voor het niet behalen van de instandhoudingsdoelstelling in het Natura 2000-gebied is vooral een ongunstige waterhuishouding in het gebied, veroorzaakt door bemaling van de polder (A. Corporaal, 2009).

Percelen met matig ontwikkeld habitatype:

In de delen waar oppervlakteverlies plaatsvindt, ontbreekt volgens de beschikbare informatie de aspectbepalende soort wilde kievitsbloem. De vegetatie bestaat uit een verarmde vorm van het habitatype (vossenstaartgrasland, *Alopecurion*). Waarschijnlijk wordt bij de uitvoering van het beheer wel rekening wordt gehouden met de eisen voor kievitsbloemhooilanden (mond. med. Natuurmonumenten). Er geldt voor dit habitatype de doelstelling uitbreiding oppervlakte en toename kwaliteit. Omdat er nog geen definitief beheerplan voor het Natura 2000-gebied is vastgesteld, worden de minder goed ontwikkelde groeiplaatsen op dezelfde wijze beschermd als de goed ontwikkelde groeiplaatsen. De ingreep leidt hier tot beperking van de uitbreidingsdoelstelling.

Percelen met goed ontwikkeld habitatype:

Op delen van deze percelen komt een goed ontwikkelde vorm van het habitatype voor, behorende tot kievitsbloem-associatie (*Fritillario-Alopecuretum*). Het ruimtebeslag van 0,17 hectare op de percelen leidt tot beperking van de uitbreidingsdoelstelling.

Het ruimtebeslag van 0,35 hectare habitatype is tijdelijk van aard, omdat in het kader van de herinrichting N331 ca. 6 hectare kievitsbloemhooiland gerealiseerd gaat worden in de Broekenpolder (paragraaf 2.3). De realisatie van goed ontwikkeld kievitsbloemhooiland is ter plaatse zeer kansrijk. Er wordt een relatief groot, vlakdekkend, aaneengesloten gebied ontwikkeld. De realisatie van het habitatype in Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht kan meegewogen worden bij de beoordeling van significantie. Er wordt geen ontwikkelruimte voor het behalen van het instandhoudingsdoel van het habitatype in Uiterwaarden Zwarte water en Vecht gebruikt. Voor dit Natura 2000-gebied wordt dit gerealiseerd in het als Habitatrictlijngebied aangewezen deel (Beheerplan Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht *in prep.*).

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat door de ingreep sprake is van negatieve effecten door tijdelijk ruimtebeslag van (potentiele) groeiplaatsen van het habitatype, maar dat dit niet leidt tot significante verslechtering. Het behalen van het instandhoudingsdoel glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) in het Natura 2000-gebied wordt niet in gevaar gebracht.

Grote modderkruiper en kleine modderkruiper

Er treedt tijdelijk oppervlakteverlies leefgebied op van bittervoorn en kleine modderkruiper. In het Natura 2000-gebied komen beide soorten verspreid voor in sloten, wettingen en kolken. In de omgeving van de ingreep komen ze naar verwachting algemeen voor in het slotenstelsel binnen Oostelijke Buitenlanden en Broekenpolder. Voor beide soorten gelden alleen behoudsdoelstellingen. Er zijn voor beide soorten geen knelpunten in het aanwijzingsbesluit genoemd die het behalen van de instandhoudingsdoelstelling in gevaar kunnen brengen.

De volgende overwegingen spelen een rol bij de beoordeling van significantie:

- Er wordt in het kader van de Flora- en faunawet een mitigatieplan opgesteld voor vissen om negatieve effecten op de soorten te verzachten (voor een aanzet, zie paragraaf 8.3).
- Netto afname van geschikt leefgebied vindt niet plaats. Door de ingreep is sprake van een toename van geschikt leefgebied, door de verbreding van de bermsloten en de optimale ecologische inrichting afgestemd op de soorten.
- Er is sprake van een tijdelijk effect, omdat alleen gedurende de werkzaamheden delen van de sloot niet als habitat gebruikt kunnen worden. In de omgeving is voor beide soorten voldoende geschikt habitat aanwezig, die in directe verbinding staat met de bermsloten.
- In de omgeving van de N331 is voldoende geschikt leefgebied aanwezig voor deze soorten. Deze uiterwaarden en polders zijn doorsneden door een uitgebreid slotenstelsel, waarbij de

sloten in verbinding staan met de bermsloten. Soorten kunnen ten tijde van de werkzaamheden hier verblijven;

- Er is sprake van een negatief effect, maar in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen is het effect aanvaardbaar.

De voorgenomen ingreep zal niet leiden tot significante verslechtering van de kleine modderkruiper en grote modderkruiper.

Instandhoudingsdoelstelling	Ruimtebeslag	Verstoring	Versnippering	Vermesting
H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)	-	0	0	0
H1145 Grote modderkruiper	-	0	-	0
H1149 Kleine modderkruiper	-	0	-	0
broedvogels	0	0	0	0
Niet-broedvogels	0	0	0	0

Tabel 7.2. Overzicht effecten op relevante instandhoudingsdoelstellingen Zwarte Meer

0 = Geen effecten

- = Geen significante verstoring/verslechtering

- - = Significante verstoring/verslechtering

7.3 Wieden

Kleine modderkruiper, grote modderkruiper en bittervoorn

Er treedt tijdelijk oppervlakteverlies leefgebied op van kleine modderkruiper, grote modderkruiper en bittervoorn. In het Natura 2000-gebied komen beide soorten verspreid voor in sloten, weteringen en kolken. In de omgeving van de ingreep komen ze naar verwachting algemeen voor in het slotenstelsel binne de Barsbekerbinnenpolder. Voor beide soorten gelden alleen behoudsdoelstellingen. Er zijn voor beide soorten geen knelpunten in het aanwijzingsbesluit genoemd die het behalen van instandhoudingsdoelstelling in gevaar kunnen brengen.

De volgende overwegingen spelen een rol bij de beoordeling van significantie:

- Er wordt in het kader van de Flora- en faunawet een mitigatieplan opgesteld voor vissen om negatieve effecten op de soorten te verzachten (voor een aanzet, zie paragraaf 8.3).
- Netto afname van geschikt leefgebied vindt niet plaats. Door de ingreep is sprake van een toename van geschikt leefgebied, door de verbreding van de bermsloten en de optimale ecologische inrichting afgestemd op de soorten.
- Er is sprake van een tijdelijk effect, omdat alleen gedurende de werkzaamheden delen van de sloot niet als habitat gebruikt kunnen worden. In de omgeving is voor beide soorten voldoende geschikt habitat aanwezig, die in directe verbinding staat met de bermsloten.
- In de omgeving van de N331 is voldoende geschikt leefgebied aanwezig voor deze soorten. Deze uiterwaarden en polders zijn doorsneden door een uitgebreid slotenstelsel, waarbij de sloten in verbinding staan met de bermsloten. Soorten kunnen ten tijde van de werkzaamheden hier verblijven;
- Er is sprake van een negatief effect, maar in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen is het aanvaardbaar.

De voorgenomen ingreep zal niet leiden tot significante verslechtering van de kleine modderkruiper, grote modderkruiper en bittervoorn.

Instandhoudingsdoelstelling	Ruimtebeslag	Verstoring	Versnippering	Vermesting
H1134 Bittervoorn	-	0	-	0
H1145 Grote modderkruiper	-	0	-	0
H1149 Kleine modderkruiper	-	0	-	0
broedvogels	0	0	0	0
Niet-broedvogels	0	0	0	0

Tabel 7.3 Overzicht effecten op relevante instandhoudingsdoelstellingen Wieden

0 = Geen effecten

- = Geen significante verstoring/verslechtering

-- = Significante verstoring/verslechtering

7.4 ADC-toets

Er is door de ingreep geen sprake van significante effecten op instandhoudingsdoelen van de betrokken Natura 2000-gebieden. Het opstellen van een ADC toets (Alternatievenonderzoek, het aantonen van een Dwingende reden van groot openbaar belang en Compensatie) is niet aan de orde.

7.5 Cumulatie

De Natuurbeschermingswet schrijft voor dat bij de beoordeling van effecten rekening moet worden gehouden met cumulatie met andere plannen en projecten. In de omgeving van het plangebied zijn geen ingrepen voorzien die gecombineerd met de herinrichting van de N331, invloed kunnen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen. Cumulatieve effecten niet op.

8 Conclusie

8.1 Effecten ruimtebeslag

8.1.1 Begrenzing Natura 2000

Het ruimtebeslag op Natura 2000-gebieden is weergegeven in de onderstaande tabellen.

Natura 2000-gebied	Oppervlak (ha)
Zwarte Water	0,57
Wieden	0,05
Zwarte Meer (alle varianten)	0,71

Tabel 8.1 Ruimtebeslag door verplaatsen van de bermsloot

Natura 2000-gebied	Oppervlak (ha)
Zwarte Water	0,07
Wieden	0,02
Zwarte Meer (alle varianten)	0,07

Tabel 8.2 Ruimtebeslag door aanleg en verbreding van parallelwegen(asfalt en gasbetonblokken)

Ruimtebeslag door het verplaatsen van de bermsloot is een tijdelijk van aard. Na realisatie heeft dit oppervlak minimaal dezelfde kwaliteit als voor de ingreep.

Ruimtebeslag door de aanleg van verharding heeft permanente vermindering van oppervlakte Natura 2000 tot gevolg. De totale omvang voor de Natura 2000-gebieden is 0,16 ha. Dit dient door de initiatiefnemer herbegrensd te worden.

8.1.2 Effecten op habitattypen

Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

Het ruimtebeslag van 0,19 hectare potentiële groeiplaatsen van glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) leidt niet tot significante verslechtering. Het ruimtebeslag van 0,35 hectare habitatype is tijdelijk van aard, omdat in het kader van de herinrichting N331 ca. 6 hectare kievitsbloemhooiland gerealiseerd gaat worden in de Broekenpolder (paragraaf 2.3). De realisatie van goed ontwikkeld kievitsbloemhooiland is ter plaatse zeer kansrijk. Er wordt een relatief groot, vlakdekkend, aaneengesloten gebied ontwikkeld.

Zwarte Meer

Het ruimtebeslag van 0,35 hectare (potentiële) groeiplaatsen van glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) leidt niet tot significante verslechtering. Het ruimtebeslag van 0,35 hectare habitatype is tijdelijk van aard, omdat in het kader van de herinrichting N331 ca. 6 hectare kievitsbloemhooiland gerealiseerd gaat worden in de Broekenpolder

(paragraaf 2.3). De realisatie van goed ontwikkeld kievitsbloemhooiland is ter plaatse zeer kansrijk. Er wordt een relatief groot, vlakdekkend, aaneengesloten gebied ontwikkeld.

8.1.3 *Effecten op habitatsoorten*

Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

Met inachtneming van mitigerende maatregelen zal de voorgenomen ingreep zal niet leiden tot significante verslechtering van de kleine modderkruiper en bittervoorn.

Zwarte Meer

Met inachtneming van mitigerende maatregelen zal de voorgenomen ingreep leidt niet tot significante verslechtering van de kleine modderkruiper en grote modderkruiper.

Wieden

Met inachtneming van mitigerende maatregelen zal de voorgenomen ingreep zal niet leiden tot significante verslechtering van de kleine modderkruiper, grote modderkruiper en bittervoorn.

8.2 ***Toetsing aan de natuurbeschermingswet 1998***

Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

De uitvoering van de ombouw N331 veroorzaakt geen aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Hier kan op grond van artikel 19g lid 1 van de Natuurbeschermingswet 1998 de vergunning in beginsel verleend worden.

Zwarte Meer

De uitvoering van de ombouw N331 veroorzaakt geen aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Hier kan op grond van artikel 19g lid 1 van de Natuurbeschermingswet 1998 de vergunning in beginsel verleend worden.

Wieden

De uitvoering van de ombouw N331 veroorzaakt geen aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Hier kan op grond van artikel 19g lid 1 van de Natuurbeschermingswet 1998 de vergunning in beginsel verleend worden.

8.3 ***Mitigerende maatregelen***

8.3.1 *Algemene maatregelen*

Mitigerende maatregelen worden meegenomen bij het definitieve ontwerp en de wijze van uitvoering. Hierdoor kunnen negatieve gevolgen zoveel mogelijk worden vermeden.

- Het uitvoeren van schade veroorzakende werkzaamheden in gebieden waar gevoelige soorten voorkomen worden afgestemd op de soorten, zodat deze worden ontzien (buiten voortplantingsseizoen, buiten vogelbroedseizoen).
- Er wordt geadviseerd zoveel mogelijk gebruik te maken van smalle aan- en afvoerwegen, om geen schade toe te brengen aan de gedeelten binnen de Natura 2000-begrenzing.

8.3.2 *Vissen*

Hieronder zijn de mitigerende maatregelen en de inrichtingseisen bermsloten op hoofdlijnen voor de drie vissoorten uitgewerkt. Er wordt in het kader van de Flora- en faunawet een mitigatieplan

opgesteld voor vissen om negatieve effecten op de soorten te verzachten (voor een aanzet, zie paragraaf 8.3). Wanneer de uitvoering plaatsvindt conform het mitigatieplan, dan worden effecten zoveel mogelijk voorkomen.

Werkperiode

1. Het beste seizoen voor uitvoering is tussen ongeveer 1 augustus tot 1 oktober. Dit is de periode na de voorplanting en voor de winterrust.
2. Daarnaast is uitvoering mogelijk tussen half januari tot 1 maart, er mag echter dan niet worden gewerkt bij vorst en ijsgang.

Eisen uitvoering

- Bij werkzaamheden aan de sloot altijd één kant opwerken, richting aantakende watergangen vanuit de polder/uiterwaard;
- Rustig werken bij duikers en stuwen, hier zitten vaak veel vissen;
- Direct voor aanvang van de werkzaamheden op een locatie rustig verstoren, zodat vissen zullen vluchten uit de werklocatie;
- Zoetwatermosselen worden teruggezet in de watergang na uitvoering van de werkzaamheden (paaisubstraat voor bittervoorn);
- Eventueel aangetroffen dieren in de directe omgeving terugplaatsen, waar zeker geen werkzaamheden (meer) worden uitgevoerd;
- Eventueel leegvissen voorafgaande aan de werkzaamheden en de watergang afsluiten voor herkolonisatie (ongeveer 1 week voor de werkzaamheden). Dit kan nog nader worden uitgewerkt in het werkplan;
- De uitvoering van de werkzaamheden zal plaatsvinden conform de gedragscode voor de Unie van Waterschappen.

Inrichtingseisen

- Afwisseling in het substraat. De kleine modderkruiper en grote modderkruiper hebben ook harder type substraat nodig, zoals zand;
- Afwisseling in diepte, de diepere delen worden gebruikt als overwintering

9 Bronnen

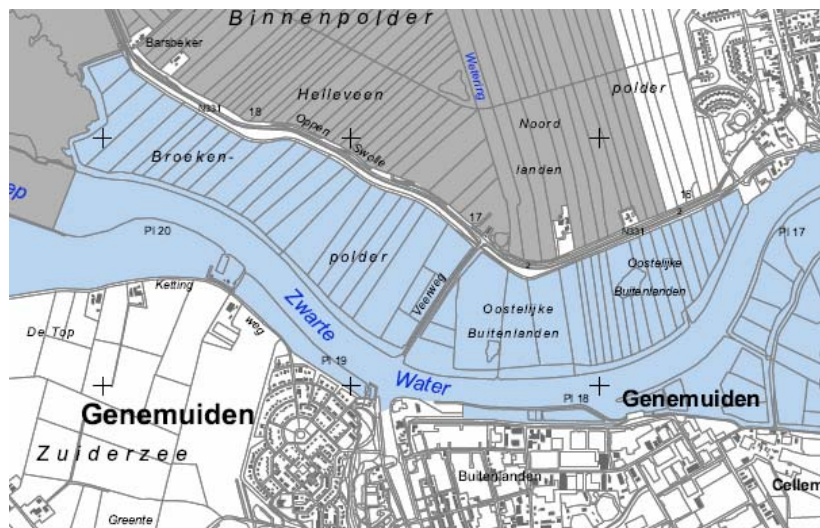
- Alcedo, 2008. Akoestisch onderzoek Reconstructie N331 Zwartsluis-Vollenhove
- Broekmeyer, M.E.A. (redactie), 2006. Effectindicator Natura 2000-gebieden; achtergronden en verantwoording ecologische randvoorwaarden en storende factoren. Wageningen, Alterra rapport 1375 (en de aanvulling hierop).
- Corporaal, A., 2009. Ontpolderen van Groote Buitelanden. Alterra, Wageningen.
- Crombaghs, B.H.J.M., Berg, N. van den en A.B. Goutbeek, 2002. Vissen in Overijssel. Verspreidingsatlas van zoetwatervissen in stromende en stilstaande wateren in Overijssel.
- De Boer, V., 2008. noordoever Zwarte Water. Levering vogelgegevens SOVON.
- Dobben, H. van & A. van Hinsberg, 2008. Overzicht van kritische depositiewaarden voor Stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Wageningen, Alterra, Alterrapport 1654.
- Eelerwoude, 2007. Flora en fauna-inventarisatie N331, wegvak Zwartsluis-Vollenhove.
- Gies, T.J.A., Kros, J., Voogd, J.C. en Smidt, R. 2008. effectiviteit ammoniakmaatregelen in en rondom de Natura 2000-gebieden in de provincie Overijssel. Wageningen, Alterra, Alterrapport 1682.
- Goeij, A.A.M. de en R.F.M. Krekels, 2000. De wilde kievitsbloem in Overijssel. Verspreiding, ecologie, knelpunten en beschermingsmaatregelen. Bureau Natuurbalans/ Limes Divergens, Nijmegen.
- Heinen, M.A. en P. Bremer, 2007. Evaluatie actieplan wilde kievitsbloem in Overijssel. Rapport 06-325. EcoGroen Advies, Zwolle.
- Jansen, J.A.M., Schaminee, J.H.J., 2003. Europese natuur in Nederland. Habitattypen
- Jansen, J.A.M., Schaminee, J.H.J., 2004. Europese natuur in Nederland. Soorten
- Meijer, R. v.d., 1996. Heukel's Flora van Nederland. Wolters-Noordhoff.
- M + P, 2009. Onderzoek luchtkwaliteit. Ombouw N331 Zwartsluis-Vollenhove tot GOW.
- Onderzoek luchtkwaliteit ombouw N331 Zwartsluis-Vollenhove (M+P, 2008).
- Oriëntatiefase Natuurbeschermingswet ombouw naar gebiedsontsluiting N331, ARCADIS, januari 2008.
- Provincie Gelderland, 2009. Beheerplan Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. In preparatie.
- Reijnen, M. en Foppen, R., 1991. Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheid van broedvogels. IBN rapport 91/1.
- Reijnen, M. en Foppen, R., 2006. The ecology of Transportation: Managing Mobility for the Environment
- SOVON vogelonderzoek Nederland, 2002. Atlas van de Nederlandse broedvogels 1998-2000. Nederlandse Fauna 5. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV uitgeverij & EIS Nederland, Leiden
- Te veel van het goede, stikstofneerslag op Habitatrichtlijngebieden (Alterra-TNO, 2004).
- Van der Hut, R.M.G., Foppen R., Beemster N., Roodbergen, M. en Deuzeman S., 2008. Ruimte voor riet en moerasvogels in de noordelijke randmeren. Sturende factoren en beheermaatregelen voor kwalificerende moerasvogels. A&W-rapport 1108.

Websites

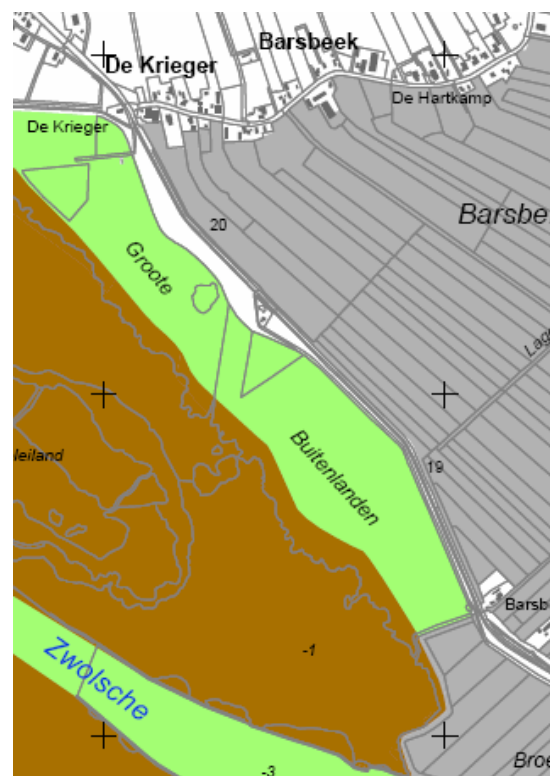
- <http://www.minInv.nl>: website van het ministerie van LNV
- <http://www.overijssel.nl>
- <http://www.milieuennatuurcompendium.nl/>
- Landelijke Vegetatie Databank. <http://www.synbiosys.alterra.nl>
- Gebieden- en soortendatabase LNV
- <http://www.ravon.nl>
- <http://www.floron.nl>

Bijlage 1 Ligging Natura 2000-gebieden rondom de N331

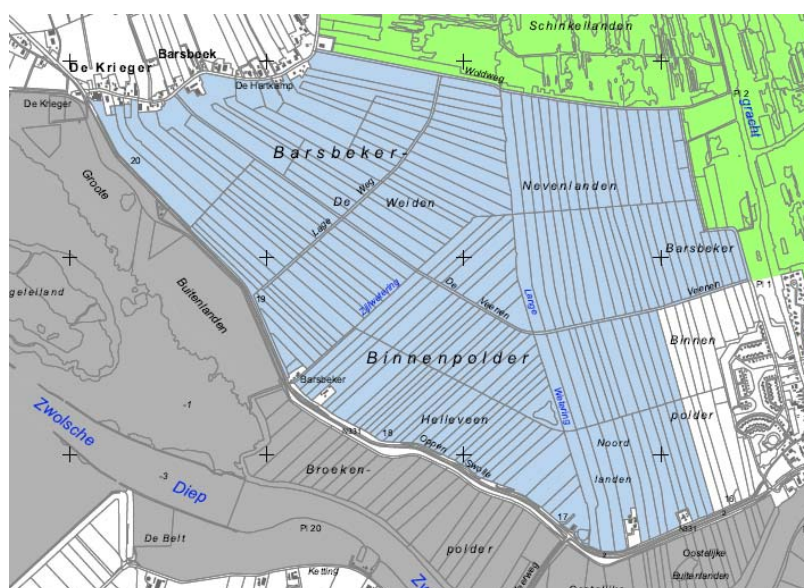
1. Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht



2. Zwarte Meer



3. Wieden



- Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn en Beschermd Natuurmonument

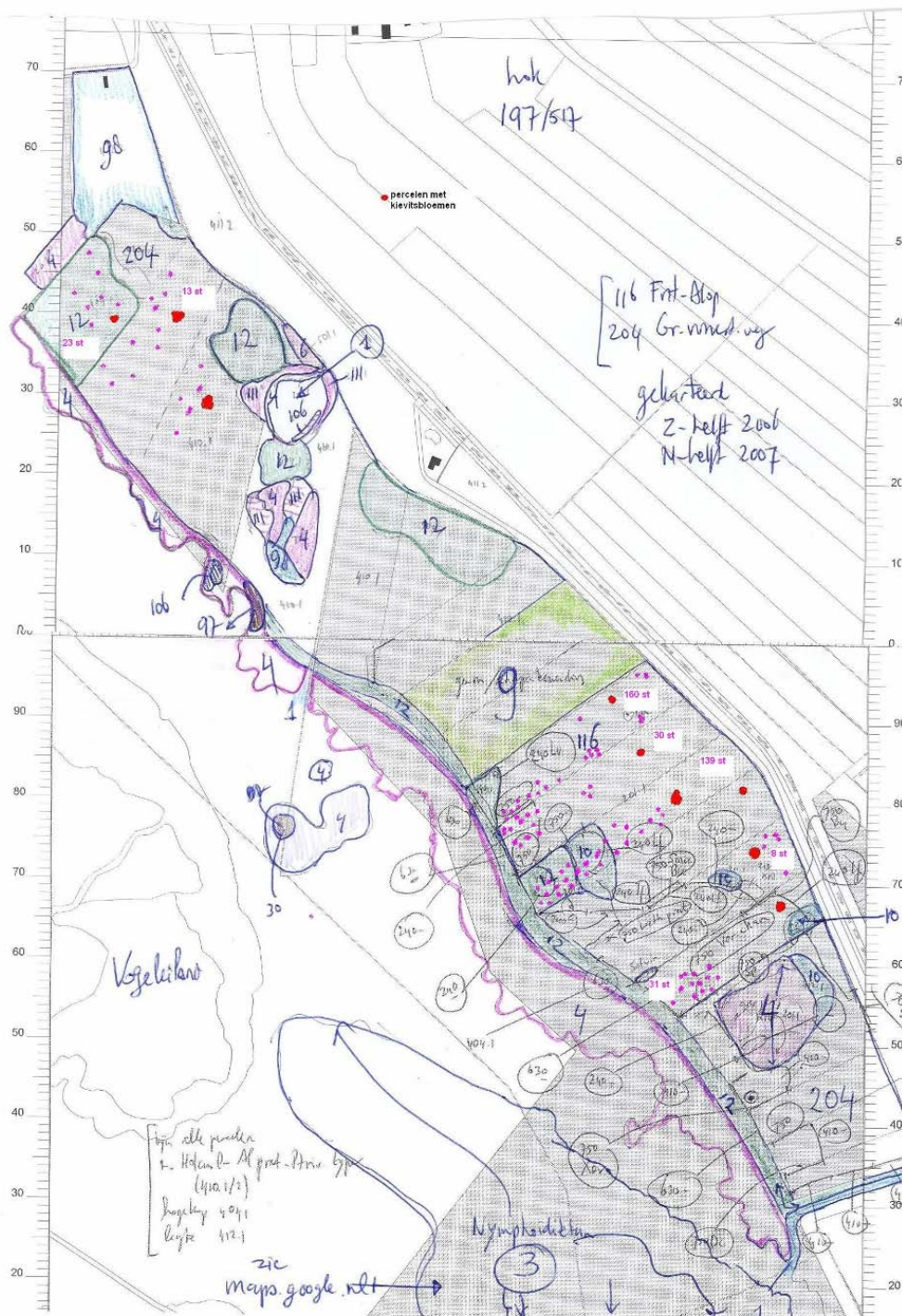
Bijlage 2 Voorkomen Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) in Zwarte Meer

1. Locaties met groeiplaatsen van de wilde kievitsbloem in de Groote Buitenlanden.

De percelen met rode stip zijn actuele groeiplaatsen (2006 / 2007).

Roze punten geven de verspreiding binnen dit perceel aan.

Percelen met type 116 (goed ontwikkeld) en 204 (matig ontwikkeld) geven de ligging van de habitattypen aan (bron: Natuurmonumenten, 2006/2007).



2. Ligging met goed en matig ontwikkeld Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) in Zwarte Meer

(bron: Provincie Overijssel, 2008 en Natuurmonumenten, 2006/2007).

Voor de percelen met goed en matig ontwikkeld habitattype wordt uitgegaan dat hier delen met kievitsbloem-associatie (*Fritillario-Alopecuretum*) voorkomt. Er wordt aangenomen dat op de aangewezen percelen het habitattype niet vlakdekkend voorkomt.



100 50 0 100 Meters

Bron: Provincie Overijssel/Natuurmonumenten 2006/2007/2008

Legenda

- Habitattype H6510B goed ontwikkeld
- Habitattype H6510B matig ontwikkeld

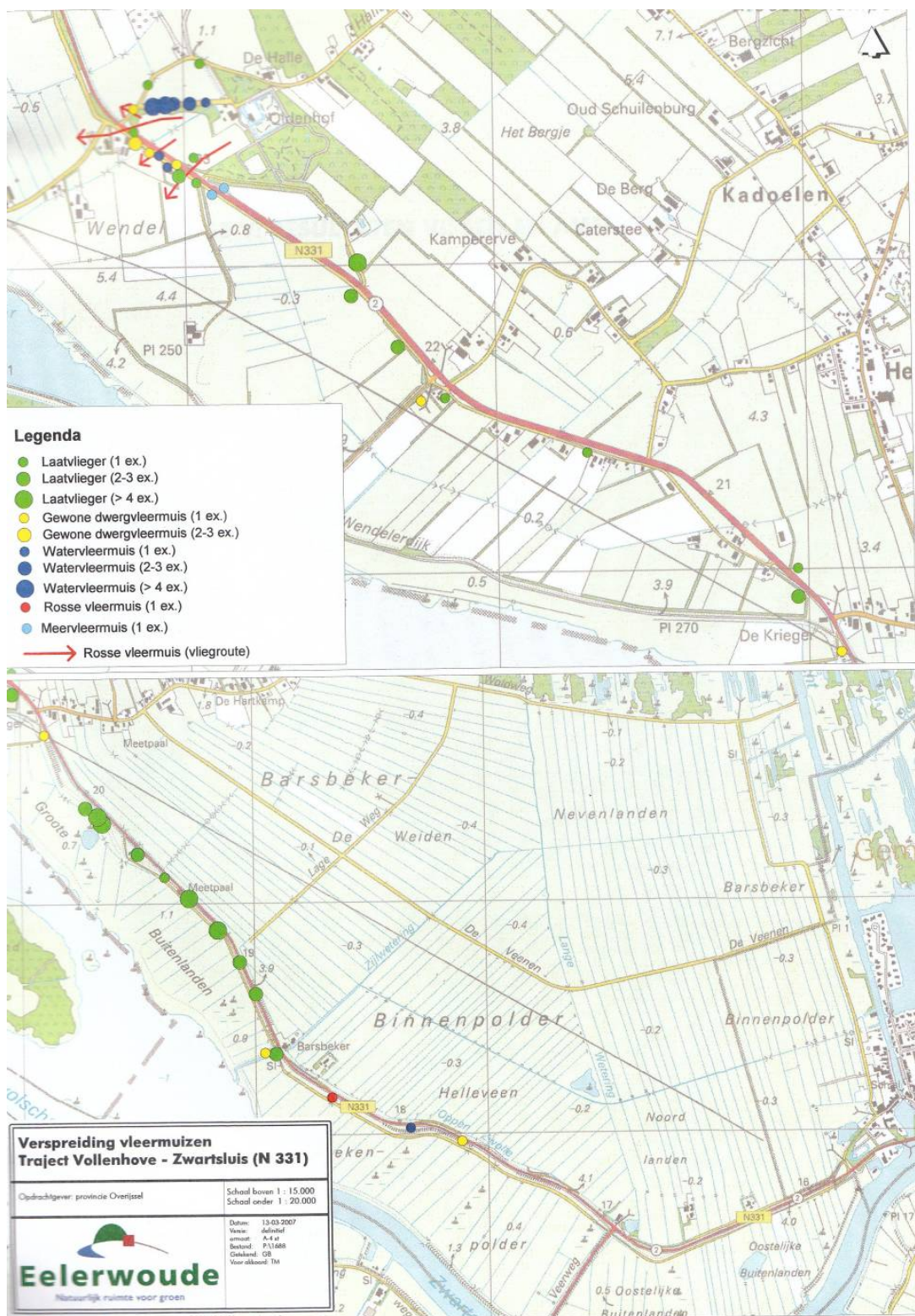
Bijlage 3 Voorkomen Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) (H6510B) in Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

De percelen met het habitatype H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart), subtype B zijn groen aangegeven (habitatypekaart Beheerplan Zwarte Water in prep.).

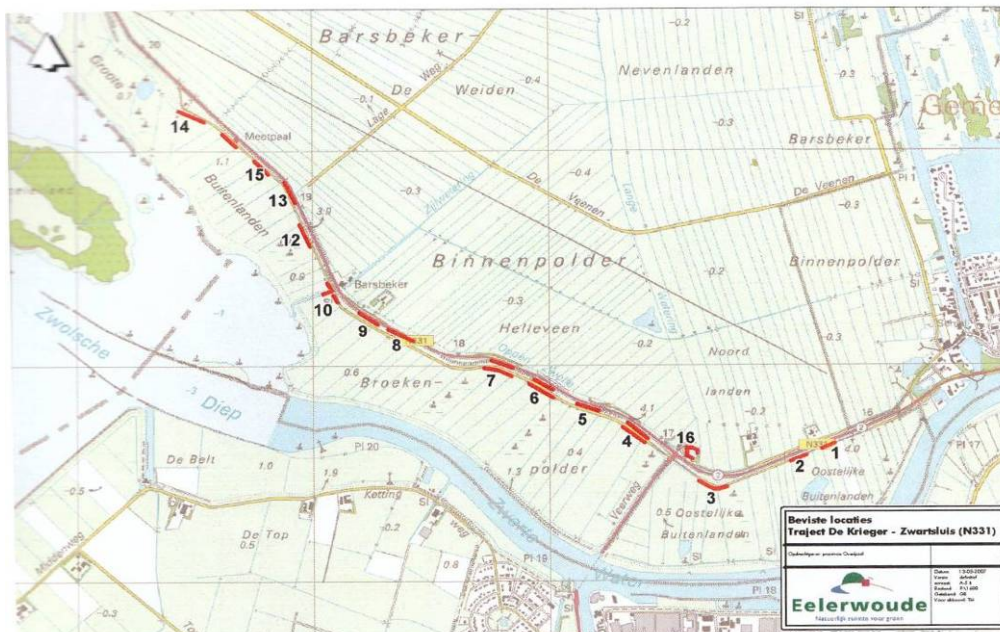
Bron: Provincie Overijssel 2008.



Bijlage 4 Resultaten inventarisatie vleermuizen



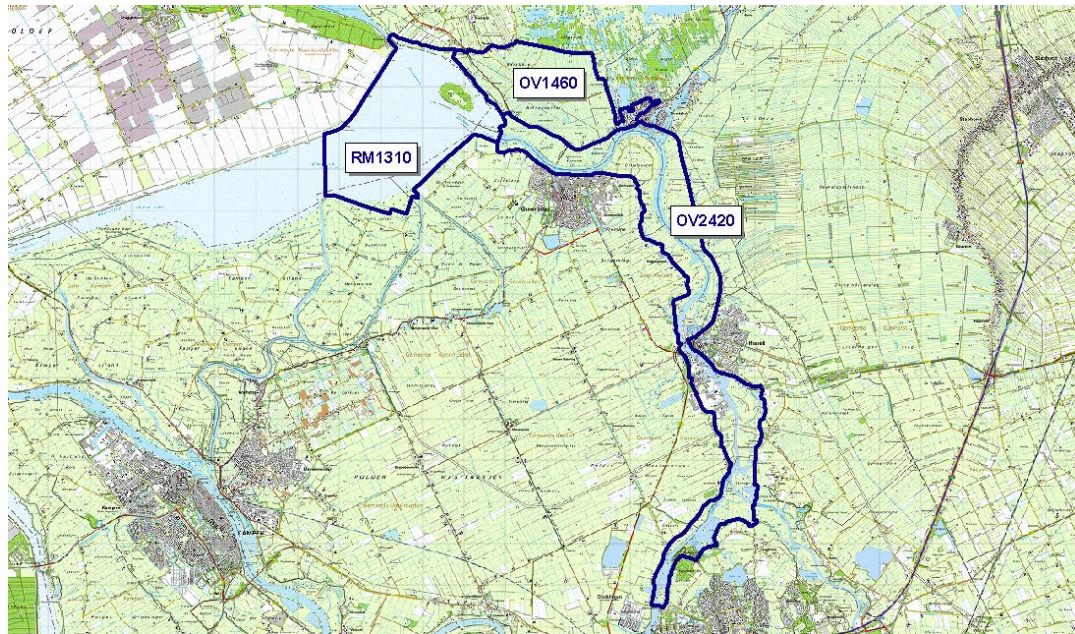
Bijlage 5 Resultaten inventarisatie vissen



locatie	aantal	vangst	locatie	aantal	vangst	locatie	aantal	vangst
1	10	10-doornig stekelbaarsje	9	1	riviergrondel	12	4	kleine modderkruiper
2	10	10-doornig stekelbaarsje	1	1	baars	3	1	bittervoorn
5	3	3-doornig stekelbaarsje	3	3	kleine modderkruiper	1	1	vetje
1	1	kl. watersalamander	9	9	blankvoorn	1	1	zeelt
		kikkerdril (groene kikker)	>20	>20	10-doornig stekelbaarsje	7	7	blankvoorn
3	8	10-doornig stekelbaarsje	10	10	3-doornig stekelbaarsje	12	12	10-doornig stekelbaarsje
4	1	kleine modderkruiper	1	1	bruine kikker	1	1	bruine kikker
15	15	10-doornig stekelbaarsje	10	3	kleine modderkruiper	13	3	kleine modderkruiper
4	4	3-doornig stekelbaarsje	6	6	bittervoorn	8	8	blankvoorn
2	2	kl. watersalamander	5	5	vetje	12	12	10-doornig stekelbaarsje
1	1	larve (gewone pad)	2	2	baars	1	1	groene kikker
5	1	kleine modderkruiper	1	1	ruisvoorn	14	8	kleine modderkruiper
10	10	10-doornig stekelbaarsje	4	4	blankvoorn	1	1	bittervoorn
3	3	3-doornig stekelbaarsje	6	6	10-doornig stekelbaarsje	1	1	vetje
1	1	groene kikker	>20	>20	3-doornig stekelbaarsje	6	6	10-doornig stekelbaarsje
6	6	10-doornig stekelbaarsje	1	1	groene kikker	15	2	kleine modderkruiper
1	1	3-doornig stekelbaarsje	3	3	Am. rivierkreeft	2	2	bittervoorn
7	11	10-doornig stekelbaarsje	11	1	zeelt	1	1	ruisvoorn
3	3	3-doornig stekelbaarsje	6	6	blankvoorn	7	7	blankvoorn
8	1	kleine modderkruiper	2	2	10-doornig stekelbaarsje	13	10	10-doornig stekelbaarsje
2	2	10-doornig stekelbaarsje				2	2	3-doornig stekelbaarsje
						16	1	10-doornig stekelbaarsje
							> 500	larven (gewone pad)

Bron: Eelerwoude, 2007

Bijlage 6 Ligging telgebieden niet-broedvogels



Bron: Sovon, 2008

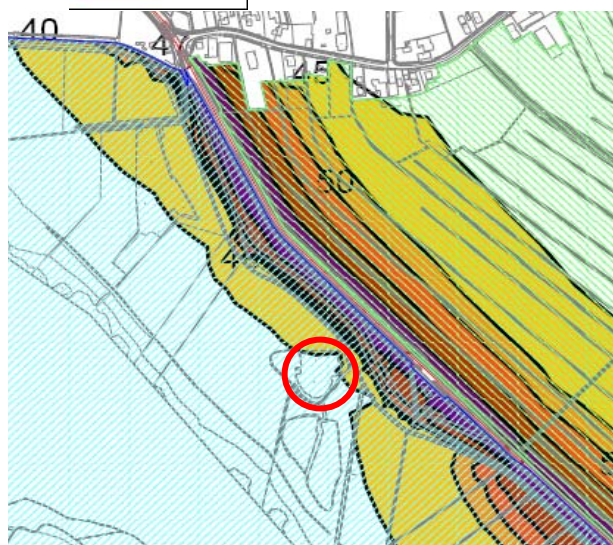
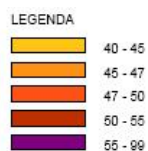
**Bijlage 7 Berekeningen oppervlak ruimtebeslag Natura 2000-
begrenzing bij ombouw N331**

van (Km)	tot (Km)	oppervlakte tijdelijke verstoring door aanleg (m ²)	oppervlakte permanent ruimtebeslag (verharding) (m ²)	lengte (m)	Natura 2000 gebied
15.894	15.899		0.95	4.99	Zwarte Water
15.907	15.956		42.89	69.88	Zwarte Water
15.854	16.298	1492.05		465.14	Zwarte Water
16.307	16.620	519.96		315.93	Zwarte Water
16.895	16.929		256.2	35.04	Zwarte Water
16.929	16.937		235.15	7.54	Zwarte Water
16.865	16.937	1507.61		72.49	Zwarte Water
16.935	16.958		151.84	24.45	Zwarte Water
16.935	16.990	848.88		56.07	Zwarte Water
17.074	17.083	2.62		8.67	Zwarte Water
17.218	17.310	17.6		84.12	Zwarte Water
17.324	17.617	170.35		299.69	Zwarte Water
17.650	17.791	131.73		139.38	Zwarte Water
17.809	17.926	168.41		102.53	Zwarte Water
17.930	18.006	65.91		81.61	Zwarte Water
18.008	18.022	1.78		16.67	Zwarte Water
18.029	18.549	489.87		277.6	Zwarte Water
18.582	18.589		0.15	8.24	Zwarte Water
18.596	18.600		0.71	2.37	Zwarte Water
18.558	18.600	59.8		47.29	Zwarte Water
18.029	18.289	230.61		274.25	Zwarte Water
18.643	19.337		667.45	684.79	Zwarte Meer
18.623	19.531	7148.05		897.79	Zwarte Meer
Totaal		12855.23	1355.34		

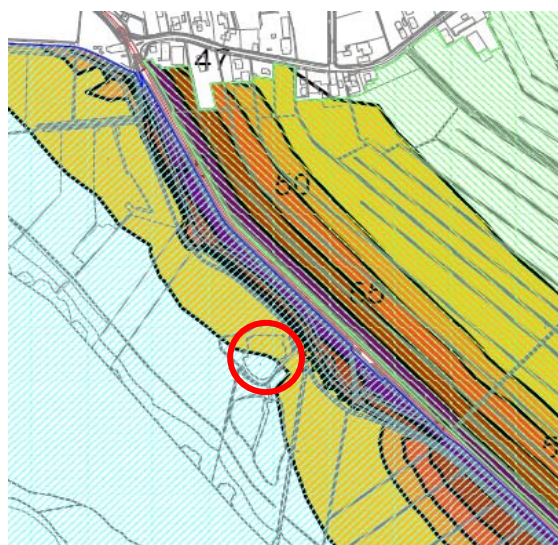
van (Km)	tot (Km)	oppervlakte totaal gebruik (m ²)	oppervlakte voor verharding (m ²)	lengte (m)	Natura 2000 gebied
20.351	20.392		177.97	41.03	Wieden
20.307	20.392	485.48		84.16	Wieden
Totaal		485.48	177.97		

Bijlage 8 Analyse verstoring rietzanger Zwarte Meer

Resultaten geluidsbelasting tussen het huis in de Groote Buitenlanden en De Krieger door aanleg van parallelwegen 1. huidige situatie 2007 2. autonome ontwikkeling 2022 3. worst case variant 1A2/1B1 4. worst case variant 1A2/1B1, alleen parallelwegen. (Alcedo 2008). Het gebied met de locaties waar de rietzanger voorkomt is aangegeven met een rode cirkel. (SOVON, 2008)



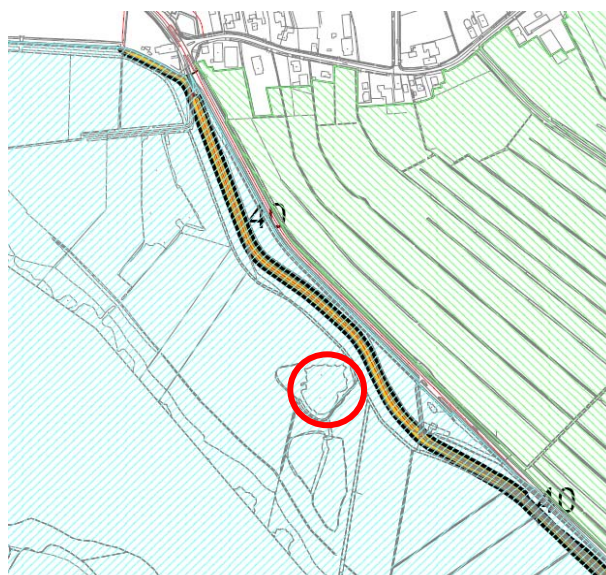
1. Huidige situatie met parallelwegen



2. Autonome ontwikkeling 2022



3. Worst case variant 1A2/1B1



4. Worst case variant 1A2/1B1, alleen de parallelwegen

Bijlage 9 Instandhoudingsdoelstellingen Uiterwaarden Zwarte Water & Vecht

Algemene doelen

Behoud van de bijdrage van het Natura2000-gebied aan de biologische diversiteit en aan de gunstige staat van instandhouding van natuurlijke habitats en soorten binnen de Europese Unie.

Behoud van de bijdrage van het Natura2000-gebied aan de ecologische samenhang van het Natura2000 netwerk zowel binnen Nederland als binnen de Europese Unie.

Behoud en waar nodig herstel van de ruimtelijke samenhang met de omgeving ten behoeve van de duurzame instandhouding van de in Nederland voorkomende natuurlijke habitats en soorten.

Behoud en waar nodig herstel van de natuurlijke kenmerken en van de samenhang van de ecologische structuur en functies van het gehele gebied voor alle habitattypen en soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd.

Behoud of herstel van gebiedsspecifieke ecologische vereisten voor de duurzame instandhouding van de habitattypen en soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd.

Habitattypen

H3150 Van nature eutrofe meren met vegetatie van het type *Magnopotamion* of *Hydrocharition*

Doel Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit.

Toelichting Het habitatype meren met krabbenscheer en fonteinkruiden komt sporadisch in het gebied voor; het noordelijke, natte deel van het gebied leent zich het beste voor het realiseren van deze doelstelling. Wegens de landelijk matig ongunstige staat van instandhouding wordt uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit nagestreefd.

H6430 Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland, en van de montane en alpiene zones

Doel Behoud oppervlakte en kwaliteit ruigten en zomen, *moerasspirea* (subtype A).

Toelichting Het habitatype ruigten en zomen, *moerasspirea* (subtype A) komt sporadisch in het gebied voor, in goede kwaliteit, met name langs de Overijsselse Vecht.

H6510 Laaggelegen schraal hooiland (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)

Doel Uitbreiding oppervlakte en behoud kwaliteit glanshaver- en vossenstaarthooilanden, *grote vossenstaart* (subtype B).

Toelichting Het betreft hier één van de topgebieden in Europa voor kievitsbloemhooilanden (behorend tot *grote vossenstaart* (subtype B)). Uitbreiding is goed mogelijk in het zuidelijk deel van het gebied en wordt nagestreefd volgens het landelijke doel voor dit habitatype.

H91F0 Gemengde oeverformaties met *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Fraxinus excelsior* of *Fraxinus angustifolia*, langs grote rivieren (*Ulmion minoris*)

Doel Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit.

Toelichting Het gebied is één van de weinige Natura2000-gebieden waar het uiterst zeldzame habitatype droge hardhoutoobossen voorkomt. Het type komt nu versnipperd in het gebied voor, maar heeft een goede kwaliteit (met onder meer interessante bolgewassen in de ondergroei); oppervlaktevergroting kan leiden tot kwaliteitsverbetering in de vorm van hogere soortenrijkdom en meer robuustheid van de bossen.

Soorten

H1134 Bittervoorn

Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.

Toelichting De Kop van Overijssel maakt deel uit van het hoofdverspreidingsgebied van de bittervoorn.

H1149 Kleine modderkruiper

Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.

Toelichting De kleine modderkruiper verkeert landelijk in een gunstige staat van instandhouding. De soort komt in Nederland algemeen en wijd verspreid voor. De soort deelt grotendeels zijn niche met onder meer de bittervoorn. Bij het realiseren van de doelen voor deze soorten zullen populaties van de kleine modderkruiper zich naar verwachting duurzaam kunnen handhaven.

Broedvogels

A021 Roerdomp

- Doel** Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 1 broedpaar.
- Toelichting** Van oudsher is de roerdomp een regelmatige broedvogel van rietmoerassen met in de 80-er jaren nog een populatie van circa 5 paren. Eind 90-jaren is de soort als broedvogel verdwenen. Vanuit aangrenzende gebieden (Zwarte Meer, de Wieden) is herkolonisatie mogelijk. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Het gebied kan onvoldoende draagkracht leveren voor een zelfstandige sleutelpopulatie, maar draagt wel bij aan de draagkracht in de regio Noordwest-Overijssel ten behoeve van een regionale sleutelpopulatie.

A119 Porseleinhoen

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 10 paren.
- Toelichting** Van oudsher is de porseleinhoen een regelmatige broedvogel van open moeras en geïnundeerde graslanden met een enkel paartje. De aantallen Porseleinhoenders kunnen sterk oplopen bij gunstige plas-dras situaties in mei en juni (bijvoorbeeld in 1983 zijn 13 roepende mannetjes waargenomen). Het aantal in het doel heeft betrekking op gunstige jaren. In de periode 1999-2003 wordt het gemiddeld aantal paren op slechts 2 geschat. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is behoud van de populatie op een relatief hoog niveau gewenst. Het gebied levert onvoldoende draagkracht voor een zelfstandige sleutelpopulatie, maar draagt wel bij aan de draagkracht in de regio Noordwest-Overijssel ten behoeve van een regionale sleutelpopulatie.

A122 Kwartelkoning

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 5 paren.
- Toelichting** Begin vorige eeuw was de kwartelkoning een relatief algemene broedvogel in vochtige kruidenvegetaties, waarna de stand snel afnam. Langs het Zwarte Water is de soort vermoedelijk altijd wel min of meer jaarlijks als broedvogel aanwezig gebleven. In de 90-er jaren heeft er een opleving plaatsgevonden, conform de landelijke tendens (1998-2002 3-6 paren – maximaal 6 in 2001). Gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding met betrekking tot de populatie omvang, is behoud voldoende. Het gebied levert onvoldoende draagkracht voor een zelfstandige sleutelpopulatie, maar draagt wel bij aan de draagkracht in de regio IJssel ten behoeve van een regionale sleutelpopulatie.

A197 Zwarte stern

- Doel** Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 60 paren.
- Toelichting** In de eerste helft van de vorige eeuw was de zwarte stern een talrijke broedvogel van vegetaties van drijvende waterplanten (met name krabbescheer). Daarna heeft er een afname plaatsgevonden tot een tiental paren (1983 10 paar). Sedertdien weet de soort zich te handhaven in aantallen tussen de 38 – 90 paren. In de periode 1999-2003 bedroeg het aantal paren jaarlijks tussen de 38 en 58. De nestplaatsen bevinden zich tegenwoordig vaak op uitgelegde rietmatjes en vlotjes, maar ook in natuurlijke krabbescheer-vegetaties. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Het gebied kan voldoende draagkracht gaan leveren voor een sleutelpopulatie.

A298 Grote karekiet

- Doel** Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 2 broedpaar.
- Toelichting** In de eerste helft van de vorige eeuw was de grote karekiet een talrijke broedvogel in dit gebied. Daarna heeft een afname plaatsgevonden tot enkele paren (1984 5 paar). In de laatste twee decennia dreigt de broedplaats verloren te gaan (0-5 paren; 2000 1 paar). Essentieel voor de soort zijn rietmoerassen met vitaal riet en overjarig waterriet. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Het gebied kan onvoldoende draagkracht leveren voor een zelfstandige sleutelpopulatie, maar draagt wel bij aan de draagkracht in de regio Noordwest-Overijssel ten behoeve van een regionale sleutelpopulatie.

Niet-broedvogels

A037 Kleine zwaan

- Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 4 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting Aantallen kleine zwanen waren van 1993 tot 1997 van internationale betekenis. Het gebied heeft voor de soort o.a. een functie als foerageergebied. Aantallen zijn van jaar op jaar sterk fluctuerend en recent relatief laag. Ondanks de landelijk matig ongunstige staat van instandhouding is er geen herstelopgave van toepassing vanwege de beperkte betekenis van het gebied voor deze soort.

A041 Kolgans

- Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 2100 vogels (seizoensgemiddelde). Enige achteruitgang in omvang foerageergebied ten gunste van habitattypen H6510 glanshaver- en vossenstaarthooilanden, *grote vossenstaart* (subtype B) of H91FO droge hardhoutoibossen is toegestaan.
- Toelichting Het gebied heeft voor de kolgans o.a. een functie als foerageergebied. Tot begin jaren negentig was er sprake van lage aantallen, daarna is de populatie sterk toegenomen. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.

A050 Smient

- Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 570 vogels (seizoensgemiddelde). Enige achteruitgang in omvang foerageergebied ten gunste van habitattypen H6510 glanshaver- en vossenstaarthooilanden, grote vossenstaart (subtype B) of H91Fo droge hardhoutoibossen is toegestaan.
- Toelichting Het gebied heeft voor de smient o.a. een functie als slaapplek en als foerageergebied. Aantallen zijn in de jaren tachtig sterk toegenomen, sinds begin jaren negentig min of meer stabiel. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.

A054 Pijlstaart

- Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 20 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting Het gebied heeft voor de pijlstaart o.a. een functie als foerageergebied. Aantallen zijn van jaar op jaar sterk fluctuerend, maar er is sprake van een positieve tendens. Behoud van de huidige situatie is voldoende, op landelijk niveau is geen herstelopgave geformuleerd.

A056 Slobeend

- Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 10 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting Het gebied heeft voor de slobeend o.a. een functie als foerageergebied. Aantallen zijn van jaar op jaar sterk fluctuerend. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.

A125 Meerkoet

- Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 320 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting Het gebied heeft voor de meerkoet o.a. een functie als foerageergebied. Aantallen zijn sinds 1996 afgenomen, net als elders in het Rivierengebied, waarschijnlijk in samenhang met een toename in de randmeren. De soort verkeert landelijk in een matig ongunstige staat van instandhouding.

A156 Grutto

- Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 80 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting Het gebied heeft voor de grutto o.a. een functie als foerageergebied en als slaapplek. Aantallen zijn van jaar op jaar fluctuerend, met recent minder vaak hoge aantallen. Behoud van de huidige situatie is voldoende daar de oorzaak van de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding wordt veroorzaakt door ontwikkelingen in de omstandigheden voor broedvogels.

Bijlage 10 Instandhoudingsdoelstellingen Zwarte Meer

Algemene doelen

Behoud van de bijdrage van het Natura2000-gebied aan de biologische diversiteit en aan de gunstige staat van instandhouding van natuurlijke habitats en soorten binnen de Europese Unie.

Behoud van de bijdrage van het Natura2000-gebied aan de ecologische samenhang van het Natura2000-netwerk zowel binnen Nederland als binnen de Europese Unie.

Behoud en waar nodig herstel van de ruimtelijke samenhang met de omgeving ten behoeve van de duurzame instandhouding van de in Nederland voorkomende natuurlijke habitattypen en soorten.

Behoud en waar nodig herstel van de natuurlijke kenmerken en van de samenhang van de ecologische structuur en functies van het gehele gebied voor alle habitattypen en soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd.

Behoud of herstel van gebiedsspecifieke ecologische vereisten voor de duurzame instandhouding van de habitattypen en soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd.

Habitattypen

H3150 Van nature eutrofe meren met vegetatie van het type *Magnopotamion* of *Hydrocharition*

Doel Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit.

Toelichting Tot de jaren 1960 was het Zwarte Meer kraakhelder en vol met kranswieren en fonteinkruiden, maar door de toevoer van verontreinigd water ontstond in die periode een zuurstofloze en geëutrofiëerde situatie waardoor de waterplantenbegroeiingen ineenstortten. Er resteren nog enkele delen met fonteinkruidbegroeiingen. Verbetering is goed mogelijk gezien de sterk verbeterde waterkwaliteit, waarbij mogelijk op termijn ook habitatype H3140 kranswierwateren kan terugkeren. Het gebied levert de grootste bijdrage voor het voorkomen van fonteinkruidbegroeiingen.

H6430 Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland, en van de montane en alpiene zones

Doel Behoud oppervlakte en kwaliteit ruigten en zomen, *moerasspirea* (subtype A).

Toelichting Het habitatype ruigten en zomen, *moerasspirea* (subtype A) is in matige vorm aanwezig in de oeverlanden. Dit subtype verkeert landelijk in een gunstige staat van instandhouding.

H6510 Laaggelegen schraal hooiland (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)

Doel Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit glanshaver- en vossenstaarthooilanden, *grote vossenstaart* (subtype B).

Toelichting Van het habitatype glanshaver- en vossenstaarthooilanden zijn momenteel kleine oppervlakten kievitsbloemhooilanden aanwezig, behorend tot het subtype *grote vossenstaart* (subtype B) dat landelijk in een zeer ongunstige staat van instandhouding verkeert. In het gebied zijn goede potenties voor uitbreiding van dit type.

Soorten

H1145 Grote modderkruiper

Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.

Toelichting De betekenis van het Zwarte Meer voor de grote modderkruiper is niet duidelijk, maar van de grote wateren levert het IJsselmeergebied waarschijnlijk de grootste bijdrage voor deze soort, mede gezien de hoge aantallen van de soort in de omliggende polders.

H1149 Kleine modderkruiper

Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.

Toelichting De kleine modderkruiper is bekend van enkele killen in het gebied.

H1163 Rivierdonderpad

Doel Behoud verspreiding, behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.

Toelichting De wijdverspreide soort verkeert landelijk in een matig ongunstige staat van instandhouding. De rivierdonderpad komt in het Zwarte Meer voor op zowel natuurlijk substraat (driehoekmosselen) als op kunstmatig substraat (kribben).

H1318 Meervleermuis

Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.

Toelichting Het gebied fungeert als foerageergebied voor meervleermuizen. In denabijheid van het gebied zijn kolonies aanwezig.

Broedvogels**A021 Roerdomp**

Doel Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 6 paren.

Toelichting De roerdomp is van oudsher een broedvogel in de uitgestrekte rietvelden. Hoogste aantallen werden vastgesteld na een reeks zachte winters (maximaal 13 in 1961). In de periode 1981-2003 werden jaarlijks tussen de 2 en 6 paren vastgesteld, al ontbreken uit menig jaar telgegevens. In 2000-2003 werden slechts 2-4 paren geteld. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Het gebied kan onvoldoende draagkracht leveren voor een sleutelpopulatie, maar draagt wel bij aan de draagkracht in de regio randmeren ten behoeve van een regionale sleutelpopulatie.

A029 Purperreiger

Doel Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 20 paren.

Toelichting In 1940 vestigde de purperreiger zich in het Zwarte Meer. De populatie nam geleidelijk toe tot een maximum van circa 150 paren in 1968. Vervolgens trad een sterke afname op met ten minste 60 paren begin 80-er jaren en ten minste 30 paren begin 90-er jaren. In de periode 1999-2003 resteerden 2-15 paren. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Het gebied kan voldoende draagkracht gaan leveren voor een sleutelpopulatie.

A119 Porseleinhoen

Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 7 paren .

Toelichting De porseleinhoen was al voor de afsluiting een talrijke broedvogel in de biezenvegetaties langs de oever van het Zwarte Meer. Door het geleidelijk verdwijnen van deze begroeiing na de afsluiting nam het aantal af tot het huidige, sterk fluctuerende niveau van 1-7 paren. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is behoud van de populatie op een relatief hoog niveau gewenst. Het gewenste aantal heeft betrekking op gunstige jaren. Het gebied levert onvoldoende draagkracht voor een zelfstandige sleutelpopulatie, maar draagt wel bij aan de draagkracht in de regio Noordwest Overijssel ten behoeve van een regionale sleutelpopulatie, in gunstige jaren.

A292 Snor

Doel Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 50 paren.

Toelichting De snor is van oudsher een broedvogel in rietvelden langs de kust. Door uitbreiding van het riet in de 50-er en 60-er jaren nam het aantal sterk toe tot een aantal van 200 paren in 1970. Daarna liep het aantal weer duidelijk terug en in 2000 resteerden hooguit enkele 10-tallen paren; gemiddeld voor de periode 1999-2003 27 paren. Het herstellen van een populatieniveau boven het gewenste aantal voor een regionale sleutelpopulatie van 100 broedparen, samen met de andere oostelijke randmeren, zal een belangrijk bolwerk betekenen voor de Nederlandse populatie. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Het gebied kan onvoldoende draagkracht leveren voor een zelfstandige sleutelpopulatie, maar draagt wel bij aan de draagkracht in de regio randmeren ten behoeve van een regionale sleutelpopulatie.

A295 Rietzanger

Doel Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor met een draagkracht voor een populatie van ten minste 270 paren.

Toelichting In de periode 1999-2003 wordt het gemiddeld aantal paren van de rietzanger geschat op 270. Gezien de landelijke gunstige staat van instandhouding met betrekking tot de populatie omvang, is behoud voldoende. Het gebied heeft voldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie.

A298 Grote karekiet

- Doel** Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 40 paren.
- Toelichting** De grote karekiet is van oudsher een talrijke broedvogel van de waterrietvelden. In 1970 werd de populatie op ca. 200 geschat. Tellingen uit begin 90-er jaren leverden nog maximaal 59 paren op (1990) en in de periode 1999-2003 bedroeg het aantal paren jaarlijks 32-37. Het Zwarte Meer is een zeer belangrijk bolwerk voor de grote karekiet in Nederland en één van de weinige gebieden waar in de 90-er jaren het gewenste niveau voor een sleutelpopulatie van 40 paren nog werd overschreden. Het laatst in 1998 met 44 paren. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Het gebied kan voldoende draagdracht gaan leveren voor een sleutelpopulatie.

Niet-broedvogels**A005 Fuut**

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 170 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting** Het gebied heeft voor de fuut o.a. een functie als foerageergebied. De soort is het hele jaar present met een piek in september en een minimum in december/januari. Eind jaren tachtig – begin jaren negentig is de populatie sterk toegenomen en sindsdien weer enigszins afgenomen. Regionaal zijn aantallen stabiel en nationaal toenemend. De matig ongunstige staat van instandhouding op onderdeel leefgebied heeft vooral betrekking op het IJsselmeer en Markermeer. Behoud van de huidige situatie is voldoende, de waarschijnlijke oorzaak van de landelijk matig ongunstige staat van instandhouding is niet gelegen in dit gebied.

A017 Aalscholver

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 330 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting** Het gebied heeft voor de aalscholver o.a. een functie als foerageergebied. De soort is het hele jaar present, met hoogste aantallen in augustus/september, en minima in december-februari. De populatie is sterk toegenomen sinds midden jaren tachtig, recente aantallen zijn weer iets lager. Zowel regionaal als nationaal nemen aantallen toe tot stabiliserend, daarom is er geen herstelopgave voor de recente afname van toepassing. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.

A034 Lepelaar

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 3 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting** Het gebied heeft voor de lepelaar o.a. een functie als foerageergebied. Aantallen fluctueren met een negatieve tendens. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.

A037 Kleine zwaan

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 2 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting** Het gebied heeft voor de kleine zwaan o.a. een functie als foerageergebied en als slaapplek. De draagkrachtindicatie heeft betrekking op de foerageerfunctie. Hoogste aantallen zijn aanwezig in november en in maart, maar met sterke jaar op jaar fluctuaties. Sinds midden jaren negentig is het aantal foeragerende vogels afgenomen, mogelijk in relatie tot toegenomen aantallen knobbelzwanen in de zomer. Behoud van de huidige situatie is voldoende, de waarschijnlijke oorzaak van de landelijk matig ongunstige staat van instandhouding is niet gelegen in dit gebied.

A039 Toendrarietgans

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied.
- Toelichting** Het gebied heeft voor de toendrarietgans o.a. een functie als slaapplek. De gegevens zijn niet toereikend voor een trendanalyse. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.

A041	Kolgans
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 740 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Aantallen kolganzen zijn van nationale en internationale betekenis. Het gebied heeft voor de soort o.a. een functie als foerageergebied en als slaappleats. De draagkrachtschatting heeft betrekking op de foerageerfunctie. De slaappleatsfunctie is waarschijnlijk belangrijker, maar er zijn niet voldoende telgegevens voor een kwantificering in het doel. Het aantalsverloop vertoont een positieve tendens, echter niet significant door het voorkomen van zeer grote fluctuaties. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.
A043	Grauwe gans
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 630 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de grauwe gans o.a. een functie als foerageergebied en als slaappleats. De draagkrachtindicatie heeft betrekking op de foerageerfunctie. Aantallen zijn sinds 1980 sterk toegenomen, meer recent enigszins afvallend en sterk fluctuerend. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.
A050	Smient
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 1.300 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de smient o.a. een functie als slaappleats. De soort is een overwinteraar van september-april. De populatie is plotseling sterk toegenomen in 1991 en is sindsdien stabiel. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.
A051	Krakeend
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 90 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de krakeend o.a. een functie als foerageergebied. De soort is het hele jaar present, met sinds 1999 relatief grote aantallen in augustus/september. Verder is er sprake van een doorgaande populatiename, zoals ook in andere gebieden. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.
A052	Wintertaling
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 470 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de wintertaling o.a. een functie als foerageergebied. In de jaren negentig is de populatie toegenomen. Fluctuaties wijken af van het landelijk beeld maar komen overeen met die van het Ketelmeer & Vossemeer. Behoud van de huidige situatie is voldoende, op landelijk niveau is geen herstelopgave geformuleerd.
A054	Pijlstaart
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 10 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de pijlstaart o.a. een functie als foerageergebied. De pijlstaart is een doortrekker, met een najaarspiek rond november en een voorjaarspiek in februari/maart. In de jaren negentig is de populatie toegenomen, weliswaar met sterke fluctuaties. Recent is er mogelijk sprake van enige afname. Behoud van de huidige situatie is voldoende, op landelijk niveau is geen herstelopgave geformuleerd.
A056	Slobeend
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 10 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de slobeend o.a. een functie als foerageergebied. De soort is het hele jaar present, met een piek in september en lage aantallen in december-februari. Begin jaren negentig was er sprake van relatief hoge populatieaantallen, daarna is enige afname opgetreden. Behoud van de huidige situatie is voldoende gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding.

A059	Tafeleend
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 240 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Aantallen tafeleenden waren in 1993-97 van internationale betekenis. Het gebied heeft o.a. een functie als foerageergebied. De soort is vooral overwinteraar van september-maart, met een piek recent verschoven van december naar oktober als gevolg van een toename van het aantal, waarschijnlijk in verband met herstel van de populatie driehoeksmosselen in de regio. Sinds midden jaren negentig is de populatie weer afgenomen, zonder aanwijsbare verslechtering van het leefgebied. Deze afname ging gepaard met een forse toename in de Veluwerandmeren, waar door ecologisch herstel de voedselbeschikbaarheid sterk toenam. Behoud van de huidige situatie is voldoende, de waarschijnlijke oorzaak van de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is niet gelegen in dit gebied.
A061	Kuifeend
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 1.700 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de kuifeend o.a. een functie als foerageergebied. De soort is overwinteraar van september-april, met midden jaren negentig tijdelijk grote concentraties in september/oktober, waardoor de populatie de eerste helft van de jaren negentig sterk is toegenomen. Vervolgens treedt jaarlijks een toename op in januari-maart. Behoud van de huidige situatie is voldoende, op landelijk niveau is geen herstelopgave geformuleerd.
A125	Meerkoet
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 1.800 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de meerkoet o.a. een functie als foerageergebied. De hoogste aantallen zijn aanwezig in de periode september-november. In de eerste helft van de jaren negentig is de populatie fors toegenomen, daarna stabiel. Behoud van de huidige situatie is voldoende, op landelijk niveau is geen herstelopgave geformuleerd.
A156	Grutto
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied.
Toelichting	Het gebied heeft voor de grutto o.a. een functie als slaapplek. De gegevens zijn niet toereikend voor een trendanalyse. Behoud van de huidige situatie is voldoende, de waarschijnlijke oorzaak van de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is niet gelegen in dit gebied.
A197	Zwarte stern
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 10 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	De Zwarte stern is een zomergast, meest aanwezig in mei-augustus. Begin jaren negentig was er sprake van relatief hoge aantallen, daarna is een afname opgetreden. Behoud van de huidige situatie is voldoende, op landelijk niveau is geen herstelopgave geformuleer

Bijlage 11 Instandhoudingsdoelstellingen Wieden

Algemene doelen

Behoud van de bijdrage van het Natura2000-gebied aan de biologische diversiteit en aan de gunstige staat van instandhouding van natuurlijke habitats en soorten binnen de Europese Unie.

Behoud van de bijdrage van het Natura2000-gebied aan de ecologische samenhang van het Natura2000-netwerk zowel binnen Nederland als binnen de Europese Unie.

Behoud en waar nodig herstel van de ruimtelijke samenhang met de omgeving ten behoeve van de duurzame instandhouding van de in Nederland voorkomende natuurlijke habitattypen en soorten.

Behoud en waar nodig herstel van de natuurlijke kenmerken en van de samenhang van de ecologische structuur en functies van het gehele gebied voor alle habitattypen en soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd.

Behoud of herstel van gebiedsspecifieke ecologische vereisten voor de duurzame instandhouding van de habitattypen en soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd.

Habitattypen

H3140 Kalkhoudende oligo-mesotrofe wateren met benthische *Chara* spp. vegetaties

Doel Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit.

Toelichting Het gebied was in het verleden bijzonder rijk aan habitatype kranswierwateren. In de afgelopen tientallen jaren is veel hiervan verdwenen, maar recent treedt enig herstel op. Uitbreiding oppervlakte en verdere kwaliteitsverbetering kan gerealiseerd worden, zodat het gebied in de toekomst een zeer grote bijdrage kan leveren aan het landelijke doel voor het habitatype.

H3150 Van nature eutrofe meren met vegetatie van het type *Magnopotamion* of *Hydrocharition*

Doel Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit.

Toelichting Na een sterke achteruitgang omstreeks 1970, is het habitatype meren met krabbenscheer en fonteinkruiden nu weer aanwezig, maar vaak van matige kwaliteit. Dit is niet alleen voor het habitatype en daaraan gebonden soorten van belang, maar ook voor de fauna die voor het volbrengen van de levenscyclus contact- of mozaïeksituaties nodig heeft, zowel als voor de opbouw van de verlanding.

H4010 Noord-Atlantische vochtige heide met *Erica tetralix*

Doel Uitbreiding oppervlakte en behoud kwaliteit vochtige heiden, *laagveengebied* (subtype B).

Toelichting Hoewel minder prominent dan in het gebied Weerribben, is het habitatype vochtige heiden, *laagveengebied* (subtype B) in sommige deelgebieden in uitstekende kwaliteit aanwezig. Wegens het landelijke doel voor dit habitatype en de mogelijkheden in het gebied wordt uitbreiding van de oppervlakte nagestreefd.

H6410 Grasland met *Molinia* op kalkhoudende, venige, of lemige kleibodem (*Molinion caeruleae*)

Doel Behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit.

Toelichting Het habitatype blauwgraslanden is in het gebied Wieden vooral te vinden op of langs restveen.

H6430 Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland, en van de montane en alpiene zones

Doel Behoud oppervlakte en kwaliteit ruigten en zomen, *moerasspirea* (subtype A).

Toelichting Het habitatype ruigten en zomen, *moerasspirea* (subtype A) is in het gebied Wieden uitstekend ontwikkeld aanwezig.

H7140	Overgangs- en trilveen
Doel	Uitbreiding oppervlakte en behoud kwaliteit overgangs- en trilvenen, <i>trilvenen</i> (subtype A) en behoud oppervlakte en kwaliteit overgangs- en trilvenen, <i>veenmosrietlanden</i> (subtype B).
Toelichting	Samen met het gebied Weerribben is het gebied Wieden topgebied voor het habitatype overgangs- en trilvenen, <i>trilvenen</i> (subtype A) dat landelijk in een zeer ongunstige staat van instandhouding verkeert. Plekken met armbloemige waterbies, die alleen in dit gebied voorkomen, kunnen worden opgevat als intermediair tussen <i>trilvenen</i> (subtype A) en habitatype H7230 kalkmoerassen. Subtype A is gebonden aan fosfaatarme en bicarbonaatrijke wateren. Er moeten voldoende mogelijkheden gegarandeerd worden voor nieuwvorming ter vervanging van oude stadia die geleidelijk overgaan in het andere subtype (<i>veenmosrietlanden</i> (subtype B)) en in habitatype H4010 vochtige heiden, <i>laagveengebied</i> (subtype B). Subtype B is momenteel in een veel groter oppervlakte aanwezig dan subtype A. Een deel van habitatype meren met krabbenscheer en fonteinkruiden (H3150) is nodig om te ontwikkelen naar overgangs- en trilvenen.
H7210	*Kalkhoudende moerassen met <i>Cladium mariscus</i> en soorten van het <i>Caricion davallianae</i>
Doel	Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit.
Toelichting	Het habitatype galigaanmoerassen was in het verleden veel aanwezig en met hoge kwaliteit (onder andere met slank wollegras). Delen hiervan zijn geleidelijk door successie verdwenen, terwijl er weinig nieuwvorming is. Nieuwvorming is nodig om dit type duurzaam te behouden. Daarmee wordt tevens een grote bijdrage geleverd aan de diversiteit aan vegetatiestructuren in het gebied.
H91D0	*Veenbossen
Doel	Behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit.
Toelichting	Er is een zeer beperkt areaal hoogveenbos. Verwacht wordt dat er een autonome ontwikkeling zal gaan plaatsvinden van dit type vanuit elzenbroekbos. Wegens het landelijk doel voor dit habitatype en de toestand in het gebied wordt verbetering van de kwaliteit nagestreefd.
<u>Soorten</u>	
H101X	Platte schijfhoren
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.
Toelichting	De Wieden is één van de gebieden die een grote bijdrage levert voor de platte schijfhoren.
H1042	Gevlekte witsnuitlibel
Doel	Uitbreiding omvang en verbetering kwaliteit leefgebied voor uitbreiding populatie tot een duurzame populatie van ten minste 1.000 volwassen individuen.
Toelichting	De populatie gevlekte witsnuitlibellen in dit gebied behoort tot de drie populaties in Nederland. Het gebied omvat een groot deel van het potentiële leefgebied en daarom is het noodzakelijk dat de populatie uitgroeit tot 20% van het landelijke doel. Voortdurende aanwezigheid van verlandende wateren is daarvoor een vereiste.
H1060	Grote vuurvliinder
Doel	Uitbreiding omvang en verbetering kwaliteit leefgebied voor uitbreiding populatie tot een duurzame populatie van ten minste 1.000 volwassen individuen.
Toelichting	De grote vuurvliinder heeft een zeer ongunstige gunstige staat van instandhouding. Het gebied bevat één van de drie populaties in Nederland, die thans geen van alle duurzaam zijn.
H1082	Gestreepte waterroofkever
Doel	Uitbreiding omvang en verbetering kwaliteit leefgebied voor uitbreiding populatie.
Toelichting	De gestreepte waterroofkever heeft een zeer ongunstige staat van instandhouding en is vrijwel geheel beperkt tot laagveenmoerassen.
H1134	Bittervoorn
Doel	Behoud verspreiding en behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.
Toelichting	Het gebied ligt binnen het hoofdverspreidingsgebied van de soort en is daarom van relatief groot belang voor de bittervoorn.
H1145	Grote modderkruiper
Doel	Behoud verspreiding, omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.
Toelichting	De grote modderkruiper is bekend uit de randen van het gebied Wieden.

H1149	Kleine modderkruiper
Doel	Behoud verspreiding, omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.
Toelichting	De kleine modderkruiper verkeert landelijk in een gunstige staat van instandhouding; de soort komt in Nederland algemeen en wijd verspreid voor. De kleine modderkruiper deelt grotendeels zijn niche met de habitat van de bittervoorn en grote modderkruiper; bij het realiseren van de doelen voor deze soorten, zullen populaties van de kleine modderkruiper zich naar verwachting duurzaam kunnen handhaven.
H1163	Rivierdonderpad
Doel	Behoud verspreiding, omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.
Toelichting	De rivierdonderpad is een wijdverspreide soort die landelijk een matig ongunstige staat van instandhouding heeft.
H1318	Meervleermuis
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie.
Toelichting	Het gebied heeft voor de meervleermuis onder andere een functie als foerageergebied, in de nabijheid van het gebied zijn kolonies aanwezig.
H1393	Geel schorpioenmos
Doel	Uitbreiding omvang en verbetering kwaliteit biotoop voor uitbreiding populatie.
Toelichting	Geel schorpioenmos komt voor in de oeverlanden van het Meppelerdiep. Het is de enige vindplaats in ons land, maar de soort komt hier over een aanzienlijke oppervlakte voor. De soort profiteert van de uitbreiding van habitatype H7140 overgangs- en trilvenen, <i>trilvenen</i> (subtype A). Het is onduidelijk in welke mate dit gebied kan dienen als uitvalsbasis voor een verdere verspreiding van geel schorpioenmos in ons land.
H1903	Groenknolorchis
Doel	Behoud omvang en kwaliteit biotoop voor behoud populatie.
Toelichting	De groenknolorchis komt min of meer stabiel voor in het habitatype overgangs- en trilvenen, <i>trilvenen</i> (subtype A). In sommige oude trilvenen is het voorkomen in de loop van de successie beperkt geraakt tot een smalle gradiënt tussen veenmosrijk trilveen of moerasheide en greppelkanten met slaampossen.
<u>Broedvogels</u>	
A017	Aalscholver
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 1.000 paren.
Toelichting	Het gebied Wieden herbergt van oudsher een kolonie aalscholwers. Op het dieptepunt van de stand in Nederland van 1.150 paren in begin 60-er jaren was het, naast het Naardermeer, de enige broedplaats in Nederland. Tot in begin 80-er jaren broedden jaarlijks enkele 100-den paren (in 1981 325 paren). Daarna nam de omvang van de kolonie snel toe tot 1.000 paren in 1992. In de periode 1993-2003 fluctueerde het aantal tussen de 760 (1997) en 1.214 (2000) zonder een duidelijk trend. Een belangrijk deel van het foerageergebied ligt in het IJsselmeer/Zwarte Meer. Gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding is behoud voldoende. Het gebied heeft voldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie.
A021	Roerdomp
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 30 paren.
Toelichting	De roerdomp is van oudsher broedvogel van de rietmoerassen in het gebied Wieden. In de 80-er jaren schommelde de populatie rond de 10 paren. Begin 90-er jaren trad een dieptepunt op met 4-5 paren, waarna de populatie voorspoedig herstelde tot een niveau boven het gewenste aantal van 20 paren voor een sleutelpopulatie: in 2001 en 2002 23 paren. In 2003 werden zelfs 29 paren vastgesteld. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is behoud van de populatie op het recente, relatief hoge niveau gewenst. Na de Oostvaardersplassen levert het gebied Wieden de grootste relatieve bijdrage als broedgebied voor de roerdomp in Nederland. Het zijn de enige twee gebieden in Nederland met een sleutelpopulatie.

A029	Purperreiger
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 50 paren.
Toelichting	De purperreiger is van oudsher broedvogel van het gebied Wieden. In het begin van de 80-er jaren broedden circa 40 paren, waarna een duidelijke terugval optrad tot een niveau van ca. 20 paren. Vanaf 1994 zit het aantal paren weer in de lift met een (voorlopig) maximum van 58 paren in 2000 en 2003. Behalve (water)rietmoeras is ook voldoende foerageergebied in de omgeving noodzakelijk. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is behoud van de populatie op het recente, relatief hoge niveau, gewenst. Het gebied heeft voldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie.
A081	Bruine kiekendief
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 20 paren.
Toelichting	De bruine kiekendief is van oudsher broedvogel van de rietmoerassen van het gebied Wieden. Een telling in 1982 leverde 35 paren op. Vervolgens is het aantal paren afgenomen tot een niveau van minder dan 10 aan het begin van de 90-er jaren om vervolgens weer te herstellen tot een (voorlopig) maximum van 21 paren in 2001; juist boven het gewenste niveau voor een sleutelpopulatie. Gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding is behoud voldoende. Het gebied heeft voldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie.
A119	Porseleinhoen
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 20 paren.
Toelichting	De porseleinhoen is van oudsher broedvogel van plas-dras grasland. Het aantal paren lag doorgaans rond de 5, maar is vanaf 1997 duidelijk toegenomen tot boven de 20 paren in 2002 en 2003. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is behoud van de populatie op het recente hoge niveau gewenst. Het aantal heeft betrekking op gunstige jaren. Het gebied levert onvoldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie, maar draagt wel bij aan de draagkracht in de regio Noordwest Overijssel ten behoeve van een regionale sleutelpopulatie.
A122	Kwartelkoning
Doel	Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 20 paren.
Toelichting	De kwartelkoning is van oudsher broedvogel van vochtige hooilanden. Het afgelopen decennium is de soort als broedvogel teruggekeerd met als maximum 13 paren in 1998 en 2000. Gezien de landelijk matig ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Het gebied heeft in potentie voldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie.
A153	Watersnip
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 120 paren.
Toelichting	De watersnip is van oudsher broedvogel in natte hooilanden en vooral in pas gemaaid, plas-dras rietland. Recente telgegevens voor het hele gebied zijn schaars. Tellingen in deelgebieden wijzen op een recente afname. Voor de periode 1999-2003 wordt het gemiddeld aantal paren geschat op 117. Het gebied Wieden vormt nog steeds een bolwerk voor deze, in Nederland sterk in aantal achteruit gaande, broedvogel. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is behoud van de populatie op een relatief hoog niveau gewenst. Het gebied heeft voldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie.
A197	Zwarte stern
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 200 paren.
Toelichting	De zwarte stern is van oudsher een talrijke broedvogel van krabbescheervelden; begin 80-er jaren broedden jaarlijks 160-280 paren. Het aantal paren is vervolgens afgenomen tot circa 100 aan het einde van de 90-er jaren. Mede door het aanbod van nestvlotjes broedden in 2003 weer 194 paren. Het gebied leverde daarmee in dat jaar verreweg de grootste relatieve bijdrage als broedgebied in Nederland, met 16% van de landelijke populatie. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is behoud van de populatie op het recente hoge niveau gewenst. Het gebied heeft voldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie.

A275 Paapje

- Doel** Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 5 paren.
- Toelichting** Het gebied Wieden is één van de weinige laagveenmoerassen waar het paapje regelmatig tot broeden komt. Tellingen uit de periode 1990-2001 leverden jaarlijks tussen de 3 en 9 paren op. In recente jaren werden geen territoria meer vastgesteld. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is hervestiging van een populatie gewenst. Het gebied levert onvoldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie.

A292 Snor

- Doel** Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 100 paren.
- Toelichting** De snor is van oudsher een algemene broedvogel van vitaal, ten dele overjarig, (water)riet van voldoende omvang en kwaliteit. Vermoedelijk is de soort, in analogie aan de ontwikkelingen in de Weerribben, sterk achteruit gegaan. In de periode 1993-97 broedden ca. 70 paren en de schatting voor de periode 1999-2003 komt op 60 paren. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Door herstel van het broedhabitat kan het niveau van een sleutelpopulatie vermoedelijk weer bereikt worden. Het is daarmee één van de weinige gebieden in Nederland met deze potentie.

A295 Rietzanger

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 3.000 paren.
- Toelichting** De rietzanger is van oudsher een talrijke broedvogel. Recente telgegevens uit deelgebieden wijzen op een substantiële toename. De schatting voor het gemiddeld aantal paren in de periode 1999-2003 komt op 3.400 paren. Gezien de landelijk gunstige staat van instandhouding met betrekking tot de populatie omvang, is behoud voldoende. Het gebied heeft voldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie.

A298 Grote karekiet

- Doel** Uitbreiding omvang en/of verbetering kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 20 paren.
- Toelichting** De grote karekiet is van oudsher een algemene broedvogel van vitaal, ten dele overjarig, (water)rietland. De eerste integrale telgegevens stammen uit 1990 toen 22 paren werden geteld. In de daarop volgende jaren werden jaarlijks tussen de 15 en 28 paren geteld met in 2002 en 2003 slechts respectievelijk 9 en 7 paren. Gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is uitbreiding van de populatie gewenst. Het gebied levert onvoldoende draagkracht voor een sleutelpopulatie, maar draagt wel bij aan de draagkracht in de regio Noordwest Overijssel ten behoeve van een regionale sleutelpopulatie.

Niet-broedvogels**A005 Fuut**

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 110 vogels (seizoensgemiddelde).
- Toelichting** Het gebied heeft voor de fuut o.a. een functie als foerageergebied. De aantalsontwikkeling is vergelijkbaar met die van de aalscholver, met een piek in de eerste helft van de jaren negentig, daarna een afname, uiteindelijk gestabiliseerd op een hoger niveau dan in de jaren tachtig. Handhaving van de huidige situatie is voldoende want de landelijke matig ongunstige staat van instandhouding is vooral gebaseerd op verslechterde voedselsituatie voor viseters in het IJsselmeer.

A017 Aalscholver

- Doel** Behoud omvang en kwaliteit leefgebied.
- Toelichting** Aantallen aalscholers zijn van nationale betekenis. Het gebied heeft voor de soort o.a. een functie als slaapplek. De aantalsontwikkeling is vergelijkbaar met die van de fuut, met een piek in de eerste helft van de jaren negentig, daarna een afname, uiteindelijk gestabiliseerd op een hoger niveau dan in de jaren tachtig. Handhaving van de huidige situatie is voldoende want de landelijke staat van instandhouding is gunstig.

A037	Kleine zwaan
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 8 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft o.a. voor de kleine zwaan een functie als foerageergebied en als slaapplaats. Er is geen duidelijke trend, aantallen zijn sterk fluctuerend. Vanwege de vermoedelijk natuurlijke oorzaken van de landelijk matig ongunstige staat van instandhouding is er geen herstelopgave van toepassing.
A041	Kolgans
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 3.800 vogels (seizoensgemiddelde). Enige achteruitgang in omvang foerageergebied ten gunste van habitattypen H4010 vochtige heiden of H7140 overgangs- en trilvenen is toegestaan.
Toelichting	Aantallen kolgans zijn van internationale betekenis. Het gebied heeft voor de soort o.a. een functie als foerageergebied en als slaapplaats. Sinds begin jaren negentig is de soort in aantal sterk toegenomen. Handhaving van de huidige situatie is voldoende want de landelijke staat van instandhouding is gunstig.
A043	Grauwe gans
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 1.100 vogels (seizoensgemiddelde). Enige achteruitgang in omvang foerageergebied ten gunste van habitattypen H4010 vochtige heiden of H7140 overgangs- en trilvenen is toegestaan.
Toelichting	Aantallen grauwe ganzen zijn van internationale betekenis. Het gebied heeft voor de soort o.a. een functie als foerageergebied en als slaapplaats. Sinds begin jaren negentig is de soort in sterk aantal toegenomen. Handhaving van de huidige situatie is voldoende want de landelijke staat van instandhouding is gunstig.
A050	Smient
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 500 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de smient o.a. een functie als slaapplaats en als foerageergebied. Sinds begin jaren negentig is de soort in aantal toegenomen. Handhaving van de huidige situatie is voldoende want de landelijke staat van instandhouding is gunstig.
A051	Krakeend
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 150 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Aantallen krakeenden zijn van internationale betekenis. Het gebied heeft voor de soort o.a. een functie als foerageergebied. Sinds begin jaren negentig is de soort in aantal toegenomen. Handhaving van de huidige situatie is voldoende want de landelijke staat van instandhouding is gunstig.
A059	Tafeleend
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 210 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de tafeleend o.a. een functie als foerageergebied. Het aantalsverloop vertoonde een optimum rond 1995, daarna een afname, maar de soort is nog steeds talrijker dan in de jaren tachtig. Handhaving van de huidige situatie is voldoende vanwege dit aantalsverloop en de marginale bijdrage aan de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding.
A061	Kuifeend
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 430 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de kuifeend o.a. een functie als foerageergebied. De soort is in aantal toegenomen sinds de jaren tachtig, weliswaar met grote fluctuaties. Handhaving van de huidige situatie is voldoende, want de landelijk matig ongunstige staat van instandhouding is vooral een gevolg van de negatieve toekomstverwachtingen op grond van oligotrofiëring en terugkeer van zoet-zout overgangen.

A068	Nonnetje
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 30 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Aantallen nonnetjes zijn van nationale betekenis. Het gebied heeft voor de soort o.a. een functie als foerageergebied. Begin jaren negentig is de soort in aantal toegenomen, daarna fluctuerend. De landelijk matig ongunstige staat van instandhouding is vooral gebaseerd op de verslechterde voedselsituatie voor viseters in het IJsselmeer, zodat behoud voor het gebied Wieden voldoende is.
A070	Grote zaagbek
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 20 vogels (seizoensgemiddelde).
Toelichting	Het gebied heeft voor de grote zaagbek o.a. een functie als foerageergebied. Trendinformatie is niet beschikbaar. De landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding is vooral gebaseerd op de verslechterde voedselsituatie voor viseters in het IJsselmeer, zodat behoud voor het gebied Wieden voldoende is.
A094	Visarend
Doel	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied met een draagkracht voor een populatie van gemiddeld 2 vogels (seizoensmaximum).
Toelichting	Het gebied heeft voor de visarend o.a. een functie als foerageergebied. Het gebied levert één van de grootste bijdragen binnen het Natura2000-netwerk. De beschikbare gegevens zijn nog niet geschikt voor een trendanalyse. Handhaving van de huidige situatie is voldoende want de landelijke staat van instandhouding is gunstig.

REGELS

1. INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 - Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan N 331 Zwartsluis-Vollenhove van de gemeente Zwartewaterland.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aanduiding

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

1.4 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 Bebouwing

Één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.6 Bestaande situatie (bebouwing en gebruik)

Bebouwing, zoals aanwezig op het tijdstip van de ter inzagelegging van het ontwerpplan, dan wel zoals die mag worden gebouwd krachtens een vóór dat tijdstip aangevraagde vergunning.

Het gebruik van grond en opstallen, zoals aanwezig op het tijdstip dat het plan rechtskracht heeft verkregen;

1.7 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak;

1.8 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.9 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.

1.10 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.11 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.12 Dak

Iedere bovenbeëindiging van een gebouw.

1.13 Gebouw

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

1.14 Nok

Het snijpunt van twee hellende vlakken.

Artikel 2 - Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 De dakhelling

Langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

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 hoogte van een dakopbouw

vanaf de afdekking van de bovenste bouwlaag tot aan het hoogste punt van de dakopbouw;

2.5 De hoogte van een kap

vanaf de bovenkant goot, boeibord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot aan het hoogste punt van de kap.

2.6 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;

2.7 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;

2.8 Het bebouwd oppervlak van een bouwperceel

de oppervlakte van alle op een bouwperceel gelegen bouwwerken tezamen;

2.9 Peil

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

2. BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 - Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

3.1.1 Algemeen

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeersdoeleinden, waarbij de hoofdrijbaan op de dijk bestaat uit 2x1 rijstroken;
- b. parkeervoorzieningen;
- c. paden, wegen en straten.

met daaraan ondergeschikt:

1. groenvoorzieningen;
2. geluidwerende voorzieningen;
3. nutsvoorzieningen;
4. straatmeubilair;
5. kunstwerken;
6. herdenkingsmonumenten;
7. afvalinzameling;
8. bruggen, tunnels, viaducten, dammen en/of duikers;
9. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

3.1.2 Dubbelbestemming

Voor zover de gronden tevens zijn gelegen binnen de op de plankaart aangewezen dubbelbestemmingen en aanduidingen, zijn mede de desbetreffende regels van toepassing, met inachtneming van de voorrangsregels uit artikel 10.1.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Op de voor 'Verkeer' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen, met dien verstande dat;
 1. de bouwhoogte van deze gebouwen maximaal 3,00 meter bedraagt;
 2. de oppervlakte maximaal 15 m2 bedraagt.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Op de voor Verkeer aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouw zijnde:

- a. noodzakelijk met het oog op de regeling van de veiligheid van het verkeer;
- b. ten behoeve van de verlichting van wegen, rijwiel- en voetpaden;
- c. behorende tot het straatmeubilair;
- d. ten behoeve van afvalinzameling;
- e. in de vorm van kunstwerken, zoals bruggen en duikers;
- f. betreffende de beeldende kunsten;
- g. ten behoeve van onder- en/of bovengrondse voorzieningen voor de opvang en buffering van water;
- h. met sub a t/m h vergelijkbare bouwwerken.

met dien verstande dat:

1. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, maximaal 10,00 meter bedraagt;
2. de bouwhoogte van een openbaar toilet maximaal 2,50 meter bedraagt.

3.3 Nadere eisen

3.3.1 Onderwerpen

Burgemeester en wethouders kunnen, met toepassing van de procedure als bedoeld in artikel 9.1, nadere eisen stellen ten aanzien van:

- a. de situering, de oppervlakte en de (goot)hoogte van bebouwing.

3.3.2 Toepassingscriteria

De in artikel 3.3.1 genoemde onderwerpen voor het stellen van nadere eisen mogen uitsluitend worden gesteld ten behoeve van:

- a. het stedenbouwkundige beeld
- b. de landschappelijke inpassing;
- c. de verkeerssituatie;
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
- e. instandhouding van omliggende waarden.

3.4 Afwijken van de bouwregels

3.4.1. Afwijken van de bouwregels ten behoeve van het bouwen van gebouwen ten dienste van nutsvoorzieningen met een grotere bouwhoogte

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in artikel 3.2 ten behoeve van het bouwen van gebouwen ten dienste van nutsvoorzieningen met een grotere bouwhoogte, met dien verstande dat:

- a. de goothoogte maximaal 3,00 meter mag bedragen;
- b. de bouwhoogte maximaal 6,00 meter mag bedragen;
- c. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 1. het straat- en bebouwingbeeld;
 2. de verkeersveiligheid;
 3. de milieusituatie;
 4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

3.5 Specifieke gebruiksregels

3.5.1 Strijdig gebruik

Onder gebruiken of het laten gebruiken in strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan het gebruik van gronden en bouwwerken voor en/of als:

- a. het plaatsen van onderkomens en/of kampeermiddelen, van al dan niet afgedankte voer- en vaartuigen en van wagens, anders dan bedoeld in artikel 3.1;
- b. opslag van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- c. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste en vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond.

3.6 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.5, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 4 - Leiding - Hoogspanning

4.1 Bestemmingsomschrijving

4.1.1 Algemeen

De voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van ondergrondse hoogspanningsverbinding en de daarbij behorende voorzieningen, met de hartlijn van de leiding uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding - hoogspanning'.

4.1.2 Bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen

Voor zover de gronden tevens zijn gelegen binnen de overige aangewezen bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen, zijn mede de desbetreffende regels van toepassing, met inachtneming van de voorrangsregels uit artikel 10.1.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Op de voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd, bouwwerken, geen gebouw zijnde, die noodzakelijk zijn voor de aanleg en instandhouding van de in artikel 4.1 bedoelde hoogspanningsverbinding, met dien verstande dat:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, maximaal 3,00 meter bedraagt, de oppervlakte maximaal 15 m² bedraagt.

4.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.3.1 Vergunningplicht

Het is verboden op de tot Leiding - Hoogspanning bestemde grond, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, te doen of te laten uitvoeren, die de veiligheid kunnen schaden of de continuïteit van de energievoorziening in gevaar kunnen brengen:

- a. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden;
- c. het uitvoeren van heiverken of het anderszins indringen van voorwerpen;
- d. het aanbrengen van diepgewortelde beplanting en of bomen;
- e. het vellen of rooien van houtgewas.

4.3.2. Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in artikel 4.3.1 is niet van toepassing op:

- a. normale onderhoudswerkzaamheden;
- b. werken of werkzaamheden, welke op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan in uitvoering zijn dan wel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde (omgevings)vergunning/ontheffing mogen worden uitgevoerd.

4.3.3 Toepassingscriteria

De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden als bedoeld in artikel 4.3.1 kan alleen worden verleend indien:

- a. door die werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct hetzij indirect te verwachten gevolgen het doelmatig functioneren van de in artikel 4.1 bedoelde hoogspanningsverbinding niet wordt aangetast;
- b. daarover vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de verbinding.

Artikel 5 - Waterstaat - Waterkering

5.1 Bestemmingsomschrijving

5.1.1 Algemeen

De voor 'Waterstaat - Waterkering ' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. waterkeringen;
 - b. de aanleg en verbetering van waterkeringen;
 - c. het beheer en onderhouden van waterkeringen;
- met daarbij behorende:

1. bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, wegen en paden.

5.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde in de andere daar voorkomende bestemming(en) mag op deze gronden niet anders worden gebouwd dan ten behoeve van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering;

- a. uitsluitend toegestaan zijn bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, ten behoeve van waterstaatsdoeleinden;
- b. een erf- en terreinafscheiding mag een bouwhoogte hebben van maximaal 1,00 meter;
- c. een bouwwerk, geen gebouw en geen overkapping zijnde, mag een bouwhoogte hebben van maximaal 3,00 meter.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. het bepaalde in lid 5.2 sub 3 in die zin dat bouwwerken mogen worden gebouwd, voor zover deze zijn toegestaan op grond van de regels van de andere daar voorkomende bestemmingen;
- b. voordat een omgevingsvergunning wordt verleend wordt de beheerder van de waterkering gehoord.

5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden

5.4.1 Vergunningplicht

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist:

- a. het ontginnen, bodem verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van gronden;
- b. het aanleggen of verharderen van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- d. het aanleggen of aanbrengen van oeverbeschoeiingen, aanlegplaatsen of verhardingen ten behoeve van de watersport.

5.4.2 Uitzondering

Het bepaalde in lid 5.4.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud of de normale exploitatie betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

5.5 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien de werken en werkzaamheden dan wel door de daarvan direct of indirect te verwachten gevolgen het normaal functioneren van de waterkering wordt of kan worden aangetast.

3. ALGEMENE REGELS

Artikel 6 - Anti-dubbeltelregel

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 7 - Algemene bouwregels

De regels van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a. de richtlijnen voor het verlenen van vrijstelling van de stedenbouwkundige bepalingen;
- b. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
- c. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- d. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
- e. de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden;
- f. de ruimte tussen bouwwerken.

Artikel 8 - Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders 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, bij omgevingsvergunning afwijken 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. de bestemmingsbepalingen voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
- d. 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;
- e. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen in die zin dat de bouwhoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits:
 1. de maximale oppervlakte van de vergroting ten hoogste 10 % van het betreffende bouwvlak zal bedragen;
 2. de bouwhoogte leidt tot een bouwhoogte welke ten hoogste 1,25 maal de maximale bouwhoogte van het betreffende gebouw zal bedragen.

Artikel 9 - Algemene procedureregels

9.1 Procedure nadere eisen

Bij het stellen van nadere eisen, worden in ieder geval de volgende procedureregels in acht genomen:

- a. het ontwerp-besluit ligt, met de daarop betrekking hebbende stukken, gedurende twee weken voor belanghebbenden ter inzage;
- b. burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging tevoren bekend in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen die in de gemeente worden verspreid of op een andere geschikte wijze;
- c. in deze kennisgeving wordt vermeld dat belanghebbenden gedurende de termijn van terinzagelegging schriftelijk zienswijzen omtrent de aanvraag of het ontwerpbesluit kunnen indienen bij burgemeester en wethouders;
- d. indien tegen het ontwerpbesluit zienswijzen naar voren zijn gebracht, wordt het besluit met redenen omkleed;
- e. burgemeester en wethouders delen aan hen die hun zienswijzen naar voren hebben gebracht de beslissing daaromtrent mede.

Artikel 10 - Voorrangsregels

10.1 Voorrang dubbelbestemming

In het geval van strijdigheid van belangen tussen een bestemming en een dubbelbestemming gaat het belang van de dubbelbestemming voor.

10.2 Onderlinge relatie dubbelbestemmingen

Ten aanzien van de onderlinge relatie tussen de dubbelbestemmingen geldt dat dubbelbestemmingen gericht op het instandhouden of ontwikkelen van het groene karakter en het voorkomen van bebouwing voorgaan boven dubbelbestemmingen met bebouwing. In concreto wordt in afnemende mate prioriteit verleend aan de dubbelbestemming:

1. Waterstaat - Waterkering;
2. Leiding - Hoogspanningsverbinding.

4. OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 11 - Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een 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 bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

11.2 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van lid 11.1 eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 11.1 met maximaal 10%.

11.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 16.1 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.

11.4 Overgangsrecht gebruik

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

11.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het strijdige gebruik, bedoeld in lid 11.4, 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.

11.6 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 11.4, 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.

11.7 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Lid 11.4 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plantype, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 - Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan N 331 Zwartsluis - Vollenhove.