

Ontwerp bestemmingsplan Buitengebied Avereest, N48 ter hoogte van Kolonie / Balkbrug

Gemeente Hardenberg

projectnr. 234618
revisie 00
20 september 2011

Opdrachtgever

Provincie Drenthe
Afdeling Wegen en Kanalen
Postbus 122
9400 AC Assen

datum vrijgave

20 september 2011

beschrijving revisie 00

Vastgesteld

goedkeuring

drs. A.Kuijt

vrijgave

drs.S.B.W. Hammink

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel van het bestemmingsplan	4
1.2	Ligging plangebied	5
1.3	Het ontwerp bestemmingsplan opnieuw ter inzage	5
1.4	Vigerend bestemmingsplan	7
1.5	De bij het plan behorende stukken	7
1.6	Leeswijzer	8
2	Aspecten locatiekeuze	10
2.1	Kaders als uitgangspunt	10
2.1.1	<i>Budget/financiering</i>	10
2.1.2	<i>Verdeling Drenthe/Overijssel</i>	10
2.1.3	<i>Bestaande ongelijkvloerse kruisingen</i>	10
2.1.4	<i>Maaswijdte</i>	11
2.1.5	<i>Locatiekeuze ten noorden van de N377</i>	11
2.1.6	<i>Locatiekeuze ten zuiden van de N377</i>	11
2.1.7	<i>Technische uitgangspunten ontwerp tunnel</i>	11
2.1.8	<i>Veiligheid tunnels</i>	11
2.1.9	<i>Ruimtelijke inpassing</i>	11
2.1.10	<i>Hulpdiensten</i>	12
2.2	Deelaspecten	12
2.2.1	<i>Verkeersbewegingen: intensiteiten en type gebruikers</i>	12
2.2.2	<i>Fysieke omgeving</i>	13
2.2.3	<i>Omrijdlengtes</i>	14
2.2.4	<i>Sociale cohesie</i>	14
2.2.5	<i>Kosten</i>	14
3	Locatiekeuze	16
3.1	Kolonie of Maatschappijwijk	16
3.2	De locatiekeuze voor de Kolonie	19
4	Planbeschrijving	22
4.1	Huidige locatie tunnel 'De Kolonie'	22
4.2	Het oude ontwerp uit 2010	23
4.3	Het nieuwe ontwerp	23
4.4	De N48 - duurzaam veilig	24
4.5	Wegcategorieën	25
5	Beleidskader	28
5.1	Europees en rijksbeleid	28
5.1.1	<i>Vogel- en Habitatrichtlijn/ Natuurbeschermingswet</i>	28
5.1.2	<i>Verdrag van Valletta (Malta)</i>	28
5.1.3	<i>Nota Ruimte</i>	28
5.1.4	<i>Nota Mobiliteit</i>	29
5.1.5	<i>Waterbeleid</i>	29
5.1.6	<i>Wet luchtkwaliteit</i>	30
5.2	Provinciaal en regionaal beleid	31
5.2.1	<i>Omgevingsvisie Overijssel</i>	31
5.2.2	<i>Omgevingsverordening</i>	32

5.2.3	<i>Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan: Vlot en Veilig Verder</i>	34
5.3	Gemeentelijk beleid	35
5.3.1	<i>De gemeente Hardenberg stapt stevig op de toekomst af, toekomstvisie gemeente Hardenberg 2004-2019 (mei 2004).</i>	35
5.3.2	<i>Visienota buitengebied (juli 2006)</i>	35
6	Omgevingsaspecten	38
6.1	Archeologie en cultuurhistorie	38
6.2	Kabels, leidingen en straalpaden	39
6.3	Geluid	39
6.4	Luchtkwaliteit	40
6.4.1	<i>Besluit niet in betekenende mate bijdragen</i>	41
6.5	Externe veiligheid	42
6.6	Water	42
6.7	Ecologie	43
6.7.1	<i>Algemeen</i>	43
6.7.2	<i>Onderzoek</i>	44
6.7.3	<i>Dassenonderzoek</i>	45
6.8	Bodem	47
7	Juridische planopzet	49
7.1	Inleiding	49
7.2	Inleidende regels	49
7.3	Bestemmingsregels	49
7.4	Algemene regels	50
7.5	Overgangs- en slotregels	50
8	Economische uitvoerbaarheid	51
9	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53
9.1	Inspraak	53
9.2	Overleg 3.1.1. Bro	54

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

De N48 is de Rijksweg tussen Ommen en Hogeveen en ligt daarmee zowel in Overijssel als Drenthe (zie figuur 2). De weg is gecategoriseerd als stroomweg voor het traject Hogeveen-Ommen buiten de bebouwde kom. De weg heeft een profiel met 2x1 rijstrook. Op het gedeelte van het traject tussen Hogeveen en de rotonde ten noorden van Ommen bedraagt de maximale snelheid 100 km/uur. De N48 bevat op diverse plaatsen, zoals bij Zuidwolde en Balkbrug een afrit. Op andere locaties bevinden zich viaducten of gelijkvloerse kruisingen voor het lokale verkeer. De gelijkvloerse kruisingen zijn zodanig ingericht dat het fysiek onmogelijk is om ter plaatse van de kruising van richting te veranderen, waardoor alleen oversteken mogelijk is. Dit gebeurt echter wel.

Op de N48 vinden relatief veel ongelukken plaats op de ongelijkvloerse kruisingen. Daarom is door Rijkswaterstaat besloten om de N48 aan te passen. Allereerst zal de weg verbreed worden, zodat er een veiligere weg ontstaat. Dit zal plaatsvinden in het kader van het project 'herinrichting en verbreding N48'. Deze verbreding van de weg is passend binnen de geldende verkeersbestemming zodat het planologisch regime hiervoor niet gewijzigd hoeft te worden.

Bij Zuidwolde wordt een bestaand viaduct omgebouwd tot een aansluiting voor alle rijrichtingen ter vervanging van de bestaande twee oversteekmogelijkheden bij het dorp. Dit is mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan 'Aansluiting N48, Zuidwolde'.

Op de N48 resteren na de verbreding van de weg nog een aantal gelijkvloerse kruisingen (zie figuur 2). Deze zullen allemaal worden opgeheven. Hiervoor zullen de betrokken gemeenten specifieke verkeersbesluiten nemen. Hiermee wordt de N48 een veilige stroomweg voor alle gebruikers.

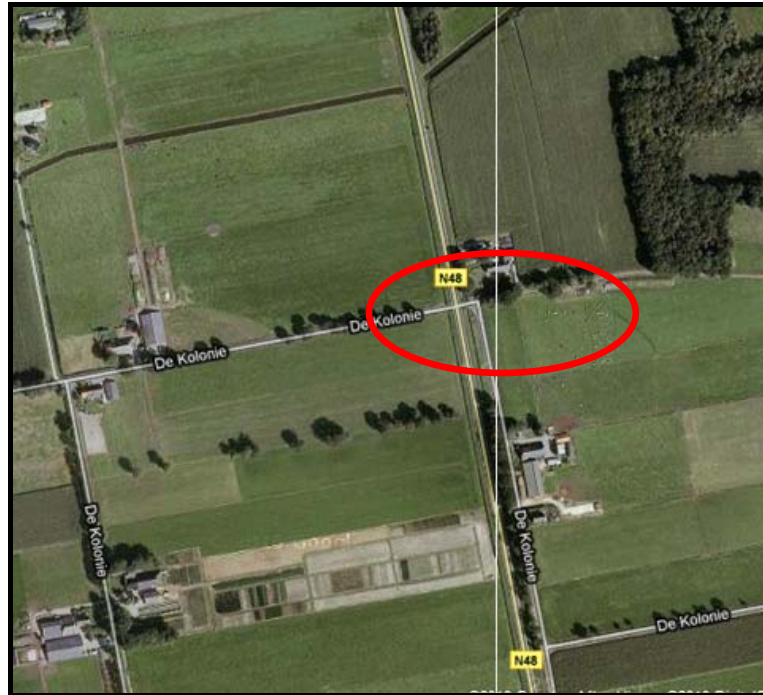
Dit opheffen van de kruisingen heeft nadelige gevolgen voor agrariërs die grond hebben aan beide zijden van de N48. Zij zullen door het opheffen van de kruisingen moeten omrijden. Dit geldt ook voor bewoners en recreanten die gebruik maken van de kruisingen.

Daarom heeft Rijkswaterstaat, in samenwerking met de provincies en de betrokken gemeenten langs de N48, besloten om onder de N48 vier landbouw tunnels te bouwen. Deze tunnels zijn geschikt voor landbouwverkeer maar kunnen ook gebruikt worden door overig verkeer.

De tunnels zelf kunnen binnen de geldende verkeersbestemming van de N48 gebouwd worden. Hiervoor hoeft het bestemmingsplan niet gewijzigd te worden. Om bij de tunnels te kunnen komen is wel nieuwe infrastructuur nodig. Deze infrastructuur is niet passend binnen het geldende bestemmingsplan, zodat wijziging van het planologische regime nodig is. Het doel van dit bestemmingsplan is om de infrastructuur te bestemmen zodat de tunnels goed ontsloten kunnen worden.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt ter plaatse van de huidige gelijkvloerse kruising van de N48 met De Kolonie. Met een rode lijn is in onderstaande figuur 1 het gebied aangegeven, waarbinnen de nieuwe infrastructuur is geprojecteerd. In figuur 2 is de ligging van het plangebied in een grotere context aangegeven.



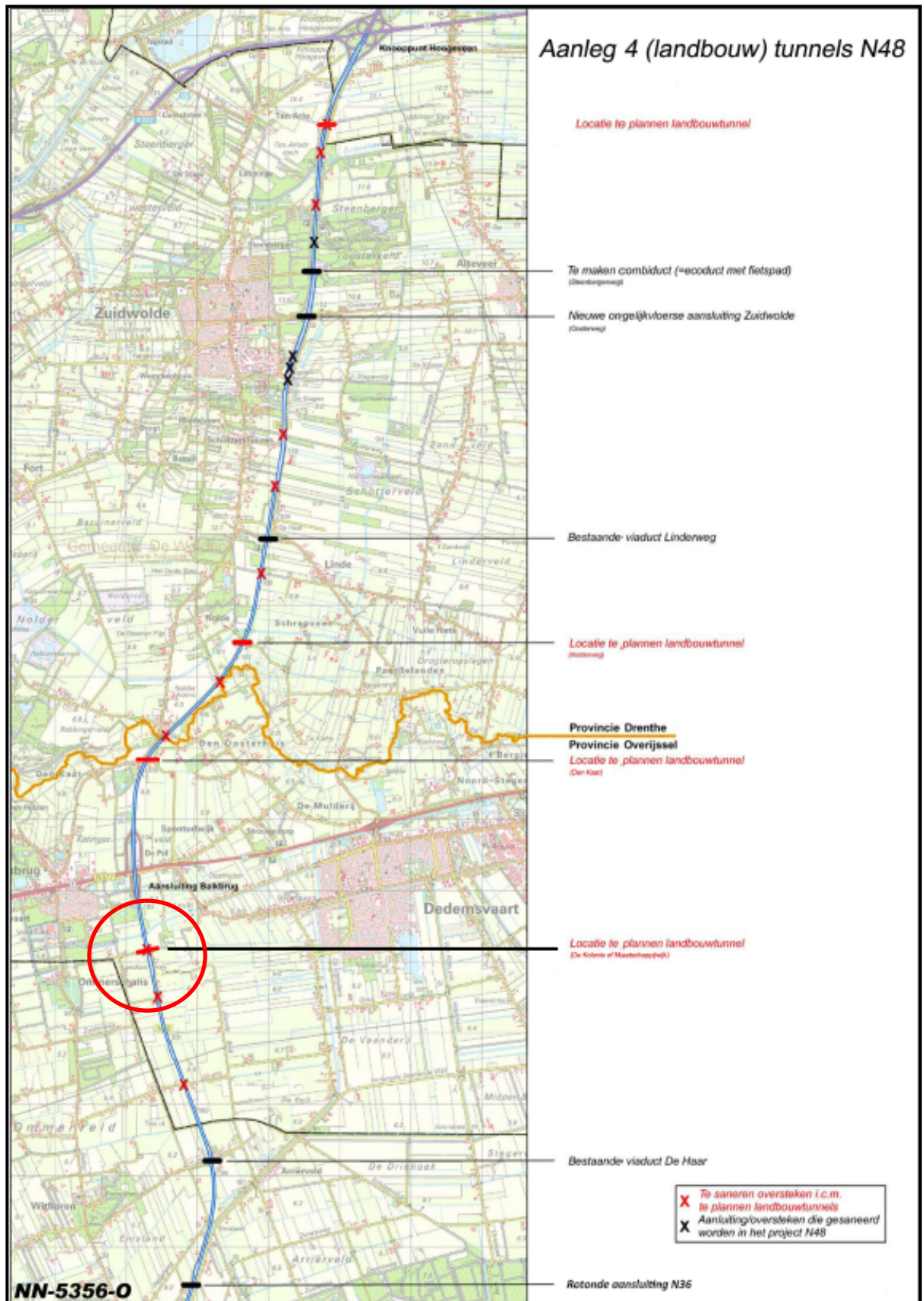
Figuur 1: globale ligging plangebied

1.3 Het ontwerp bestemmingsplan opnieuw ter inzage

In december 2010 heeft het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Dit heeft geresulteerd in negen zienswijzen die zijn ingediend. Deze zienswijzen zijn veelal gericht tegen de locatiekeuze van de tunnel. Mede aan de hand van de zienswijzen en de vele gesprekken die tijdens de ter inzage legging zijn gevoerd is het ontwerp van de tunnel en de aansluitende infrastructuur aangepast.

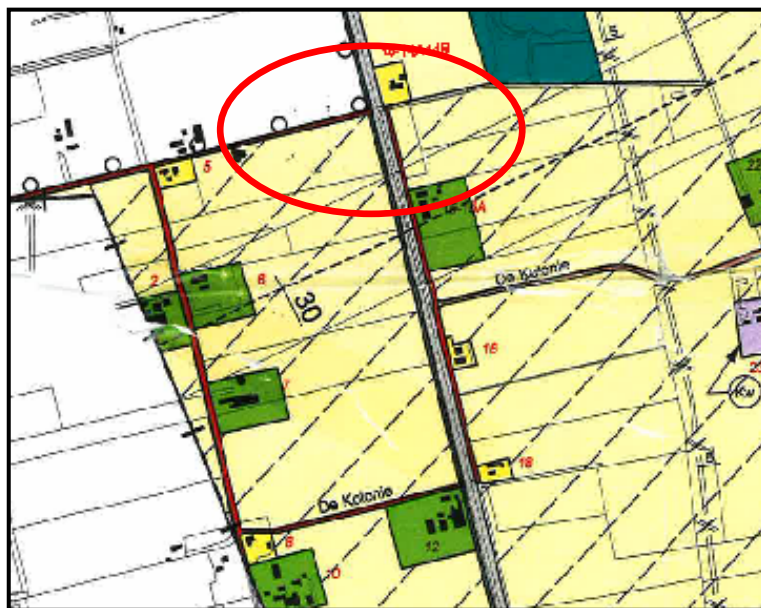
In hoofdstuk 4 wordt het nieuwe ontwerp besproken. Ook is aan het bestemmingsplan een nieuw hoofdstuk 2 en 3 toegevoegd waarin de locatiekeuze uitgebreid is weergegeven. Hiermee wordt volgens de gemeente tegemoet gekomen aan een stuk onduidelijkheid die er was.

Omdat er een nieuw ontwerp van de tunnel is gemaakt is het gemeentebestuur van mening dat het ontwerp bestemmingsplan opnieuw ter inzage gelegd moet worden. Op die manier krijgt iedereen de kans om het definitieve ontwerp te kunnen beoordelen en te bepalen of er opnieuw een zienswijze ingediend moet worden. Alle zienswijzen die zijn binnengekomen tijdens de reeds doorlopen procedure zijn inhoudelijk van commentaar voorzien in een reactienota en vooraf aan de indieners toegezonden.



Figuur 2: de N48 en de locaties van de nieuwe tunnels, inclusief globale ligging plangebied

1.4 Vigerend bestemmingsplan



Figuur 3: fragment bestemmingsplan locatie 'De Kolonie'

De tunnel die bij de Kolonie is geprojecteerd, ligt in het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied van de gemeente Avereest'. Hierin hebben de gronden waar de gelijkvloerse oversteek ligt de bestemming 'overige wegen'. De parallelweg ten oosten van de N48 tussen de noordelijke en zuidelijke oversteekmogelijkheid heeft ook de bestemming 'overige wegen' evenals de westelijke toegangswegen naar de N48. Omliggende gronden hebben de bestemming 'agrarisch gebied'.

Om de beoogde tunnel met hellingbanen te ontsluiten, is het noodzakelijk het wegenpatroon aan te passen. Aan de oostzijde van de N48 is de aanleg van een boog geprojecteerd op de gronden met de bestemming 'agrarisch gebied'.

De nieuwe infrastructuur kan op grond van deze bestemming niet worden aangelegd, zodat realisatie alleen kan indien het planologisch regime wordt aangepast. Er is voor gekozen om voor deze ontwikkeling dit nieuwe bestemmingsplan te maken en in procedure te brengen.

1.5 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan "Bestemmingsplan buitengebied Avereest, N48 ter hoogte van De Kolonie / Balkbrug" is vervat in een verbeelding en planregels en gaat vergezeld van een toelichting.

verbeelding

Op de verbeelding, met tekeningnummer 234618, zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De analoge verbeelding is getekend op schaal 1 : 1000 en bestaat uit één kaartblad.

Planregels

De planregels bevatten de regeling voor het gebruik van de gronden en bouwwerken. Daarnaast geven de planregels de bouw mogelijkheden aan. De planregels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken: de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels.

Toelichting

In de toelichting zijn de opzet van het plan en de gedachten die hieraan ten grondslag liggen verwoord. De toelichting bevat tevens de resultaten van onderzoeken. Als losse bijlagen zijn de omgevingsonderzoeken archeologie en ecologie toegevoegd.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de aspecten die een rol gespeeld hebben bij de locatiekeus. In hoofdstuk 3 wordt inzicht gegeven over de specifieke keus tussen Kolonie en Maatschappijwijk. In hoofdstuk 4 wordt na een korte omschrijving van de huidige situatie, de nieuwe situatie beschreven. Ook worden hier de achtergronden van het veiliger maken van de N48 gepresenteerd. In hoofdstuk 5 gaan we in op het relevante beleid dat van toepassing is op dit project waarna hoofdstuk 6 de relevante omgevingsaspecten beschrijft. Vervolgens wordt in hoofdstuk 7 gegaan op de juridische aspecten en in hoofdstuk 8 en 9 op de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 Aspecten locatiekeuze

In dit hoofdstuk worden de gestelde algemene kaders benoemd die gelden als uitgangspunt voor het bepalen van de locatiekeuze en de uitvoering van de tunnels. Daarnaast wordt in paragraaf 2.2 van dit hoofdstuk de huidige situatie besproken aan de hand van de deelaspecten.

2.1 Kaders als uitgangspunt

De N48 is een stroomweg. Het reeds lopende project 'herinrichting en verbreding N48' heeft betrekking op het traject tussen knooppunt Hoogeveen in het noorden en de aansluiting met de N36 in het zuiden. Langs dit traject van de N48 liggen op dit moment 23 gelijk- en ongelijkvloerse kruisingen in de N48. Volgens de landelijke richtlijnen zijn gelijkvloerse oversteken op een stroomweg niet toegestaan. Binnen de scope van dat project was onvoldoende budget beschikbaar om alle gelijkvloerse oversteken op te heffen. Door de inzet van regionale overheden kunnen alle oversteken tóch worden gesaneerd en wordt er een viertal (landbouw)tunnels aangelegd die geschikt zijn voor alle verkeer.

2.1.1 *Budget/financiering*

Voor het opheffen van de gelijkvloerse kruisingen en het realiseren van de ongelijkvloerse kruisingen is een taakstellend budget beschikbaar gesteld. Het budget is een belangrijk aspect voor het aantal tunnels dat gerealiseerd kan worden. Voor de realisatie van de tunnels is door de betrokken overheden een totaalbedrag van ca. € 8 miljoen beschikbaar gesteld. Bij de realisatie van de tunnels moet rekening worden gehouden met de aanleg van de tunnelbak, aanleg van aansluitende infrastructuur, grondaankopen en proceskosten. De vier tunnelbakken onder de N48 zijn hierbij de grootste kostenpost. Aan de hand van bovenstaande is geconstateerd dat er met het taakstellend budget maximaal vier (sober ingerichte) tunnels gerealiseerd kunnen worden.

2.1.2 *Verdeling Drenthe/Overijssel*

Met de constatering dat er met het beschikbare budget maximaal vier tunnels gerealiseerd kunnen worden is de keus qua verdeling voor de betrokken overheden niet moeilijk geweest. Aangezien de financiering gedeeld wordt tussen beide provincies en vier gemeenten zullen er twee tunnels in Drenthe komen en twee in Overijssel.

2.1.3 *Bestaande ongelijkvloerse kruisingen*

De ongelijkvloerse kruisingen die in de toekomst sowieso gebruikt kunnen worden om de N48 veilig te kruisen, zijn :

- de Steenbergerweg (ecoduct ook geschikt voor fietsers);
- de Oosterweg / Zuidwolde (geschikt voor alle verkeer);
- Linderweg (geschikt voor alle verkeer);
- N377 in Balkbrug (geschikt voor alle verkeer);
- Viaduct De Haar (geschikt voor alle verkeer)

Het Drentse deel wordt hier verder niet beschreven, hiervoor is een afzonderlijk proces doorlopen dat in Drenthe op draagvlak kan rekenen. Zoals eerder beschreven behelst het

zoekgebied in Overijssel van de provinciegrens tot de (nieuwe) aansluiting met de N36 bij Ommen. Daartussen liggen de kruising in Balkbrug (N377) en het viaduct De Haar. Ter hoogte van deze twee locaties kan veilig overgestoken worden. Naast deze bestaande ongelijkvloerse kruisingen is het voornemen op nog twee locaties ongelijkvloerse kruisingen te realiseren ter compensatie van de nadelen van het opheffen van de vier oversteken: Den Kaat, de Kolonie Noord, de Kolonie Zuid en de Maatschappijwijk.

2.1.4 Maaswijdte

Wanneer we naar de maaswijdte (= de afstand tussen twee knopen) kijken is een oversteekmogelijkheid ten noorden van de N377/Balkbrug en ten zuiden daarvan logisch.

2.1.5 Locatiekeuze ten noorden van de N377

Vanuit het aspect 'maaswijdte' is Den Kaat een voor de hand liggende keuze. Naast deze maaswijdte speelt ook het feit dat de omgeving van Den Kaat sterk is georiënteerd op Balkbrug (onderwijs, sport, winkels en landbouwverkeer over en weer). Met deze kennis is een tunnel ter hoogte van Den Kaat voorgesteld als een logische keuze. Als gevolg van deze keuze ontstaat er voor alle gebruikers zo min mogelijk overlast als het gaat om omrijdlengtes die ontstaan door het afsluiten van huidige kruisingen, in het gebied ten noorden van de N377.

2.1.6 Locatiekeuze ten zuiden van de N377

Ten zuiden van de N377 is het zoekgebied bepaald tussen de N377 en het viaduct De Haar. In dit zoekgebied zijn twee mogelijkheden:

1. een tunnel bij de Kolonie (ter vervanging van twee bestaande oversteken, te weten de Kolonie-Zuid en de Maatschappijwijk) of;
2. een tunnel bij de Maatschappijwijk (ter vervanging van twee bestaande oversteken, te weten de Kolonie-Noord en de Kolonie-Zuid).

2.1.7 Technische uitgangspunten ontwerp tunnel

Uitgangspunt voor de breedte van de tunnels was 3,50 meter en is gedurende het proces gewijzigd naar 4.5 meter. Met deze breedte is de tunnel geschikt voor al het (landbouw)verkeer dat nu al gebruik maakt van de oversteken, gelet op afgegeven ontheffing groter dan 3.5 meter. De hoogte van de tunnel wordt 4.25 meter. Door de tunnels geschikt te maken voor landbouwverkeer worden de tunnels ook automatisch geschikt voor alle andere verkeersdeelnemers. Zo worden multifunctionele tunnels gebouwd waardoor iedereen de N48 veilig kan kruisen.

2.1.8 Veiligheid tunnels

De tunnels moeten voor alle gebruikers verkeersveilig zijn. Dat wil zeggen dat gestreefd wordt naar de aanleg van rechte tunnels en de aanleg van passeerhavens aan beide zijden van de tunnel om zo tegenliggend verkeer te kunnen passeren wanneer dat nodig is.

2.1.9 Ruimtelijke inpassing

Het streven is gebruik te maken van zoveel mogelijk bestaande infrastructuur en zo min mogelijk de naastliggende agrarische percelen te gebruiken.

2.1.10 Hulpdiensten

Met de hulpdiensten is overlegd. Geconstateerd werd dat beide tunnellocaties geen nadelige effecten hebben op de aanrijdtijden van de hulpdiensten.

2.2 Deelaspecten

2.2.1 Verkeersbewegingen: intensiteiten en type gebruikers

Door bureau Advin is in juni 2010 gedurende twee dagen onderzoek gedaan naar het gebruik van de huidige oversteken. Onderkend wordt dat dit onderzoek een momentopname betreft. Op basis van tellingen en enquêtes zijn de volgende uitkomsten te melden.

Ten aanzien van de intensiteiten is er op de gezamenlijke Kolonie oversteken op een gemiddelde werkdag sprake van 249 oversteekbewegingen. Bij de Maatschappijwijk is dat 338. Uit de mechanische tellingen blijkt dat er het meest gebruik gemaakt wordt van beide oversteken door personenauto's (zie onderstaande tabel).

	Kolonie Noord	Kolonie Zuid	Maatschappijwijk
Aantal verkeersbewegingen per werkdag (in juni)	186	63	338
- percentage personenauto's	84 %	87 %	75 %
-percentage fietsers	14 %	6 %	11 %
- percentage (middel) zwaar verkeer	2 %	7 %	4 %

Tabel 1: overzicht verkeersbewegingen

De oversteken worden voornamelijk gebruikt door landbouwverkeer, bestemmingsverkeer en toeristisch verkeer.

De verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet is laag. Wanneer gekeken wordt naar alle modaliteiten is er géén sprake van een hoge verkeersintensiteit. Verkeer dat op dit moment gebruik maakt van de oversteken is bestemmingsverkeer en een klein deel sluipverkeer (mede als gevolg van de werkzaamheden op de A28 ter hoogte van het tracé Zwolle-Meppel). De verschuiving van verkeer op het gemeentelijk wegennet ten gevolge van de afsluiting van de gelijkvloerse oversteken en de realisatie van de twee (landbouw)tunnels is naar verwachting gering. Met het verkleinen van het aantal mogelijkheden de N48 te kruisen zal het bestemmingsverkeer andere wegen, het daarvoor bedoelde hoofdnetwerk gaan gebruiken. Dat is de reden dat de tunnels an sich niet zorgen voor een aantrekkende werking van (nieuw)doorgaand verkeer. De omliggende infrastructuur is niet uitnodigend vanwege het smallere karakter ten opzichte van de daarvoor bedoelde wegen geschikt voor doorgaand verkeer zoals de Balklerweg en het Ommerkanaal.

2.2.2 *Fysieke omgeving*

Wanneer naar de context van het projectgebied gekeken wordt richten wij ons op de landbouwontwikkelingsgebieden, het onderliggend wegennet en de inrichting van de Balkerweg.

Landbouwontwikkelingsgebieden

Ten westen van Witharen en ten oosten van Ariërveld/Ommerkanaal liggen landbouwontwikkelingsgebieden. Dat wil zeggen dat met name loonbedrijven van oost naar west moeten kunnen rijden. Viaduct De Haar is daarbij een bestaande optie die daarvoor nu ook (veel)gebruikt wordt. Bij de Kolonie zijn agrariërs aanwezig die aan beide zijden van de N48 percelen in hun bezit hebben, bij de Maatschappijwijk zijn er twee families die aan de westkant een perceel hebben terwijl hun bedrijf aan de oostkant is gesitueerd.

Onderliggend wegennet

Het buitengebied van de gemeenten Hardenberg en Ommen, en overigens van meeste gemeenten in Overijssel, kenmerkt zich door relatief smalle wegen. Het landbouwverkeer is de afgelopen jaren gegroeid en steeds breder geworden. De inrichting van het onderliggende wegennet is niet meegegroeid met de toename in breedte van de landbouwvoertuigen. Op dit moment kan door alle verschillende gebruikers van het onderliggend wegennet gebruik worden gemaakt van dat onderliggend wegennet. Na opheffen van de oversteken en realisatie van de tunnels gaat deze situatie niet veranderen: dezelfde type voertuigen met dezelfde afmetingen maakt gebruik van hetzelfde onderlinge wegennet. Passage van twee landbouwvoertuigen was vroeger niet mogelijk zonder de berm te gebruiken en zal in de toekomst ook niet mogelijk zijn. Dit levert gezien de geringe intensiteit tot nu toe geen problemen op. Alle wegen in het gebied zijn geschikt voor het landbouwverkeer; er is bij de gemeente nimmer een klacht op dit gebied binnen gekomen. Aanpassingen van het wegennet door de locatiekeuze van de tunnels zal dan ook niet plaatsvinden in het kader van dit project.

Inrichting Balkerweg

Wanneer we kijken naar de kern van Witharen is er een aantal maatschappelijke voorzieningen langs de Balkerweg gesitueerd. De Balkerweg is zo ingericht dat alle gebruikers op een veilige manier gebruik kunnen maken van de weg en op een veilige manier een bezoek kunnen brengen aan de maatschappelijke voorzieningen: er is een vrijliggend fietspad gerealiseerd. De personen die met de auto een bezoek aan de basisschool brengen, kunnen bij het wegbrengen en ophalen van hun kinderen gebruik maken van de parkeerplaats. Kinderen die zelfstandig een bezoek brengen aan de school maken gebruik van het vrij liggende fietspad. Door de parkeerstrook en het zojuist genoemde vrijliggend fietspad ontstaat er in Witharen geen probleem als daar een kleine toename van verkeer plaatsvindt. Daarnaast zijn in de Balkerweg verkeersremmende maatregelen aangelegd die de snelheid van het verkeer remmen; ook voor het landbouwverkeer (maximaal 25 km/uur). De breedte van de weg is voldoende. Hierover zijn nimmer klachten gemaakt en gezien de zeer geringe toename van het verkeer wordt hier geen enkel probleem verwacht.

Grondposities

Op basis van gegevens van het Kadaster met betrekking tot grondeigendommen aan weerszijden van de N48 in relatie tot de oversteekbewegingen, is het volgende te zeggen. Ter hoogte van de Kolonie (Noord en Zuid) hebben drie perceeleigenaren grond aan weerszijden van de N48.

Ter hoogte van de Maatschappijwijk hebben drie perceeleigenaren grond aan beide zijden. Het gaat hier, in tegenstelling tot de grondoppervlaktes ter hoogte van de Kolonie, om aanzienlijk kleinere oppervlaktes.

Wat betreft het onderwerp vrijwillige kavelruil kan gezegd worden dat dat geen onderdeel uitmaakt van het project om tunnels aan te leggen onder de N48. Initiatief tot actie op dit gebied ligt bij de betreffende perceeleigenaren.

2.2.3 Omrijdlengtes

Door het afsluiten van de bestaande gelijkvloerse kruisingen ontstaat er onvermijdelijk overlast voor gebruikers die nu dichtbij de op te heffen oversteek wonen omdat zij relatief ver moeten omrijden naar de nieuwe ongelijkvloerse oversteek. De bewoners die het dichtst bij de op te heffen kruising wonen worden het zwaarst getroffen door de afsluiting. Naarmate men verder van een kruising vandaan woont zal deze mate van overlast minder zijn, omdat men minder ver hoeft om te rijden. Het betreft hier het spanningsveld tussen de omrijdlengtes en de huidige wachttijden bij iedere oversteek.

Omrijdtijden voor fietsverkeer

Fietsverkeer ondervindt grote nadelige effecten van het opheffen van de gelijkvloerse oversteeken. Voor fietsverkeer is omrijdlengtes vaak van groter belang gezien hun geringe snelheid en het blootstaan aan weersinvloeden.

2.2.4 Sociale cohesie

Het is uit gesprekken met omwonenden gebleken dat er een duidelijke samenhang te zien is in de kern waarop de bewoners georiënteerd zijn. Zo zijn de bewoners rondom De Kolonie en Maatschappijwijk vaak gericht op Balkbrug en Dedemsvaart. Het opheffen van een kruising lijdt dus onvermijdelijk tot een iets langere route naar de beoogde plaats van bestemming.

2.2.5 Kosten

Een ander deelaspect dat is meegenomen bij de onderbouwing van de locatiekeuze is het financiële aspect. Er is gekeken de kosten van een tunnel bij de Kolonie en de kosten van een tunnel bij de Maatschappijwijk. De totale kosten voor één tunnel zijn opgebouwd uit de kosten voor de constructie van de tunnel, de aansluitende infrastructuur (toe -en afrit), de kosten die gepaard gaan met de grondaankoop en de aanleg van aanvullende maatregelen.

3 Locatiekeuze

3.1 Kolonie of Maatschappijwijk

In het vorige hoofdstuk is uitgebreid beschreven welke aspecten een rol gespeeld hebben bij de locatiekeuze. Onderstaand wordt ingegaan op de effecten die ontstaan bij de aanleg van een tunnel op één van beide locaties.

<i>Deelaspect</i>	Wél tunnel bij Kolonie (niet bij Kolonie-Zuid en Maatschappijwijk)	Wél tunnel bij Maatschappijwijk (niet bij Kolonie en Kolonie-Zuid)
Intensiteit en gebruikers	Inschatting is dat de verkeersintensiteiten na realisatie van de tunnel bij de Kolonie niet zal toenemen. Het type gebruikers verandert in principe niet. Wel wordt verwacht dat het huidige (beperkte) sluipverkeer t.h.v de Maatschappijwijk vermindert en geen gebruik zal maken van de tunnel bij de Kolonie.	Inschatting is dat de verkeersintensiteiten op de Maatschappijwijk na realisatie van de tunnel bij de Maatschappijwijk wel zal toenemen. Het type gebruikers verandert, in de zin dat de route die nu al aantrekkelijker is voor sluipverkeer, nog aantrekkelijker wordt.
Fysieke omgeving <i>1. Landbouw Ontwikkelings Gebieden (LOG)</i> <i>2. Onderliggend wegennet</i>	1. De LOG liggen op ruime afstand van de huidige oversteekmogelijkheden (achter Witharen en Ommerkanaal). Opheffen van één van beide kruisingen leidt niet tot forse omrijdlengtes. Hoe verder de bestemming vanaf een kruising gelegen is hoe minder impact / overlast van een opheffing. 2. Het onderliggend wegennet is in het gehele buitengebied van Hardenberg en Ommen smal. Dit geeft gezien de verwachte lage intensiteiten geen problemen.	1. De LOG liggen op ruime afstand van de huidige oversteekmogelijkheden (achter Witharen en Ommerkanaal). Opheffen van één van beide kruisingen leidt niet tot forse omrijdlengtes. Hoe verder de bestemming vanaf een kruising gelegen is hoe minder impact / overlast van een opheffing. 2. Het onderliggend wegennet is in het gehele buitengebied van Hardenberg en Ommen smal. Dit geeft gezien de verwachte intensiteiten geen problemen. Op dit ogenblik is de Balkeweg de meest gebruikte route voor het zware landbouwverkeer.

<p>Omrijdlengtes (vervolg)</p>	<p>Hoe verder men van de oversteek woont, hoe kleiner de omrijdlengte.</p> <p>Wanneer (zware) landbouwvoertuigen en overig gemotoriseerd verkeer vanaf de Balkerweg naar Ommerkanaal wil (achter de Verlengde 16^e wijk) is een tweede geschikte alternatieve route beschikbaar via het viaduct De Haar.</p> <p>Fietsverkeer krijgt te maken met onacceptabele omrijdtijden. Dit probleem is op te lossen door een parallelle voorziening aan te leggen, in eerste instantie alléén ingericht voor fietsers. De bestaande onverharde route (Verlengde Grensweg/Maatschappijwijk) wordt verhard en dient als fietsverbinding. Dit is binnen de financiële scope van het project aan te leggen. Deze verbinding kan eventueel opgewaarderd worden tot een weg voor bestemmingsverkeer.</p>	<p>Hoe verder men van de oversteek woont, hoe kleiner de omrijdlengte.</p> <p>Wanneer landbouwvoertuigen en overig gemotoriseerd verkeer vanaf het landbouwontwikkelingsgebied achter Balkbrug naar het landbouwgebied ten oosten van de N48 wil kan zij bij ophef van de Kolonie gebruik maken van de Maatschappij-wijk of De Haar. Een route over de N377 is minder aantrekkelijk.</p> <p>Fietsverkeer krijgt te maken met onacceptabele omrijdtijden. De aanleg van parallelle infrastructuur aan de N48 (tussen de Kolonie en de N377) is hier vanuit kostenaspecten en EHS niet binnen scope van het project mogelijk. Daarnaast levert een aansluiting van deze parallelle route op de N377, verkeersonveilige situaties op.</p>
<p>Sociale cohesie</p>	<p>Ophef van de oversteek bij de Maatschappijwijk betekent een breuk in de sociale cohesie van de bewoners op de oostelijke en westelijke Maatschappijwijk. Het aantal bewoners dat aan de westkant van de Maatschappijwijk woont en is georiënteerd op Ommerkanaal is klein. Het aantal dat aan de oostkant woonachtig is en is georiënteerd op Witharen is klein.</p>	<p>Het aantal bewoners dat ten oosten van de N48 woont en is georiënteerd op Balkbrug is groot: het gaat hier om 20 à 25 kinderen dat voor onderwijs en volwassenen dat voor sportbeoefening de N48 moet kruisen (dagelijks cq wekelijks).</p>

Kosten	De totale kosten van een tunnel bij de Maatschappijwijk zijn geraamd op € 1,5 miljoen, exclusief de kosten van de realisatie van een nieuwe parallelle voorziening voor het fietsverkeer. De kosten voor het inrichten van de Verlengde grensweg Maatschappijwijk voor fietsers zijn € 25.000,-.	De totale kosten van een tunnel bij de Kolonie zijn geraamd op € 1,5 miljoen, exclusief de kosten van de realisatie van een nieuwe parallelle voorziening voor het fietsverkeer. De kosten die hiermee gepaard gaan zijn € 200.000,-.
---------------	--	---

3.2 De locatiekus voor de Kolonie

Op basis van de tabel in paragraaf 3.1 waarin per deelaspect de effecten van een tunnel en dus ook van de ophef van een oversteek zijn weergegeven, is de volgende conclusie getrokken.

Intensiteit en gebruikers

Wanneer gekeken wordt naar dit deelaspect kan worden geconcludeerd dat er geen noemenswaardig verschil is in de effecten tussen een tunnel bij de Kolonie danwel de Maatschappijwijk. De verwachting is wel dat door de realisatie van een tunnel bij de Maatschappijwijk de bestaande sluiproute tussen N377 en de Balkeweg in stand wordt gehouden terwijl een tunnel bij de Kolonie het sluiptverkeer tegengaat.

Fysieke omgeving

De Kolonie is de meest geschikte locatie voor het afwikkelen van het bestemmings- en fietsverkeer. Het zware landbouwverkeer kan goed gebruik maken van de tunnel; de toeleidende wegen zijn echter minder geschikt voor het zware landbouwverkeer. En, omdat er voor het zware landbouwverkeer een alternatieve geschiktere route over het bestaande wegennet aanwezig is, namelijk de Balkeweg – De Haar (viaduct), heeft een tunnel bij de Kolonie de voorkeur boven die bij de Maatschappijwijk

Omrijdlengtes

Voor het gemotoriseerd verkeer zijn de omrijdlengtes minder relevant, omdat het gaat om relatief korte omrijdtijden. En, uitgaande van de meest ongunstige situatie zijn de omrijdafstanden bij ophef van de Kolonie groter dan bij ophef van de Maatschappijwijk. Daarbij geldt dat de omrijdtijden sowieso minimaal zijn, zeker wanneer ook nog de huidige wachttijden ter plaatse van de oversteeken van deze omrijdtijden worden afgehaald.

Met name voor het fietsverkeer zijn de effecten van het opheffen van de oversteeken groot en maakt het voor hen wel degelijk uit wáár de tunnel komt te liggen. De nadelige effecten van een tunnel bij de Kolonie voor het fietsverkeer aan de westkant van de Maatschappijwijk kunnen binnen de scope van het project opgelost worden door de aanleg van een fietsverbinding over de Verlengde Grensweg/ Maatschappijwijk. Aan de oostkant van de Maatschappijwijk is sprake van een beperkte omrijdfactor en kan gebruik gemaakt worden van het bestaande wegennet.

Sociale cohesie

Bij de Maatschappijwijk is het westelijk deel veelal georiënteerd op Witharen en het oostelijk deel op Dedemsvaart. Bij de Kolonie is zowel het westelijk als het oostelijk deel veelal georiënteerd op Balkbrug. De sociale cohesie is hier eenduidiger. Het niet realiseren van een tunnel ter plaatse van de Kolonie heeft dan ook een grotere impact op de sociale cohesie dan wanneer er geen tunnel wordt gerealiseerd ter plaatse van de Maatschappijwijk.

Kosten

De totale kosten van een tunnel bij de Kolonie incl. de realisatie van het fietspad Verlengde Grensweg/Maatschappijwijk zijn lager dan de totale kosten van een tunnel bij de Maatschappijwijk wanneer we een parallelle verbinding tussen de Kolonie en de N377 gaan realiseren. Een aandachtspunt bij dit aspect is dat het deel van de onverharde Maatschappijwijk in bezit is van twee perceeleigenaren. Met deze twee perceeleigenaren zijn gesprekken gevoerd, de grondhouding om te verkopen is positief.

Op grond van bovenstaande is gekozen voor een tunnel op de locatie van de Kolonie.

4 Planbeschrijving

4.1 Huidige locatie tunnel 'De Kolonie'

Het plangebied ligt in het westen van het buitengebied van de gemeente Hardenberg aan de N48. Het betreft het veenkoloniale gebied ten zuidoosten van Balkbrug, ten oosten van de voormalige Ommerschans. De ligging van het plangebied is indicatief weergegeven in figuur 4.



Figuur 4.: locatie De Kolonie (bron luchtfoto Tauw).

De lokale wegen hebben een functie voor het lokale langzame verkeer, agrarisch verkeer en bestemmingsverkeer. Dit geldt ook voor de weg De Kolonie.

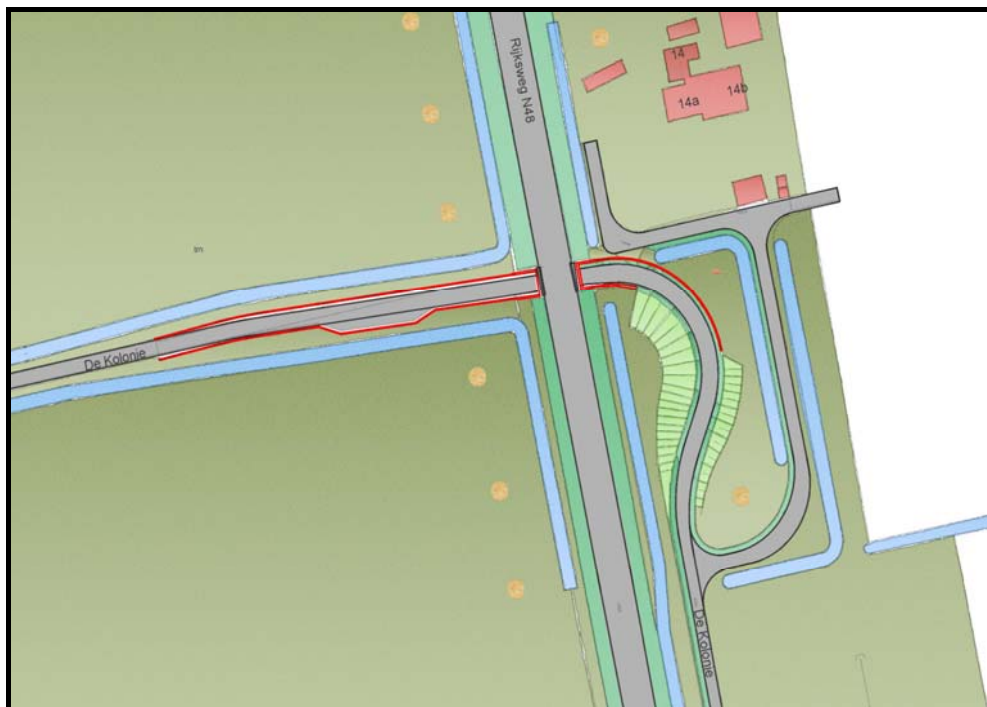


Figuur 5: zicht vanaf De N48 op de kruising met De Kolonie, foto 4a richting westen, foto 4b richting het oosten.

De N48 doorkruist een aantal verschillende landschapstypen. Bij de locatie De Kolonie gaat het om de ligging in een veenontginningsgebied. Het landschap is relatief open en planmatig en rationeel verkaveld.

4.2 Het oude ontwerp uit 2010

Tijdens de procedure die reeds gevolgd is lag het ontwerp van de tunnel aan de basis zoals dat in figuur 6 is weergegeven. Hierbij ontstond een bocht aan de oostelijke kant van de N48. Hieris tijdens het proces veel commentaar op gekomen. Daarom is toch een nieuw ontwerp gemaakt dat in paragraaf 3.4 besproken zal worden.



Figuur 6: impressie nieuwe ontsluiting.

4.3 Het nieuwe ontwerp

Het nieuwe ontwerp van de tunnel en de infrastructuur komt voor een groot gedeelte tegemoet aan klachten en verontruste meningen van omwonenden en de toekomstige gebruikers over het oude ontwerp. Die waren gericht tegen de bocht die onder het maaiveld ten oosten van de N48 zou worden aangelegd.

Er wordt nu een rechte tunnel aangelegd. Hierdoor is het zicht beter dan in de oude situatie. Door de aanleg van een rechte tunnel is er aan de oostkant van de N48 meer grond nodig van de perceeleigenaren. Ook aan de westkant kan nu niet volledig meer gebruik gemaakt worden van de bestaande infrastructuur.

Om de perceeleigenaren van de woningen op nummer 14a & 14b een goede toegang tot hun perceel te laten houden is ervoor gekozen om de nieuwe weg richting de Kolonie-Zuid naast het onverharde zandpad te leggen. Hierdoor ontstaat bij het oprijden vanaf - en afslaan naar de woonpercelen een overzichtelijke situatie.



Figuur 7; het definitieve ontwerp van de tunnel zoals op de verbeelding is weergegeven.

4.4 De N48 - duurzaam veilig

Het verkeer kan gezien worden als een systeem van infrastructuur, regelgeving, voertuigen en verkeersdeelnemers. Het concept Duurzaam Veilig Verkeer - ook wel afgekort als DV - beoogt een reductie van het aantal verkeersslachtoffers door middel van een systeem waarin vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd, en waarbij wordt uitgegaan van de beperkte mogelijkheden van de verkeersdeelnemer.

Binnen Duurzaam Veilig is sprake van een aantal thema's. Binnen deze thema's worden verschillende maatregelen onderscheiden. De thema's zijn: communicatie, educatie & voorlichting, handhaving, wetten, regels, normen en eisen, infrastructuur en voertuig. Ten onrechte wordt vaak gedacht dat Duurzaam Veilig alleen maar infrastructuur is. Eén van de eisen die voortkomt uit een duurzaam veilig wegennet is dat de vormgeving van de wegen eenduidig en herkenbaar moet zijn. Daarom moet het aantal categorieën waarmee de weggebruiker te maken krijgt beperkt zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erf-toegangswegen (zie ook par. 4.5).

Essentie van de categorie-indeling is het toekennen van functies aan wegen. Door per wegcategorie voorspelbare situaties te creëren wordt het de weggebruiker duidelijk van welke wegcategorie hij gebruik maakt en wat de functie is. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Bij het opstellen van een categoriseringsplan en het aanpassen van de inrichting daaraan zijn de volgende zaken van belang:

- gemotoriseerd verkeer wordt zo veel mogelijk geconcentreerd op een beperkt aantal geschikte wegen, rekening houdend met andere belangen zoals leefbaarheid en bereikbaarheid;
- in een plan zijn de wegen vanwege de herkenbaarheid en voorspelbaar weggedrag ingedeeld in een zeer klein aantal te onderscheiden categorieën;
- in de loop van de tijd ontstane verschillen tussen vorm, functie en gebruik worden bijgesteld;
- met een goede categorie-indeling kan het aantal kilometers minder veilige wegtypen worden verminderd;

- voor elke weg moet de vorm gekozen worden die als veiligst voor een weg met een bepaalde functie geldt.

4.5 Wegcategorieg

Binnen de verkeersfunctie van wegen worden twee verkeersvormen onderscheiden:

1. Stroomen: zich doelgericht verplaatsen of voertuigen doen voortbewegen, in een min of meer constante richting en met een min of meer constante relatief hoge snelheid
2. Uitwisselen: zich doelgericht verplaatsen of voertuigen doen voortbewegen, met wisselende snelheid en/of richting. Hier valt ook onder het verzamelen, verdelen en kruisen van verkeer, alsmede het vertrekken, keren, draaien, stoppen en stallen van voertuigen.

Stroomwegen

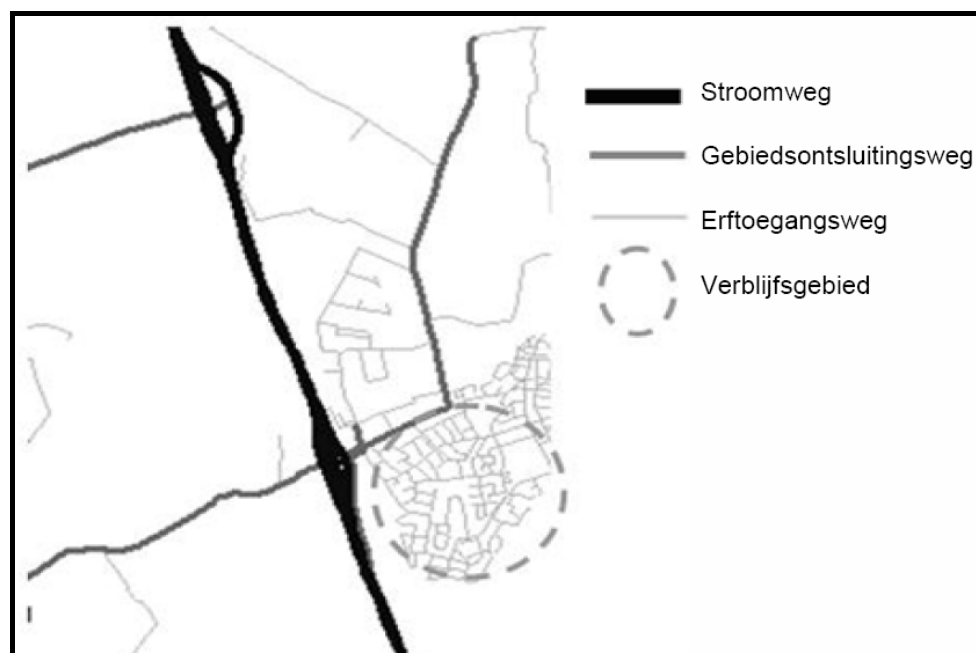
Stroomwegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Zowel op de wegvakken als de kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen. Dit vereist onder andere gescheiden rijrichtingen, **ontbreken van overstekend en kruisend verkeer** en in- en uitvoegend verkeer bij aansluitingen.

Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn gericht op het toegankelijk maken van erven. Dit betreft alle manoeuvres die nodig zijn voor het bereiken van particuliere percelen, openbare percelen, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling en moet de snelheid laag zijn. In figuur 8 is de verdeling schematisch weergegeven.



Figuur 8: Schematisch overzicht categorie wegen

5 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt bondig en voor zover relevant het beleidskader toegelicht waarbinnen onderhavig bestemmingsplan moet passen.

5.1 Europees en rijksbeleid

5.1.1 *Vogel- en Habitatrichtlijn/ Natuurbeschermingswet*

De Vogel- en Habitatrichtlijn zijn door de Europese Unie uitgevaardigd ter bescherming van bedreigde plant- en diersoorten en leefgebieden in Europa. Beide richtlijnen moeten door de lidstaten worden vertaald naar concrete aanwijzing van gebieden die op grond van deze criteria wettelijke bescherming krijgen. De uitwerking van de Europese richtlijnen is voor de Nederlandse situatie ingebed in de Natuurbeschermingswet. Het achterliggende beleid is verwerkt in het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte.

Het doel van de Vogel- en Habitatrichtlijn is instandhouding van natuurlijke habitats in de gebieden, die als Speciale Beschermingszone (SBZ) zijn aangewezen en bescherming van soorten. In het kader van deze wetgeving heeft de provincie Drenthe opdracht gegeven voor het uitvoeren van een ecologisch onderzoek. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in paragraaf 4.7.

5.1.2 *Verdrag van Valletta (Malta)*

Het Europese Verdrag van Valletta (ondertekend op 16 april 1992) beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Uitgangspunt van het verdrag is dat het archeologische erfgoed al voordat het tot monument is verklaard, integrale bescherming nodig heeft en krijgt.

Voor deze locatie is een verkennend cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd. Een toelichting op de resultaten hiervan staat in paragraaf 4.1.

5.1.3 *Nota Ruimte*

Het kabinet heeft de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd in de Nota Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor de diverse ruimtevrugnende functies. De nota heeft vier algemene doelen:

1. versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten);
2. krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land);
3. waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);
4. veiligheid (voorkoming van rampen).

Ter bescherming van de gezondheid en veiligheid van mensen, de condities voor natuur en ecologische waarden en ten aanzien van de basismilieukwaliteit, zijn normen gesteld in wet- en regelgeving. Om een voldoende goede milieukwaliteit te realiseren en

knelpunten te voorkomen, moeten milieu- en veiligheidsaspecten naast andere belangen vroegtijdig en geïntegreerd in de ruimtelijke planvorming betrokken worden. Voor ingrepen die schade aanrichten aan het landschap geldt het vereiste, dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd.

Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegde gezag erop toezien dat hiernaar, door de initiatiefnemer, onderzoek wordt verricht. De resultaten van de uitgevoerde onderzoeken zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

5.1.4 Nota Mobiliteit

Op 24 september 2004 heeft het kabinet de Nota Mobiliteit uitgebracht.

In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeer- en vervoerbeleid beschreven. De Nota Mobiliteit beschrijft het beleid voor de verschillende soorten mobiliteit: wegverkeer, openbaar vervoer, spoor en fiets, luchtvaart en scheepvaart. Ook worden de gevolgen voor veiligheid en leefomgeving omschreven en het beleid om negatieve effecten tegen te gaan. In het nationaal verkeer- en vervoerbeleid richt het kabinet zich op:

1. versterking van de economie door de bereikbaarheid te verbeteren;
2. mogelijk maken van de groei van verkeer en vervoer;
3. betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur;
4. beprijzing voor gebruik van de weg.

Net als bij de Nota Ruimte wordt bij de Nota Mobiliteit meer verantwoordelijkheid gegeven aan de decentrale overheden. Provincies en WGR-plusregio's zijn de aangewezen partijen om regionale afwegingen te maken. Zij formuleren zelf ambities voor hun gebied met een samenhangend maatregelenpakket. Wel geeft de Nota Mobiliteit aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het decentrale verkeer- en vervoerbeleid. Deze centrale kaders gelden voor doorstroming op het rijkswegennet, verkeersveiligheid, transport van gevaarlijke stoffen en (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving.

5.1.5 Waterbeleid

In 2000 is de **Europese Kaderrichtlijn Water** in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen aan afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Diverse doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn opgenomen in nationaal waterbeleid, zoals de Vierde Nota Waterhuishouding (waterkwaliteit) en de Nota Waterbeleid in de 21^e eeuw (duurzaam gebruik).

De **Vierde Nota Waterhuishouding (NW4)**, vastgesteld in december 1998, bevat het rijksbeleid voor de waterhuishouding. De hoofddoelstelling hiervan luidt: *'Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde, veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd.'*

De belangrijkste speerpunten van het beleid zijn:

- vergroten van samenhang en betrokkenheid;
- vergroten van de veerkracht;
- gebiedsgericht beleid;
- anders omgaan met normen;
- herstel van watersystemen.

Directe aanleiding voor het kabinetsstandpunt **Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw (WB21)** vormt de zorg over het toenemend hoogwater in de rivieren, wateroverlast en de versnelde stijging van de zeespiegel. Het kabinet is van mening dat een aanscherping in het denken over water dient plaats te vinden. Nadrukkelijker zal rekening moeten worden gehouden met de (ruimtelijke) eisen die het water aan de inrichting van Nederland stelt.

Het kabinet heeft voor het waterbeleid in de 21^e eeuw de volgende drie uitgangspunten opgesteld:

- anticiperen in plaats van reageren;
- niet afwentelen van waterproblemen op het volgende stroomgebied, maar handelen volgens de drietrapsstrategie van 'vasthouden-bergen-afvoeren';
- meer ruimtelijke maatregelen naast technische ingrepen.

In de Nota Ruimte, zijn de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid, zoals beschreven in de NW4, meegenomen. Water en ruimtelijke ordening worden in deze nota nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld. De watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening en wordt sinds 2001 toegepast op plannen die gevolgen voor de waterhuishouding kunnen hebben.

Het onderhavige bestemmingsplan is een plan ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling, zodat een watertoets nodig is. De gevolgen voor de waterhuishouding staan beschreven in paragraaf 4.6.

5.1.6 Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Deze wijziging van de Wet milieubeheer is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wijziging houdt in dat de in Nederland toegepaste koppeling tussen ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit voor een deel wordt ontkoppeld. Dit maakt het mogelijk om niet voor elk ruimtelijk plan te hoeven toetsen aan de normen. Hierbij is met name het begrip 'in betekenende mate' van belang. Projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

In de Wet luchtkwaliteit en Bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Van deze grenswaarden mag niet afgeweken worden.

Voor stikstofdioxide gelden er ook plandrempels. Hogere concentraties dan de grenswaarde van deze stoffen in de buitenlucht is tijdelijk toegestaan. Bij overschrijding van de plandrempeel dient er een plan opgesteld te worden ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze plannen zijn erop gericht om op termijn aan de grenswaarden te voldoen. De plandrempeel zakt jaarlijks en is op termijn gelijk aan de grenswaarden. Voor stikstofdioxide is in 2010 de plandrempeel gelijk geworden aan de grenswaarde.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de grenswaarden en plandrempels.

Tabel 1: Toetsingskader op basis van het Bijlage 2 van de Wet milieubeheer

Stof	Type norm	Grenswaarden		Plandrempeel NO ₂		
		Max. aantal overschrijdingen per jaar	Concentratie (µg/m ³)	Jaartal	Jaargem. (µg/m ³)	Uurgem. (µg/m ³)
NO ₂	Jaargemiddelde		40	2007	46	230
	Uurgemiddelde	18	200	2008	44	220
				2009	42	210
PM ₁₀	Jaargemiddelde		40			
	24-uurgemiddelde	35	50			
Benzeen	Jaargemiddelde		5			
SO ₂	24-uurgemiddelde	3	125			
	Uurgemiddelde	24	350			
CO	8-uurgemiddelde		10.000			
Lood	Jaargemiddelde		0,5			

In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

5.2 Provinciaal en regionaal beleid

5.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie is het centrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving in de provincie Overijssel. De Omgevingsvisie is 1 juli 2009 vastgesteld.

In de Omgevingsvisie Overijssel schetst de provincie de visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Het vizier is daarbij gericht op 2030. De provincie geeft aan wat de ambities en doelstellingen van provinciaal beleid zijn en hoe Gedeputeerde Staten (GS) wordt opdragen deze te realiseren.

De omgevingsvisie heeft de status van:

- Structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening;
- Regionaal Waterplan onder de Waterwet;
- Milieubeleidsplan onder de Wet milieubeheer;
- Provinciaal verkeer- en vervoersplan onder Planwet verkeer en Vervoer;
- Bodemvisie in het kader van ILG-afspraken met het Rijk.

Ambities

De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is het realiseren van een vitale samenleving in een mooi landschap. Dit vraagt om een toekomstvast groei van welvaart en welzijn, waarbij een verantwoord beslag wordt gelegd op natuurlijke voorraden.

Met deze ambitie drukt de provincie uit voorbereid te willen zijn op de toekomst door te voorzien in de behoeften van de huidige generatie, zonder de mogelijkheden van de toekomstige generaties in gevaar te brengen (duurzaamheid). De provincie wil de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren met het oog op een goed vestigingsklimaat, een veilige en aantrekkelijke woonomgeving en een fraai buitengebied. Deze leefomgeving moet geschikt zijn voor de grote diversiteit aan activiteiten die mensen in de provincie Overijssel willen ondernemen (ruimtelijke kwaliteit).

Provinciaal belang

Uit de ambities vloeien diverse thema's voort die geordend worden in welzijn, welvaart en natuurlijke hulpbronnen. De verschillende thema's (onder andere energie, ondergrond, natuur, landschap en woonomgeving) gelden voor zowel de groene als stedelijke omgeving.

Een relevant thema hier is "Bereikbaarheid" en veiligheid. Het faciliteren van mobiliteit door goede verbindingen en mobiliteit is van essentieel belang voor de economische groei en stedelijke ontwikkeling van onze stedelijke netwerken en streekcentra. De ambities is een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel.

De herinrichting van de N48 sluit aan bij de ambitie op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid. Er zijn geen specifieke maatregelen voor de herinrichting van de N48 en daarbij te realiseren ongelijkvloerse kruisingen opgenomen in de Omgevingsvisie.

5.2.2 Omgevingsverordening

Om het beleid uit de Omgevingsvisie door te laten werken, is de Omgevingsverordening opgesteld. De Omgevingsverordening is vastgesteld in juli 2009.

Meer dan in voorgaande verordeningen is het uitgangspunt van de Omgevingsverordening dat er niet meer geregeld wordt dan nodig is voor het beleid, zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. Gemeenten krijgen zoveel mogelijk ruimte om daaraan een nadere invulling te geven. Wat elders geregeld wordt - bijvoorbeeld door het Rijk - wordt niet nog eens dubbel geregeld in deze verordening. Daarmee voorkomt de provincie extra regeldruk.

Het uitgangspunt 'decentraal wat kan, centraal wat moet' is ook toegepast bij de flexibiliteitsbepalingen in deze verordening. Waar mogelijk zijn afwijkmogelijkheden toegepast in plaats van ontheffingsbepalingen. Ook heeft de provincie zoveel mogelijk gekozen voor positief geformuleerde voorwaarden. De Omgevingsverordening geeft regels voor:

- de provinciale adviescommissie (regelt instelling, taken en werkwijze van de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving);
- gemeentelijke ruimtelijke plannen (geeft instructies aan gemeenteraden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen);
- grondwaterbescherming, bodemsanering en ontgroningen (gericht op burgers, bedrijven en instellingen);
- kwantitatief en kwalitatief waterbeheer (geeft instructies aan Waterschappen);
- verkeer (regeling voor provinciale wegen en scheepvaartwegen).

De wijze van uitwerking van de ongelijkvloerse kruising bij De Kolonie is hierdoor vooral een taak van de initiatiefnemer en de gemeente Hardenberg en past binnen de regels van de Omgevingsvisie.

Gebiedskenmerken, ruimtelijke kwaliteit.

De Omgevingsverordening hecht grote waarde aan het versterken van ruimtelijke kwaliteit. De provincie hanteert in de omgevingsverordening en -visie een systeem van lagenbenadering. Alle gebieden in Overijssel hebben een bepaalde ruimtelijke kwaliteit en gebiedskenmerken.

De beleidsambities van de provincie voor dit gebied zijn verwoord in de ontwikkelingsperspectieven. Voor het plangebied geldt het ontwikkelingsperspectief 'buitengebied accent productie'. 'De schoonheid van de moderne landbouw' is een verdere beschrijving van dit gebied.

Het belangrijkste accent op de visie hier is de ontwikkeling van een mixlandschap met landbouw, natuur, water en wonen als goede burens. Om deze inzichtelijk te maken gebruikt de provincie een lagenbenadering met vier lagen: de natuurlijke laag, de laag van het agrarisch cultuurlandschap, een stedelijke laag en een 'lust- en leisure' laag.

Natuurlijke laag:

Het gebied is gelegen in de natuurlijke laag, *dekzandvlakte en ruggen*. De ambitie voor dit gebied is om de natuurlijke verschillen tussen hoog en laag en tussen droog en nat functioneel meer sturend en beleefbaar te maken. Dit kan bijvoorbeeld door een meer natuurlijk watersysteem en door beplanting met 'natuurlijke' soorten. En door de (strekking) richting van het landschap te benutten in gebiedsontwerpen. Voor ontwikkelingen stelt de provincie dat: *'Als ontwikkelingen plaats vinden, dan dragen deze bij aan het beter zichtbaar en beleefbaar maken van de hoogteverschillen en het watersysteem. Beiden zijn tevens uitgangspunt bij (her)inrichting'*.

De realisatie van de tunnel zal zorgen voor een betere beleefbaarheid van het landschap. Omdat de weg verdiept aangelegd wordt zal het achterliggende landschap beter zichtbaar zijn dan in de huidige situatie.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap

Het gebied is in deze laag aangewezen als 'jonge heide- en broekontginningslandschap'. De ambitie is de ruimtelijke kwaliteit van deze gebieden een stevige impuls te geven en soms een transformatie wanneer daar aanleiding toe is. De dragende structuren worden gevormd door landschappelijk raamwerken van lanen, bosstroken en waterlopen, die de rechthoekige ontginningsstructuren versterken. De realisatie van een veilige oversteek onder de N48 door is een stevige impuls voor het gebied die de kwaliteit van omwonenden en gebruikers zal doen toenemen.

Stedelijke laag

Deze laag is niet van toepassing op onderhavig plangebied.

Lust en leisurelaag

Het gebied is aangewezen als gebied waar zeer terughoudend moet worden omgegaan met kunstmatige verlichting (donkerte). In de donkere gebieden moet gewerkt worden met minimaal noodzakelijke toepassing van kunstlicht. Dit vereist het selectief inzetten en 'richten' van kunstlicht. Daarnaast wil de provincie veel aandacht voor het vermijden van onnodig kunstlicht bij ontwikkelingen in het buitengebied.

Door het verdiept aanleggen van de aansluitende wegen aan de tunnel zal het gebied zeker niet achteruitgaan qua verlichting. De straatlantaarns die nu ter hoogte van de

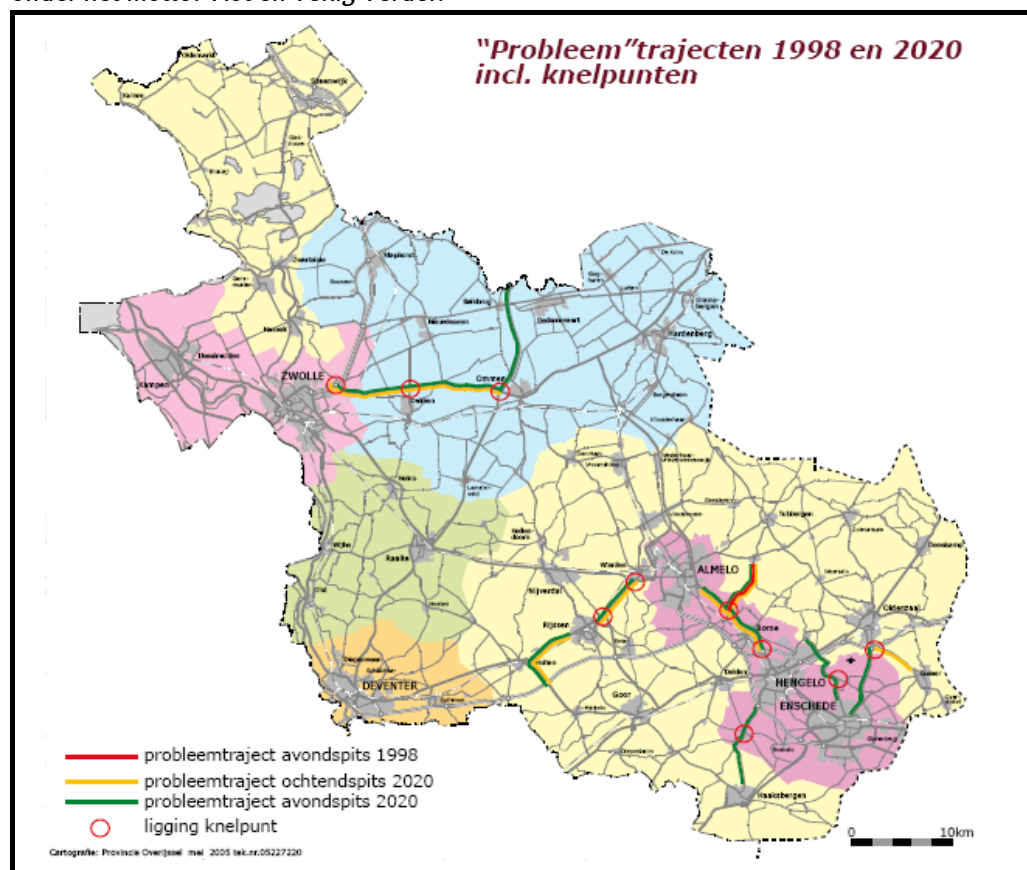
kruising staan zullen vervallen. Daarnaast zal qua verlichting in de tunnelbak gewerkt worden met verlichting die nauwelijks uitstraalt naar de omgeving zodat het gebied het donkere karakter kan behouden.

De realisatie van de tunnels en aansluitende infrastructuur is passend binnen de ambities die de provincie heeft voor dit gebied.

5.2.3 **Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan: Vlot en Veilig Verder**

Op 13 april 2005 hebben Provinciale Staten van Overijssel het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) conform de Planwet Verkeer en Vervoer vastgesteld. Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan geeft uitgangspunten en richting aan het beleid op het gebied van verkeer en vervoer in de provincie Overijssel.

De provincie Overijssel geeft aan hoe zij steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden en hoe dat op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving. De provincie probeert dit te bereiken onder het motto: *Vlot en Veilig Verder*.



Figuur 9: uitsnede uit het PVVP

Het PVVP is nader uitgewerkt in een uitvoerings- en ontwikkelingsprogramma, de zogeheten Dynamische BeleidsAgenda (DBA) van de Provincie Overijssel. De DBA beschrijft alle (provinciale) projecten, waarvan de provincie vindt dat die zouden moeten worden gerealiseerd om de provincie de komende tijd bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar te maken en te houden. Het vigerende uitvoeringsprogramma is de DBA 2010.

5.3 Gemeentelijk beleid

5.3.1 ***De gemeente Hardenberg stapt stevig op de toekomst af, toekomstvisie gemeente Hardenberg 2004-2019 (mei 2004).***

De gemeente Hardenberg heeft een toekomstvisie opgesteld met als titel: *De gemeente hardenberg stapt stevig op de toekomst af.*

De doelstellingen van dit plan zijn:

1. samenhang in diverse gemeentelijke beleidsvelden ondersteunen;
2. een helder profiel naar buiten toe creëren;
3. strategische politieke keuzes maken.

Uit vier scenario's is gekozen voor "Stevig", waarbij een gelaagd model, zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid, samenwerking en bundeling centraal staan. Dit leidt tot de kwaliteiten: onderlinge betrokkenheid, prettige woonomgeving, ondernemerszin en groene ruimte.

Speerpunt hieruit is de gebiedsgerichte benadering, waarbij de gemeente te kennen geeft zich vooral in het buitengebied meer te richten op samenwerking en ontwikkeling dan op het vooraf kaders stellen en toetsen.

5.3.2 ***Visienota buitengebied (juli 2006)***

Voor het buitengebied denkt de gemeente niet meer in functies, maar in kwaliteiten, waarbij de landbouw niet meer de enige en primaire functie is. Het zal worden uitgewerkt in het bestemmingsplan buitengebied en vormt toetsingskader voor nieuwe verzoeken.

Hoofddoelen van het gemeentelijk ruimtelijk beleid zijn:

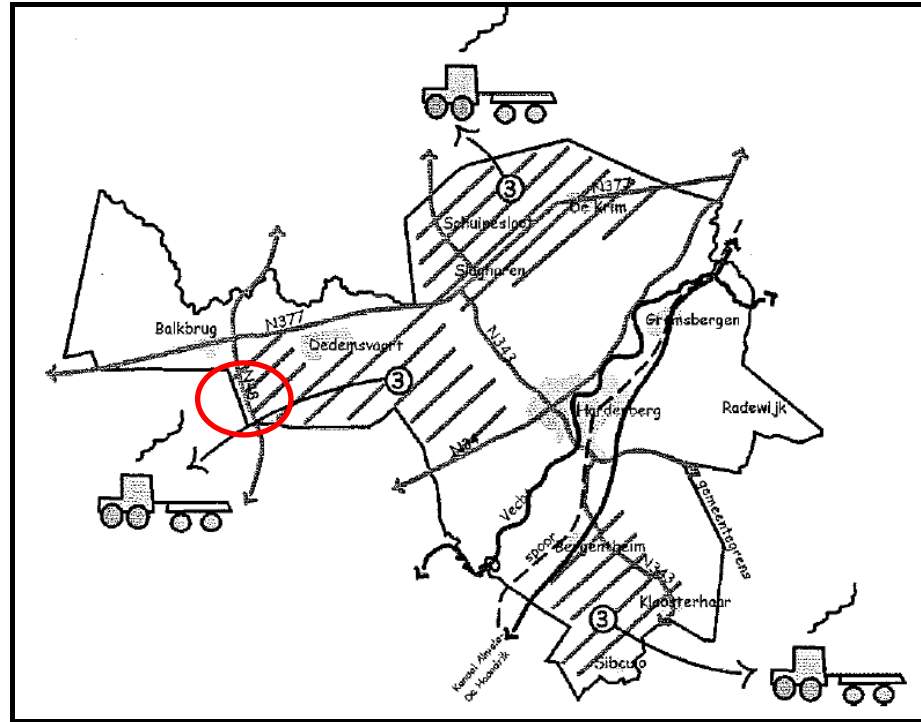
1. Op een duurzame en efficiënte wijze ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies;
2. het vergroten van de leefbaarheid van het platteland;
3. het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit.

Deze zijn vertaald naar

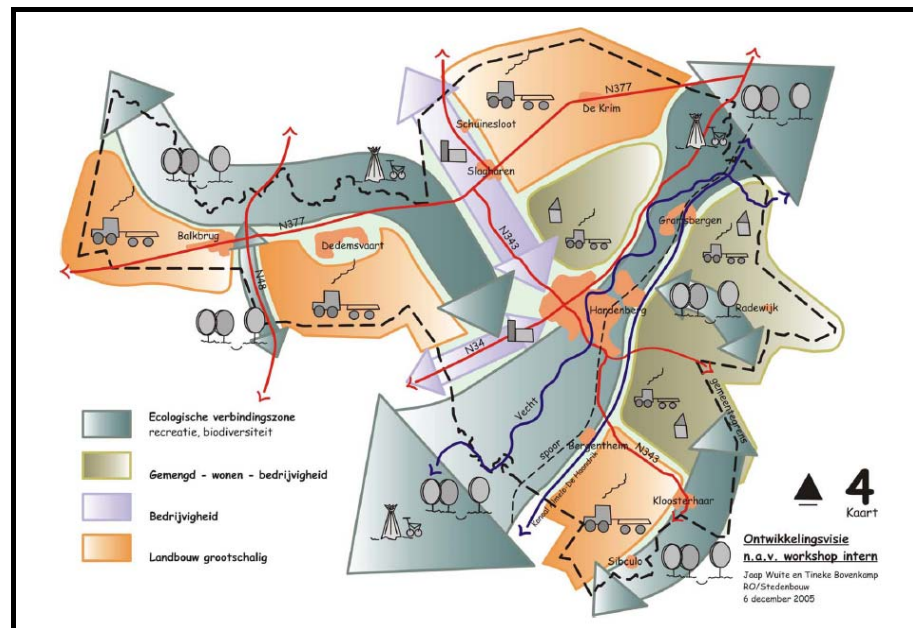
1. Thematische benadering van het buitengebied;
2. een gebiedsgerichte benadering van het buitengebied;
3. uitgangspunt hierbij: landschapstypen en visuele landschapkenmerken;
4. een ontwikkelingsgerichte wijze van bestemmen.

Aan de N48 zijn geen specifieke waarden of ontwikkelingen toegekend.

Het bodemtype voor de locatie Den Kaat betreft het bezande en niet-bezande veengronden en dekzandruggen langs de Reest. Het landschap is te typeren als een Essen- en Kampenlandschap met een kleinschalig karakter, houtwallen en -hagen. Het landschap is licht glooiend en de weg- en waterlopen hebben een kronkelend patroon. De verkaveling is onregelmatig en bebouwing ligt op de overgang naar hoger gelegen gronden. Deels gaat het om een Ecologische Hoofdstructuur. De natuurlijke afwatering van de Reest is hier belangrijk. Voorts liggen hier agrarische bedrijven en is sprake van natuurontwikkeling. Voor de toekomst is voorzien in Biodiversiteit, Recreatie en Toerisme en (verbrede) landbouw. Als illustratie is deze visie weergegeven in figuur 10a & 10b op de volgende bladzijde.



10a



Figuur 10a & 10b: afbeeldingen uit de visienota buitengebied

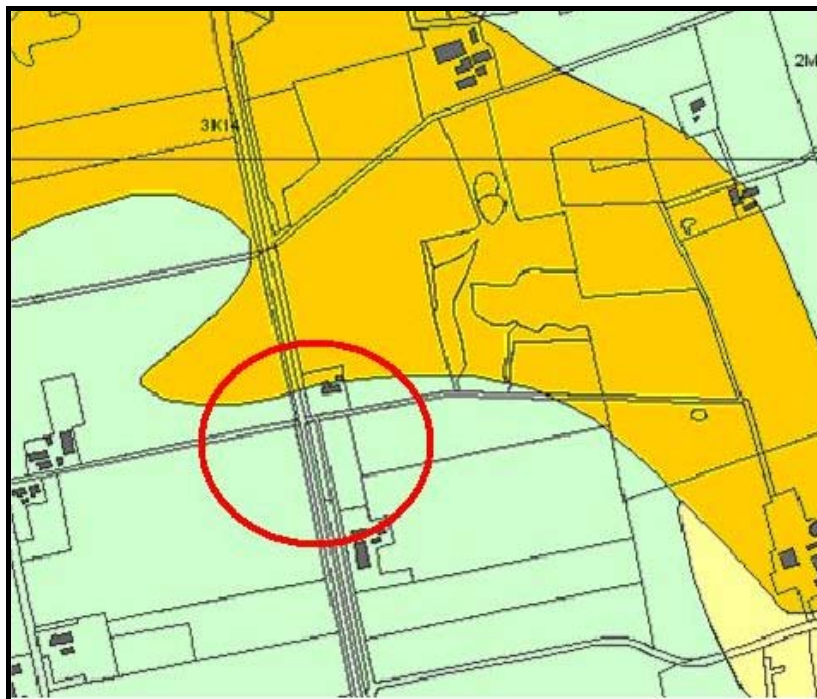
6 Omgevingsaspecten

6.1 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta (ook wel Verdrag van Valletta genoemd) is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de monumentenwet in werking getreden. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering.

Het is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Daarom is door ingenieursbureau Oranjewoud BV een archeologisch onderzoek uitgevoerd (Archeologische Rapporten Oranjewoud 2010/138, Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek op vier locaties langs de N48 in de gemeenten De Wolden en Hoogeveen (Drenthe) en Hardenberg (Overijssel), d.d. april 2011, revisie 01). Ook dit rapport is naar aanleiding van de wijziging van het ontwerp van de tunnel geactualiseerd.



Figuur 11: archeologische verwachtingskaart. *Legenda Donkergeel: hoge keileem- of dekzandwelingen. Lichtgroen: dekzandvlakten (laaggelegen).*

Resultaten onderzoek

Plangebied 4 bestaat uit grasland, en ligt in het laaggelegen voormalige veenkoloniale landschap. Volgens de bodemkaart komen in het plangebied moerige podzolgronden met (de restanten van) een veenkoloniaal dek voor. Dit oorspronkelijke

profiel is nog deels te herkennen in enkele boringen in de vorm van een venige laag en in de overige boringen in de vorm van brokken restveen en verstoorde en vermengde resten van een E-, B- en BC-horizont. Het bodemprofiel is grotendeels verstoord, en de van oorsprong aanwezige moerige lagen en podzolhorizonten zijn grotendeels verdwenen of opgenomen in de bouwvoor. Eventueel aanwezige diepere grondsporen, zoals paalkuilen en waterputten kunnen echter wel bewaard zijn gebleven. Dergelijke vindplaatsen hebben nog wel enige informatiewaarde.

Aan de westzijde van de N48 zijn nog restanten herkend van een B-horizont, waarin mogelijk nog sporen en vondsten kunnen worden aangetroffen. Ook eventueel aanwezige diepere grondsporen, zoals paalkuilen en waterputten kunnen bewaard zijn gebleven. Deze restanten zijn niet aangetroffen.

Conform het advies worden de werkzaamheden begeleid door een deskundig archeoloog. Door deze manier van werken kan ter plekke bepaald worden of er nog archeologisch waardevolle resten aanwezig zijn en kunnen die meteen veilig gesteld worden. Er hoeft er op dit moment geen verder onderzoek plaats te vinden. Hiermee geeft het aspect archeologie geen beperkingen.

6.2 Kabels, leidingen en straalpaden

Kabels en leidingen

Er is een KLIC melding gedaan om te bepalen of er kabels en leidingen aanwezig zijn binnen het plangebied waarmee rekening gehouden moet worden. Hieruit zijn geen beperkingen naar voren gekomen. Er is volgens de belemmeringenkaart van de provincie Overijssel geen sprake van een straalpad.

6.3 Geluid

Algemeen

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid. Dit leidt tot steeds meer klachten. In een aantal gevallen wordt de gezondheid beïnvloed door geluid. Hoge geluidsniveaus kunnen het gehoor beschadigen en ook de verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. Door de toename van het geluid in de omgeving, wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld.

Regelgeving

De Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in het kader van geluidhinder van belang.

Bij nieuwe ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht te worden. De geluidsniveaus op de gevels van de nieuwe gebouwen worden getoetst aan de geluidsnormen. Er dient gekeken te worden naar vier bronnen van geluid, namelijk:

- wegverkeerslawaai;
- spoorlawaai;
- industrielawaai;
- vliegtuiglawaai.

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaai, spoorlawaai en industrielawaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Vliegtuiglawaai wordt geregeld in de Luchtvaartwet. Er liggen geen geluidszones van het spoorlawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai over

het plangebied, waardoor deze niet nader beschouwd worden. Op het aspect wegverkeerslawaai wordt hier nader ingegaan.

Onderzoek

Voor het wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. In deze wet is onder andere vastgelegd welke geluidniveaus op de gevel van nieuwe woningen, ten gevolge van wegverkeer, maximaal toelaatbaar zijn. In beginsel geldt dat de geluidsbelasting op nieuwe woningen niet meer mag bedragen dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB).

Vanwege de nieuwe situatie is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is om de akoestische effecten van de aan te leggen landbouw tunnels en de aanpassingen aan de bestaande wegen te berekenen. Hierbij is het geluid van het wegverkeer berekend alsook de reflectie van geluid in de tunnelbakken.

De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de geldende grenswaarden volgens de systematiek van de Wet geluidhinder (Wgh) voor wijzigingen aan een bestaande weg (reconstructie). Wanneer de in de Wgh gestelde grenswaarden worden overschreden, dient beoordeeld te worden of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders.

Tabel 2: Rekenresultaten fysieke wijziging De Kolonie, inclusief correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder

toetspunt	omschrijving	geluidbelasting [dB]		verschil
		2010	2021	2021 - 2010 [dB]
01	De Kolonie 14b	33,20	39,50	+6
02	De Kolonie 14a	35,39	39,05	+4
03	De Kolonie 15	42,49	42,94	<2
04	De Kolonie 15a	42,37	42,82	<2
05	De Kolonie 4	40,51	40,86	<2
06	De Kolonie 5	43,82	44,33	<2
07	De Kolonie 6	23,33	23,83	<2

Uit de rekenresultaten blijkt dat zowel voor als na de geplande wegaanpassingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen van de toetspunten wordt overschreden. Nader onderzoek is derhalve niet nodig.

Effect op andere wegen ex artikel 99 Wet geluidhinder

Redelijkerwijs kan worden aangenomen dat als gevolg van de fysieke wijzigingen op en aan de wegen de geluidbelasting van andere wegen niet met 2 dB of meer zal toenemen. In de eerste plaats omdat er geen fysieke wijzigingen aan deze wegen plaatsvinden en in de tweede plaats omdat een verkeerstoename van 10% tot een geluidstoename van slechts 0,4 dB leidt.

6.4 Luchtkwaliteit

Algemeen

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

Regelgeving

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in *Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen* van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in Bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 Wm opgenomen grenswaarden;
- een besluit (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- aannemelijk is gemaakt dat een besluit 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In Titel 5.2 Wm is ook vastgelegd op welke plaatsen geen beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden. Dit wordt beschreven in het zogenaamde toepasbaarheidsbeginsel. Dit is onder andere het geval in gebieden in de buitenlucht waartoe leden van het publiek normaliter geen toegang hebben, op een arbeidsplaats als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenwet 1998 en op de rijbaan en middenberm van een weg.

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen. De volgende AMvB's en regelingen zijn of kunnen relevant zijn bij luchtkwaliteitsonderzoeken:

- AMvB en Regeling niet in betekenende mate bijdragen;
- Regeling projectsaldering 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007;
- Besluit Gevoelige bestemmingen.

6.4.1 **Besluit niet in betekenende mate bijdragen**

In het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* (NIBM) is vastgelegd wanneer een project/plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de concentraties met 1,2 µg/m³. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂ niet met meer dan 1,2 µg/m³ toenemen.

In de onder het Besluit NIBM vallende *Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* is tot slot een aantal categorieën van plannen (projecten) opgenomen waarvoor tot een bepaalde omvang zonder meer geldt dat deze plannen niet in betekenende mate bijdragen. Blijft de ontwikkeling binnen de voor deze categorieën opgenomen grenzen, dan is het project per definitie niet in betekenende mate, hoeft dit niet met berekeningen te worden aangetoond en hoeft ook in dat geval verder geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Door de aanleg van de tunnels zal er vrijwel geen toename van verkeer ontstaan. Weliswaar verschuift het overstekende verkeer zich iets meer naar één locatie maar de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer dat gebruik zal maken van deze tunnel is zo klein dat er geen verslechtering van de luchtkwaliteit zal ontstaan. De gemeente ziet dan ook geen noodzaak om specifieke berekeningen uit te voeren naar dit aspect.

6.5 Externe veiligheid

Beleidskader

Bij Externe Veiligheid (EV) gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

- het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers;
- het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Bebouwing is niet toegestaan binnen de zogenaamde 10^{-6} contour van het PR:

- rond inrichtingen waarin opslag / verwerking gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Risico's verbonden aan het transport gevaarlijke stoffen zijn in kaart gebracht in de diverse risicoatlassen. In het Besluit EV Inrichtingen (BEVI) is opgenomen dat voor iedere toename van het GR een verantwoordingsplicht geldt, ook als de verandering geen overschrijding van de norm veroorzaakt.

Onderzoek

Er liggen bij deze tunnel geen (gas)leidingen die onder de werking van het BEVI vallen. Ook zal er geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Het aspect externe veiligheid geeft dan ook geen beperkingen voor de uitvoering.

6.6 Water

Waterbeheer en watertoets

Vanaf november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de waterhuishoudkundige aspecten van het planvoornemen. De watertoets heeft als doel het voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden die negatieve effecten hebben op het watersysteem.

In het plangebied lopen geen watervoerende sloten of beken. Wel is de greppel langs de N48 aangelegd voor de afvoer van overtollig water bij veel neerslag. Tijdens het ecologisch onderzoek stond daar een heel klein laagje water in. Omdat de tunnel deze greppel doorsnijdt zal er een aangepaste greppelstructuur aangelegd worden zodat het overtollig water bij veel neerslag af kan stromen naar de noordelijk gelegen waterlopen. Deze nieuwe greppels zullen ook de kleine toename aan verharding die ontstaat compenseren.

Voor het overige spelen er geen belangen ten aanzien van de waterhuishouding in het plangebied.

6.7 Ecologie

6.7.1 Algemeen

Natuur en groen wordt over het algemeen positief gewaardeerd. Zowel in als buiten de stad vertoeven veel mensen in hun vrije tijd graag in de bossen en de parken in en rond de stad. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woongebied. Ook de aanwezigheid van dieren, bijvoorbeeld vogels, in de stad wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor deze dieren van essentieel belang.

Regelgeving

Natuurbeschermingswet 1998

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van LNV). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan. De speciale beschermingszones hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen.

Speciale beschermingszones maken onderdeel uit van een samenhangend Europees ecologisch netwerk: Natura 2000. Dit netwerk is vergelijkbaar met de Nederlandse Ecologische Hoofdstructuur, echter op Europees niveau.

Ecologische Hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones.

Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantensoorten. In de wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen, alsmede de soortbeschermingsparagrafen uit de

Natuurbeschermingswet. Tevens is een deel van de verplichtingen op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen. De Flora- en faunawet verbiedt om dieren te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Herziening Besluit milieueffectrapportage

Om te bepalen of bepaalde ontwikkelingsmogelijkheden op grond van hun omvang een plan-MER noodzakelijk maken, is in eerste instantie uitgegaan van de drempelwaarden in het Besluit milieueffectrapportage. Het is echter nodig om ook voor activiteiten met een geringere omvang een toets uit te voeren, waarbij op grond van een screening wordt verantwoord dat geen MER nodig is. Dat volgde al uit Europese jurisprudentie, maar is met de herziening van het Besluit milieueffectrapportage ook verankerd in de Nederlandse regelgeving. De herziening van het Besluit milieueffectrapportage die op 1 april van kracht wordt, repareert het bestaande besluit op dit punt.

In het Besluit milieueffectrapportage worden drempelwaarden gegeven ten aanzien van auto(snel)wegen en wegen met minimaal vier rijstroken (of het ombouwen van wegen met minder dan twee rijstroken naar vier rijstroken). In dit geval zal er aan het aantal rijstroken niets veranderen. Een plan-MER is dan ook niet noodzakelijk als gevolg van de genoemde drempelwaarden.

De gemeente is voorts van mening dat de milieugevolgen van dit bestemmingsplan gering zullen zijn. Door het gekozen ontwerp zal het omliggende landschap vrijwel niet aangetast worden. De intensiteit op de kruising is dermate laag dat ook vanuit het aspect luchtkwaliteit/geluid geen grote gevolgen zullen ontstaan voor het omliggende gebied. De gemeente is dan ook van mening dat er geen plan-MER plicht is voor dit bestemmingsplan.

6.7.2 Onderzoek

Door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. is een natuurtoets uitgevoerd op de planlocatie (reconstructie vier overgangen N48, revisie 01, 10 november 2010). In dit onderzoek is de planlocatie onderzocht op het voorkomen van beschermde soorten. Tevens is onderzocht in hoeverre het gebied geschikt is voor beschermde soorten.

Vogels

Het biotoop rondom de locatie (bermen en weiland) is voor veel vogelsoorten matig geschikt als broedbiotoop. De bermen van de weg zijn door verkeerslawaaï verstoringsgevoelig en het weiland is intensief in gebruik. Van enkele soorten kan verwacht worden dat zij gebruik maken van het plangebied als foerageergebied en een enkel broedgeval van een weidevogel is mogelijk. Alle vogels zijn in hun broedperiode zwaar beschermd.

De nieuwe terreininrichting heeft tot gevolg dat een deel van het (veelal minder geschikte) broedbiotoop zoals het nu aanwezig is verloren gaat. Dit betekent een verlaging van het beschikbare broedbiotoop voor de vogelsoorten die hiervan gebruik maken. Aangezien de oppervlakte van de plangebieden gering is en dergelijke biotopen veel in de omgeving voorkomen, wordt hierdoor geen negatief effect verwacht op de vogelpopulatie. Zolang aan de zorgplicht wordt voldaan wordt er geen negatief effect op broedvogels verwacht.

De gunstige staat van instandhouding van de in het onderzoeksgebied voorkomende vogels komt als gevolg van de voorgenomen plannen niet in gevaar, mits met de mitigerende maatregelen wordt rekening gehouden.

Zoogdieren

Gezien het open karakter van het gebied, worden enkele soorten zoogdieren verwacht. Het gaat hierbij vooral om kleine zoogdieren zoals veldmuizen en spitsmuizen. Daarnaast zijn middelgrote zoogdieren zoals haas, konijn en egel te verwachten. Hier hoeft geen vervolgonderzoek naar plaats te vinden.

Amfibieën

In de sloten in het gebied zijn algemeen en wijdverspreide amfibieënsoorten te verwachten, zoals bruine kikker, kleine watersalamander en gewone pad. Ook zal de locatie mogelijk als landhabitat gebruikt worden door algemenere soorten als de bruine kikker.

Vissen

De sloot aan de oostkant van de N48 bevatte water ten tijde van het veldbezoek, maar slechts zeer beperkt. Van dit deel van de sloot wordt niet verwacht dat hier beschermde vissoorten in voorkomen.

Reptielen, vaatplanten, insecten en ongewervelden

Beschermde reptielen, vaatplanten, insecten en ongewervelden worden niet verwacht op deze locatie.

6.7.3 Dassenonderzoek

Naast bovenstaande onderzoek heeft er in april 2011 een specifiek dassenonderzoek plaatsgevonden door de Zoogdier vereniging (rapport: Dassen langs de N48, rapportnummer 2011.047). Omdat het bekend is dat aan beide zijden van de N48 dassen voorkomen is er gericht onderzoek gedaan.

Rondom de locatie van de kruising en de geplande tunnel zijn geen sporen van dassen aangetroffen. De dassentunnel 500m naar het noorden is volop in gebruik door dassen. Aan de rand van het bosje 100m ten noorden van de dassentunnel en ten oosten van de N48 ligt een burcht met 3 pijpen. Twee hiervan zijn volop in gebruik. De aanwezigheid van veel nestmateriaal en een speelplek zijn aanwijzingen dat het om een kraamburcht gaat. In het grasland direct naast de burcht is een grote hoeveelheid plantenmateriaal gestort, waarschijnlijk afkomstig van het schonen van sloten. De wissels vanaf de burcht leiden ondermeer naar de dassentunnel en de noordrand van de akker direct ten noorden van de geplande tunnel. Dichtbij de dassentunnel in het bosje ten westen van de N48 ligt een burcht met 3 pijpen die al langere tijd niet in gebruik is.



Figuur 12: Locatie tunnel(nr.4) en de dassenburchten (groene stippen) ten noorden daarvan.

De locatie van de nieuwe tunnel ligt ver van de dassenburcht en ook de veel gebruikte wissel wordt niet doorsneden door de tunnel. Ook voor dassen geeft deze ontwikkeling geen problemen.

Conclusie

Er zijn in het plangebied geen natuurwaarden aanwezig die een beperking kunnen geven voor de realisatie van de plannen. Het aspect natuur geeft geen beperking voor de realisatie van de plannen.

6.8 Bodem

Algemeen

De tijd dat elke vervuiling moest worden aangepakt ligt achter ons. Belangrijkste criterium hierbij is of de vervuiling zodanig is dat er sprake is van risico's voor gezondheid of milieu. In de praktijk blijken er vrijwel nooit risico's te zijn voor de gezondheid van mensen. Milieurisico's (verspreiding en ecologie) komen wel voor, maar meestal gaat het erom dat eventuele vervuilingen afstemming vereisen met bepaalde ontwikkelingen. Op dit moment is er sprake van een omslag van saneren naar beheren en behoeven alleen de zogeheten "ernstige vervuilingen" in meer of mindere mate aangepakt te worden. De maatregelen worden daarbij afgestemd op de functie.

Regelgeving

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voorliggend bestemmingsplan regelt de bestaande situatie.

Onderzoek

Op basis van de kaart bodemsanering van de Provincie Overijssel blijkt dat er met dit bestemmingsplan geen bij de Provincie Overijssel bekende bodemverontreinigingen worden doorsneden/geraakt. De dichtstbijzijnde bekende bodemverontreiniging bevindt zich op enkele honderden meters van het plangebied. Op basis hiervan kan worden verondersteld dat zich ter plaatse van het plangebied (kruising N48 Den Kaat Den Oosterhuis) geen bij de provincie bekend zijnde bodemverontreiniging bevindt. Mocht tijdens grondverzet toch onverhoeds op een bodemverontreiniging worden gestuit dan dient hiermee op een milieuhygiënisch verantwoorde, conform de geldende regelgeving op dit gebied (Kwalibo), manier mee om te worden gegaan.

Bij het project wordt voornamelijk grond van het plangebied afgevoerd. De gemeente Hardenberg treedt, als beheerder in het kader van het Besluit bodemkwaliteit, op als bevoegd gezag voor wat betreft de toepassings-mogelijkheden van deze grond. De gemeente toetst in het kader van het Besluit bodemkwaliteit de kwaliteitsgegevens van de uit het plangebied af te voeren grond tijdens de aanvraag van de omgevingsvergunning.

Conclusie

Het aspect bodem is geen belemmering voor de realisatie van de plannen.

7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende planregels. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden.

In dit hoofdstuk wordt nadere uitleg gegeven over de planregels. De planregels bestaan uit vier hoofdstukken waarop in de volgende paragrafen respectievelijk wordt ingegaan:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels;
4. Overgangs- en slotregels.

Het bestemmingsplan regelt de bestemmingen en bouw- en gebruiksmogelijkheden van gronden. Het is voor burgers, bedrijven en overheden bindend. Een bestemmingsplan bestaat uit planregels en een verbeelding (plankaart) en gaat vergezeld van een toelichting. De regels en verbeelding zijn de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is zowel analoog als digitaal beschikbaar.

Het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die daaraan gesteld worden in de Wro, het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Ro standaarden 2008. Bovendien is rekening gehouden met de consequenties van de Wabo die per 1 oktober 2010 in werking is getreden.

7.2 Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen:

Artikel 1: Begrippen

In dit eerste artikel is een aantal noodzakelijke begripsbepalingen opgenomen welke worden gebruikt in de planregels, teneinde misverstanden te voorkomen.

Artikel 2: Wijze van meten

Het tweede artikel regelt hoe gemeten wordt.

7.3 Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk bestaat uit een beschrijving van de bestemmingen. Deze kennen per bestemming globaal de volgende opzet:

- bestemmingsomschrijving (in ieder geval);
- bouwregels (in ieder geval);
- afwijken van de bouwregels (indien van toepassing);
- specifieke gebruiksregels (indien van toepassing);
- afwijken van de gebruiksregels (indien van toepassing);

- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden (indien van toepassing);

In dit bestemmingsplan komen twee bestemmingen voor te weten 'Verkeer' en 'Groen'. De regeling voor de bestemmingen wordt in deze paragraaf kort toegelicht.

Artikel 3: Groen

De bestemming groen is opgenomen voor de stroken langs de nieuwe infrastructuur. Binnen deze bestemming zijn groen, water en de ontsluitende wegen naar de agrarische percelen mogelijk gemaakt. Er mogen geen gebouwen gebouwd worden en bouwwerken geen gebouw zijnde mogen maximaal 3 meter hoog zijn.

Artikel 4. Verkeer

Alle ontsluitende wegen naar de tunnel toe hebben de bestemming verkeer gekregen. Er mogen binnen deze bestemming geen gebouwen gebouwd worden. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt dat de bouwhoogte, anders dan voor bouwwerken rechtstreeks ten dienste van de bestemming, niet meer dan 3 meter mag bedragen, met dien verstande dat verlichtingsarmaturen maximaal 8 meter hoog mogen zijn.

7.4 Algemene regels

Dit hoofdstuk regelt de volgende onderwerpen:

Artikel 5: Anti-dubbeltelregels

Hierdoor wordt bepaald dat gronden niet tweemaal voor een omgevingsvergunning voor het bouwen (voorheen: bouwvergunning) in aanmerking kunnen komen.

Artikel 6 : Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regels de algemene afwijkingsmogelijkheden die gebruikt kunnen worden om een kleine afwijking van het bestemmingsplan mogelijk te maken.

7.5 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de volgende twee artikelen:

Artikel 7: Overgangsrecht

Het overgangsrecht betreft regels ten aanzien van bestaande bouwwerken en bestaand gebruik die niet (geheel) passen in dit nieuwe bestemmingsplan.

Artikel 8: Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan aangehaald kan worden (titel van het bestemmingsplan).

8 Economische uitvoerbaarheid

Voor een project dient inzichtelijk gemaakt te worden welke financiële consequenties het project met zich meebrengt en wie die kosten gaat betalen. De totale kosten voor de realisatie van 4 tunnels onder de N48 en de toeleidende nieuwe infrastructuur bedragen circa € 8 miljoen euro.

Het Rijk, de provincies Drenthe en Overijssel en diverse gemeenten staan garant voor dit bedrag. Voor wat betreft de financiering is er geen onzekerheid dat de plannen ook daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden.

9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de maatschappelijke uitvoerbaarheid zal in dit hoofdstuk nader ingegaan worden op de mogelijkheid tot inspraak en het verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro.

9.1 Inspraak

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan kan het gemeentebestuur de bevolking en andere belanghebbenden betrekken door een voorontwerp ter inzage te leggen. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is inspraak facultatief.

In eerste instantie is er in 2010 voor gekozen om geen voorontwerp ter inzage te leggen. In plaats van het ter inzage leggen van een voorontwerp bestemmingsplan is gekozen om op 2 november 2010 een inloopbijeenkomst te houden waarbij een ieder aanwezig kon zijn. Deze bijeenkomst is aangekondigd via de gemeentelijke informatiepagina in de krant en via de website. Daarnaast zijn direct belanghebbenden persoonlijk uitgenodigd. Tijdens deze bijeenkomst is door inhoudelijke specialisten van Rijkswaterstaat, de provincies en betrokken gemeenten informatie gegeven over de plannen, konden vragen gesteld worden over de plannen en opmerkingen en suggesties gegeven worden. Er waren tijdens deze inloopbijeenkomst zo'n 120 belangstellenden aanwezig.

Tijdens de avond waren de meningen over de tunnel overwegend positief. De extra veiligheid die ontstaat door het opheffen van de ongelijkvloerse kruisingen werd als zeer positief ervaren. Wel werd door aanwezigen gewezen op het feit dat er niet een nieuwe onveilige kruising gerealiseerd moet worden door de verdiepte aanleg. Met name het grote landbouwverkeer in combinatie met fietsers en de verdiepte aanleg was een belangrijk aandachtspunt. Alom werd er dan ook gepleit voor een brede(re) tunnel met gescheiden stroken voor langzaam- en gemotoriseerd verkeer. Ook voor alle betrokken partijen is dit een belangrijk aandachtspunt geweest tijdens de engineering van de tunnels.

Doordat het ontwerp opnieuw ter inzage gelegd wordt vanwege het gewijzigde ontwerp kunnen de zienswijzen die zijn binnengekomen gelijk gesteld worden met inspraakreacties op een voorontwerp bestemmingsplan. De indieners van de zienswijzen hebben allemaal inhoudelijk antwoord gekregen in de reactienota zienswijzen (d.d. april 2011). Deze reactienota is als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

9.2 Overleg 3.1.1. Bro

Op grond van artikel 3.1.1 Bro dient het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te voeren met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Met de VROM inspectie Oost heeft overleg plaatsgevonden over deze plannen. Gezamenlijk is geconstateerd dat er geen belangen zijn ten aanzien van onderwerpen waarvan de VROM inspectie de belangen behartigt.

Ook de provincie Overijssel heeft aangegeven dat er geen belangen spelen waar zij zich in eerste instantie over dienen uit te spreken. Ten aanzien van het aspect water wordt in het kader van het hydrologisch onderzoek, dat uitgevoerd wordt voor het technisch ontwerpen van de tunnels afstemming gezocht met het waterschap. Uit deze fase zijn geen beperkingen naar voren gekomen voor de realisatie van de plannen.

Ook tijdens de ter inzage periode hebben genoemde instanties geen zienswijze ingediend waaruit opgemaakt kan worden dat er geen belangen in het geding zijn van genoemde instanties.