

Historisch onderzoek N377
knelpunten 8, 12, 13, 14 en 18
ihkv bestemmingsplanwijziging

CONCEPT

Historisch onderzoek

Provincie Overijssel

september 2013
concept

Historisch onderzoek N377 knelpunten 8, 12, 13, 14 en 18 ihkv bestemmingsplanwijziging

CONCEPT

Historisch onderzoek

dossier : BC1618-103-106

registratienummer : MD-DE20130190

versie : 2

classificatie : Klant vertrouwelijk

Provincie Overijssel

september 2013

concept

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	2
2	ALGEMENE GEGEVENS	4
2.1	Huidige situatie	4
2.2	Geschiedenis en ligging	4
2.3	Bodemopbouw en geohydrologie	5
2.4	Bodemkwaliteitskaart	5
2.5	Knelpunten	6
3	KNELPUNT 8	7
3.1	Huidige en toekomstige situatie	7
3.2	Voormalig gebruik en bodembelastende activiteiten	7
3.3	Uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen	9
4	KNELPUNT 12	10
4.1	Huidige en toekomstige situatie	10
4.2	Voormalig gebruik en bodembelastende activiteiten	10
4.3	Uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen	11
5	KNELPUNT 13	13
5.1	Lokale situatie	13
5.2	Voormalig gebruik en bodembelastende activiteiten	13
5.3	Uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen	14
6	KNELPUNT 14	15
6.1	Lokale situatie	15
6.2	Voormalig gebruik en bodembedreigende activiteiten	15
6.3	Uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen	16
7	KNELPUNT 18	17
7.1	Lokale situatie	17
7.2	Voormalig gebruik en bodembedreigende activiteiten	17
7.3	Uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen	18
8	SAMENVATTING, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	19
9	COLOFON	22

BIJLAGEN

1	Regionale ligging knelpunten
2	Situering onderzoeksgebieden en ligging deellocaties
3	Historische gegevens gemeente De Wolden

1 INLEIDING

De provinciale weg N377 is een provinciale weg in de provincies Overijssel en Drenthe tussen Hasselt en Coevorden. De weg heeft een totale lengte van circa 45 km. Vanuit Hasselt gezien bereikt men nabij De Lichtmis de oprit naar de A28. De weg loopt onder andere recht door de kernen Nieuwleusen (Den Hulst) en Balkbrug terwijl de weg langs Dedemsvaart loopt met een viaduct ter hoogte van Dedemsvaart-Centrum.

Op 14 oktober 2009 hebben Provinciale Staten van Overijssel de Structuurvisie N340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld vastgesteld en het Combinatiealternatief als tracé voor de N340/N48 Zwolle - Ommen - Arriërveld gekozen. Onderdeel van het combinatiealternatief is dat de N377 van Lichtmis tot Slagharen duurzaam veiliger wordt ingericht met behoud van het huidige snelheidsregime. De N377 Lichtmis - Slagharen blijft een functie vervullen in de afwikkeling van het oost-westverkeer en vice versa. Dit betekent dat er trajectdelen zijn waar 100 km/h blijft gelden en tevens dat de maximum snelheid in de kernen Balkbrug en Nieuwleusen ongewijzigd blijft (50 km/h dan wel 70 km/h). De Provinciale Staten hebben binnen dit kader Gedeputeerde Staten gevraagd de N377 tussen de A28 en de N343 duurzaam veiliger in te richten, waar mogelijk voordat de uitvoering van de N340 / N48 Zwolle – Ommen start.

Voor de plannen bij de aansluiting van de noordelijk en zuidelijke parallelwegen ter hoogte van km 10 (knelpunt 8), de aansluiting N377/N48 (knelpunt 12), de aansluiting bij De Pol (knelpunt 13), de rotonde Rollepaal (knelpunt 14) en de kruising Drogteropslagen (knelpunt 18) moeten de bestemmingsplannen worden aangepast.

In opdracht van provincie Overijssel is in april 2013 door Royal HaskoningDHV een historisch onderzoek uitgevoerd naar (deel)locaties met mogelijke bodemverontreiniging ter plaatse van de N377, het tracé tussen Lichtmis en Slagharen. Het onderzoek is uitgevoerd voor deellocaties waar de wegaanpassing buiten het voor verkeer bestemde gebied plaatsvindt en een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is om de wegaanpassing mogelijk te maken.

Aanleiding

Aanleiding tot het historisch onderzoek is de geplande aanpassing van de N377.

Doelstelling

Doel van het historisch onderzoek is inzicht te verkrijgen in de aanwezigheid van locaties waar mogelijke bodemverontreinigingen kunnen voorkomen ter plaatse van de gebieden waar de wegaanpassing buiten het voor verkeer bestemde gebied plaatsvindt.

Onderzoeksstrategie en kwaliteit

Het historisch onderzoek is gebaseerd op de strategie voor een beperkt vooronderzoek uit de NEN 5725 (Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek, NEN, 2009). Als afbakening van de onderzoekslocatie is gekozen voor het de gebieden waar bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is om de wegaanpassing noodzakelijk te maken plus de direct aangrenzende percelen tot een maximale afstand van vijftig meter vanaf het voorlopig ontwerp. De motivering hierachter is dat bij kleinschalige gevallen van bodemverontreiniging de verspreiding rondom de verontreinigingsbron meestal niet meer bedraagt dan 50 meter. Verontreinigingsgevallen met een grootschalige verspreiding worden in de regel op een andere wijze opgespoord en gemonitord.

Ten behoeve van het historisch onderzoek is bij de betrokken instanties, waaronder de gemeenten Hardenberg en De Wolden informatie opgevraagd. Informatie vanuit de provincie Overijssel is verkregen via de digitale Bodematlas van de provincie Overijssel. Informatie vanuit de provincie Drenthe is verkregen van de digitale bodematlas van de provincie Drenthe. Indien benodigd is aanvullende informatie opgevraagd.

Hoewel het historische bodemonderzoek met de grootst mogelijke zorg is uitgevoerd, is Royal HaskoningDHV afhankelijk van de beschikbaar gestelde informatie uit de archieven en kan het voorkomen dat er informatie niet is verkregen of benoemd in onderhavig onderzoeksrapport. Een historisch onderzoek kan derhalve nimmer een absolute uitspraak doen over de aan- of afwezigheid van bodemverontreinigingen op een locatie. Ook een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 blijft in deze zin een steekproef.

Het blijft mogelijk dat er op een locatie bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden en bodemverontreiniging(en) zijn ontstaan welke niet bekend zijn. Royal HaskoningDHV aanvaardt dan ook geen aansprakelijkheid indien op enig moment onverhoopt wel bodemverontreiniging wordt aangetroffen.



Royal HaskoningDHV is lid van de VKB (Vereniging Kwaliteitsborging Bodemonderzoek).

Royal HaskoningDHV treedt op als onafhankelijk adviesbureau ten opzichte van de opdrachtgever en heeft geen belangen, in welke zin dan ook, ten aanzien van het terrein.

In onderhavig rapport worden achtereenvolgens behandeld:

- Algemene gegevens (hoofdstuk 2);
- Knelpunt 8 (hoofdstuk 3);
- Knelpunt 12 (hoofdstuk 4);
- Knelpunt 13 (hoofdstuk 5);
- Knelpunt 14 (hoofdstuk 6);
- Knelpunt 18 (hoofdstuk 7);
- Conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 7).

De in dit rapport vermelde locaties staan weergegeven op de overzichtstekeningen in bijlage 2. De referentienummers komen overeen met de codering op de tekeningen.

2 ALGEMENE GEGEVENS

2.1 Huidige situatie

De provinciale weg N377 is een provinciale weg in de provincies Overijssel en Drenthe tussen Hasselt en Coevorden. De weg heeft een totale lengte van circa 45 km. Vanuit Hasselt gezien bereikt men nabij De Lichtmis de oprit naar de A28. De weg loopt onder andere recht door de kernen Nieuwleusen (Den Hulst) en Balkbrug terwijl de weg langs Dedemsvaart loopt met een viaduct ter hoogte van Dedemsvaart-Centrum.

Het huidige project betreft het tracé Lichtmis-Slagharen (aansluiting N343) en is globaal gesitueerd tussen de hectometerpalen 7.8 en 31.8. Het tracé staat weergegeven op onderstaand figuur.



Figuur 1: Tracé N377 Lichtmis-Slagharen

2.2 Geschiedenis en ligging

Van Hasselt tot De Meele (ten westen van Nieuwleusen) ligt de N377 op noordoever van het kanaal De Dedemsvaart.

Van De Meele tot De Pol (ten westen van Dedemsvaart) ligt de N377 op het gedempte kanaal. Het kanaal is eind jaren '60 gedempt.

Bij De Pol volgde de Dedemsvaart een wat zuidelijker route door Dedemsvaart en Lutten, terwijl de N377 rechtdoor loopt en langs de noordkant van het deel van het Ommerkanaal dat gegraven is om de watervoerende functie van de Dedemsvaart te vervangen, naar Slagharen gaat. Vanaf hier volgt de N377 de Lutterhoofdwijk, een zijtak van de Dedemsvaart naar Coevorden.

Door de N377 heeft het globale tracé van Dedemsvaart een vervoersfunctie behouden. Langs de Dedemsvaart van Lichtmis tot aan Lutten en vandaar vanaf Slagharen langs de Lutterhoofdwijk naar Coevorden lag tot 1947 ook de Stoomtramlijn van de Dedemsvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij.

2.3 Bodemopbouw en geohydrologie

De bodemopbouw ter plaatse van de N377 kent grote verschillen. Het eerste watervoerende pakket bestaat uit zandige afzettingen van de Formaties van Boxtel, Kreftenheyen, Urk en Peize. De afzettingen in het eerste watervoerend pakket bestaan uit fijne en grove, soms slibhoudende zanden. In het holoceen zijn plaatselijk zand, klei en veenafzettingen ontstaan.

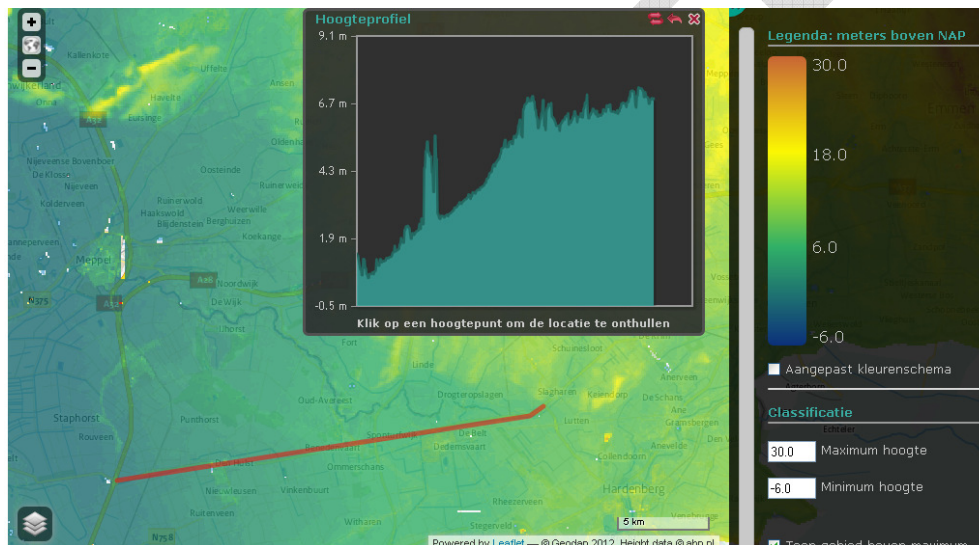
De ondoorlatende basis ligt in het oosten op circa 60 m -mv. en in het westen op circa 200-250 m -mv.

Demping van de Dedemsvaart heeft vanaf eind jaren '60 plaatsgevonden met onder andere grond/zand afkomstig uit gegraven vijvers langs het tracé.

De stromingrichting van het freatische grondwater is hoofdzakelijk westelijk gericht.

De grondwaterstand varieert tussen circa 0,5 en 1,5 m -mv.

De maaiveldhoogte ter plaatse van het tracé van de N377 tussen Lichtmis en Slagharen varieert van 0,5 m +NAP ter plaatse van Lichtmis tot circa 7,5 m + NAP ter plaatse van Slagharen. Het hoogteprofiel¹ is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: hoogteprofiel Actueel Hoogtebestand Nederland

2.4 Bodemkwaliteitskaart

De gemeente Hardenberg beschikt over een Bodemkwaliteitskaart en een Bodembeheersplan. Momenteel ligt een nieuw opgestelde bodemkwaliteitskaart voor de regio IJsselland ter inzage.

Uit bestaande en nieuwe bodemkwaliteitskaart blijkt dat het buitengebied van de gemeente Hardenberg in het algemeen als schoon kan worden beschouwd (voldoet aan Achtergrondwaarden). Alleen ter plaatse van de grotere kernen wordt de bodemkwaliteit betiteld als klasse Wonen.

¹ De piek ter hoogte van Nieuwleusen wordt zeer waarschijnlijk veroorzaakt door de nauwkeurigheid van het hoogtebestand en aanwezige bebouwing.

De bovengrond ter plaatse van provinciale en gemeentelijke wegbermen worden qua functie- en kwaliteitsklasse beoordeeld als de klasse Industrie omdat de verontreiniging hier in ieder geval in oorsprong afwijkt van de omliggende zone. Beneden 0,5 m -mv. is de grond echter niet door de functie beïnvloed en kan worden aangesloten bij de omliggende zone.

Grond met de klasse Industrie kan binnen de regio IJsselland worden toegepast ter plaatse van Kampen Haatland, de gemeente wegbermen (excl. Raalte) en provinciale wegbermen. Vanzelfsprekend kan grond met de klasse Industrie, conform Besluit bodemkwaliteit, ook worden toegepast in grootschalige bodemtoepassingen.

2.5 Knelpunten

Voor het traject zijn in totaal 19 knel- en verbeterpunten vastgesteld. Voor de plannen bij de aansluiting van de noordelijk en zuidelijke parallelwegen ter hoogte van km 10 (knelpunt 8), de aansluiting N377/N48 (knelpunt 12), de aansluiting bij De Pol (knelpunt 13), de rotonde Rollepaal (knelpunt 14) en de kruising Drogteropslagen (knelpunt 18) moeten de bestemmingsplannen worden aangepast.

De ligging van de knelpunten ten opzichte van de regionale situatie staan weergegeven in bijlage 1.

In navolgende hoofdstukken worden per voorgenoemd knel- en verbeterpunt de huidige en toekomstige situatie, het voormalige gebruik, bodembelastende activiteiten en eventueel uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen beschreven.

3 KNELPUNT 8

3.1 Huidige en toekomstige situatie

Knelpunt 8 bevindt zich tussen Den Hulst en Balkbrug ter hoogte van km 10 en is momenteel in gebruik als weiland en tuin.

Momenteel bestaat de N377 uit twee doorgaande rijstroken zonder uitvoegstroken voor verkeer dat rechtsaf de N377 wil verlaten. Voor linksafslaand verkeer is wel een voorsorteerstrook beschikbaar.



Figuur 3: Situatie knelpunt 8

Ter plaatse zullen de bestaande aansluitingen van de noordelijke en zuidelijke parallelwegen worden gereconstrueerd. Waarbij een middenberm wordt gecreëerd en zowel links als rechtsafslaand verkeer een voorsorteerstrook krijgt.

Op bijlage 2.1 is de nieuwe situatie ingetekend en aangegeven voor welke gebieden bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

3.2 Voormalig gebruik en bodembelastende activiteiten

Uit bestudering van topografisch kaarten uit 1896, 1910, 1922, 1933, 1954, 1964, 1975 en 1988 blijkt dat tot aan 1964 ter plaatse het kanaal de Dedemsvaart met schutsluis IV gesitueerd is geweest.

Tot aan 1933 was ten noorden van de Dedemsvaart een trambaan aanwezig. Ten zuiden van het kanaal was een straat aanwezig. De toenmalige sluis bevond zich nagenoeg ter plaatse van het huidige knelpunt en maakte gebruik van een stroomduiker aan de noordzijde.

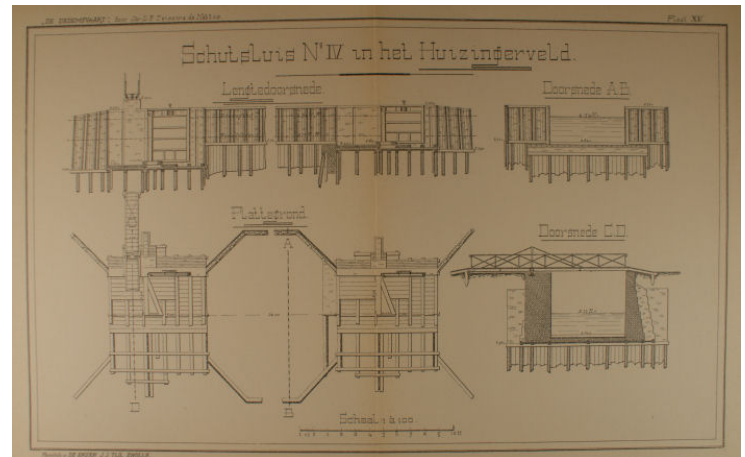
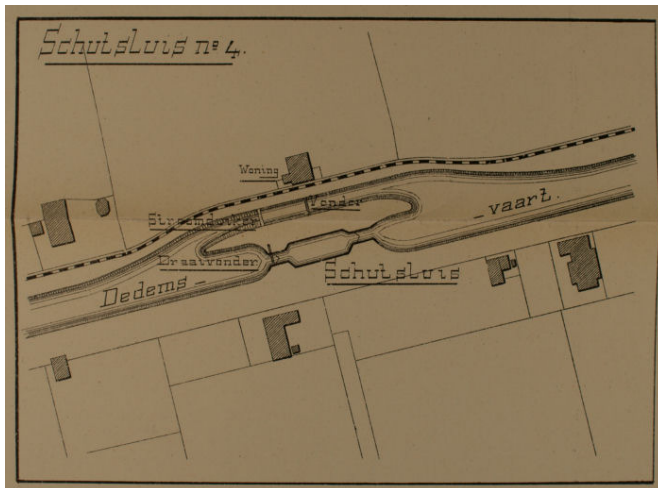


Figuur 4: Situatie 1896

Nabij de sluis zijn enkele woningen/boerderijen ingetekend. Uit archiefstudie bij de gemeente Hardenberg blijkt dat omliggende panden in het verleden in gebruik zijn geweest als woning, koffiehuis, bakkerij(en), smederij of café.

Omliggende percelen waren in agrarisch gebruik

Het historisch centrum Overijssel beschikt over kaarten met plattegronden en detailtekeningen van sluis IV. Te zien is dat de trambaan ten noorden van de Dedemsvaart liep en direct langs een woning. Zeer waarschijnlijk betreft dit de huidige woning Zwolseweg 227.



Figuren 5 en 5a: Plattegrond en detailtekening sluis IV

In het beeldarchief van de gemeente Hardenberg is een prentkaart aanwezig van de toenmalige sluis IV uit de periode 1925-1935. Op de afbeelding is de tramlijn op de noordoever (links) zichtbaar welke met een bocht om de stroomduiker loopt. De woning/sluiswachterswoning aan de linkerkant betreft zeer waarschijnlijk de huidige woning Zwolseweg 227. De woning(en) aan de rechterzijde van de foto betreffen zeer waarschijnlijk de huidige woningen Zwolseweg 176 en 176b.



Figuur 6: Prentkaart beeldarchief Hardenberg sluis IV 1925-1935

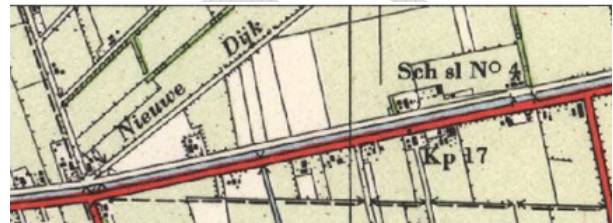
Op een topografische kaart uit 1933 is te zien dat de sluis ter plaatse is vervangen door een sluis iets meer oostelijk van de oorspronkelijke sluis. Er wordt geen gebruik meer gemaakt van een/de noordelijke omloop.

Ten noorden is nog een tramlijn zichtbaar en ten zuiden is nog een straat ingetekend.



Figuur 7: Situatie 1933

Op de topografische kaart uit 1954 wordt de tramlijn niet langer vermeld. Ten noorden van de Dedemsvaart is een weg zichtbaar. Vermoedelijk betrof dit het zogenaamde jaagpad.



Figuur 8: Situatie 1954

Op de topografische kaart uit 1975 is de huidige situatie zichtbaar. De N337 is zichtbaar ter plaatse van de voormalige Dedemsvaart met de huidige aansluitingen op de noordelijke en de zuidelijke parallelweg.

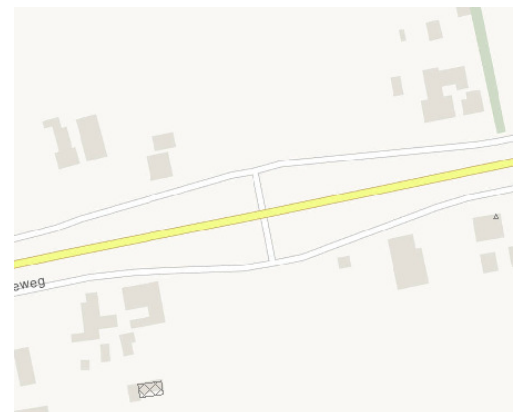


Figuur 9: Situatie 1974

3.3 Uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen

Binnen de gemeente Hardenberg en de provincie Overijssel zijn geen gegevens bekend omtrent uitgevoerde bodemonderzoeken ter plaatse van de percelen waarvoor een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is. Ook binnen een afstand van 50 meter van het knelpunt zijn geen bodemonderzoeken uitgevoerd.

Er wordt op basis van bovenstaande informatie niet verwacht dat ter plaatse van knelpunt 12 bodemverontreinigingen aanwezig zijn die een belemmering vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en het gebruik van de locatie als autoweg.



Figuur 10: Bodemonderzoeken en verdachte locaties Bodematlas provincie Overijssel

4 KNELPUNT 12

4.1 Huidige en toekomstige situatie

Knelpunt 12 bevindt zich ten oosten van Balkbrug en is momenteel in gebruik als weilanden, bosperceel en (perceels)sloten.

Ter plaatse zal, ten zuiden van de N377, een aansluiting worden gerealiseerd van het bedrijventerrein Katingerveld op de zuidelijke parallelweg. Tevens zal ten zuiden van de N377 een nieuwe oprit naar en afrit van de N48 richting Ommen-Raalte worden gerealiseerd.

Op bijlage 2.2 is de nieuwe situatie ingetekend en aangegeven voor welke gebieden bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

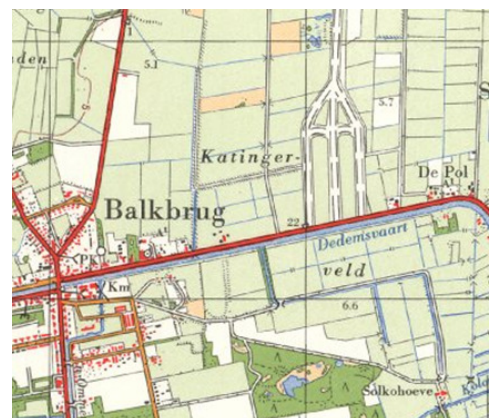
4.2 Voormalig gebruik en bodembelastende activiteiten

Uit bestudering van topografisch kaarten uit 1851, 1896, 1904, 1911, 1928, 1935, 1954, 1964, 1975 en 1988 blijkt dat tot aan 1964 alleen ten noorden van het kanaal De Dedemsvaart een straat gesitueerd is geweest. De percelen waren in agrarisch gebruik of als 'natuur' (veengebied).



Figuur 11: Situatie 1935

Op de topografische kaarten uit 1964 en 1975 staan de huidige op- en afrit ten noorden van de huidige N377 'als gepland' ingetekend. De onderhavige onderzoeksgebieden zijn nog immer in gebruik als weilanden en watergangen.



Figuur 12: Situatie 1964

Op de topografische kaart uit 1988 is te zien dat de huidige op- en afrit ten noorden, maar ook de huidige op- en afrit ten zuiden van de N377 naar de N48 zijn gerealiseerd. Daarbij is tevens de Dedemsvaart gedempt en is de N377 opgewaardeerd naar een weg met 2 x 1 rijbaan.

De Dedemsvaart is ter plaatse zeer waarschijnlijk gedempt met zand/grond afkomstig uit De Bosvijver en De Belte. Er wordt niet verwacht dat er grote hoeveelheden verontreinigde grond of puin voor deze demping is gebruikt.



Figuur 13: Situatie 1988

Ook is op de topografische kaart te zien dat enkele watergangen/sloten ter plaatse van de onderhavige onderzoekgebieden niet meer op de kaart zichtbaar zijn. Er wordt van uitgegaan dat deze zijn gedempt met gebiedeigen of schone grond afkomstig uit De Bosvijver en De Belte.

4.3 Uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen

Binnen de gemeente Hardenberg en de provincie Overijssel zijn geen gegevens bekend omtrent uitgevoerde bodemonderzoeken ter plaatse van de percelen waarvoor een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

Wel is een verkennend bodemonderzoek² uitgevoerd ter plaatse van het bedrijventerrein Katingerveld ten noorden van de N377. Hierbij zijn geen ernstige bodemverontreinigingen aangetoond.

Ter plaatse van de huidige op- en afrit van een naar de N48 ten noorden van de N377 is volgens de bodematlas van de provincie Overijssel vanaf 1967 een benzineservicestation aanwezig geweest. Hiervoor is in 2008 een historisch onderzoek uitgevoerd in kader van de werkvoorraad speedlocaties. Uit de rapportage³ van het historisch onderzoek blijkt dat verder onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van het benzineservicestation niet noodzakelijk is. Op basis van welke gegevens het vermoeden bestond dat ter plaatse een benzineservicestation aanwezig is geweest, is niet bekend. Op de historische kaarten is nimmer bebouwing zichtbaar ter plaatse van de betreffende op- en afrit, met uitzondering van het provinciale steunpunt sinds 1988.



Figuur 14: Bodemonderzoeken en verdachte locaties Bodematlas provincie Overijssel

² Eco Reest, rapportnr. 071211, 29 januari 2008

³ CSO, rapportnr. 08J077/OV016001533, 5 november 2008

Door de bodematlas van Overijssel wordt verder vermeldt dat ter plaatse van het perceel De Pol 1 een wegensteunpunt aanwezig is vanaf 1971. De ingetekende locatie betreft echter een woonhuis. Zeer waarschijnlijk is hier een foutieve locatie ingetekend voor het provinciale steunpunt nabij de oprit naar de N48 richting Hoogeveen. Tijdens een bodemonderzoek⁴ in 2006 ter plaatse van het daadwerkelijk provinciale steunpunt zijn alleen overschrijdingen van de streefwaarden aangetoond.

Er wordt op basis van bovenstaande informatie niet verwacht dat ter plaatse van knelpunt 12 bodemverontreinigingen aanwezig zijn die een belemmering vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en het gebruik van de locatie als autoweg.

CONCEPT

⁴ Tebodin, Milieukundig bodemonderzoek Steunpunt Balkbrug de Pol 1 te Balkbrug revisie 1, 6 december 2006, rapportnr.3415006

5 KNELPUNT 13

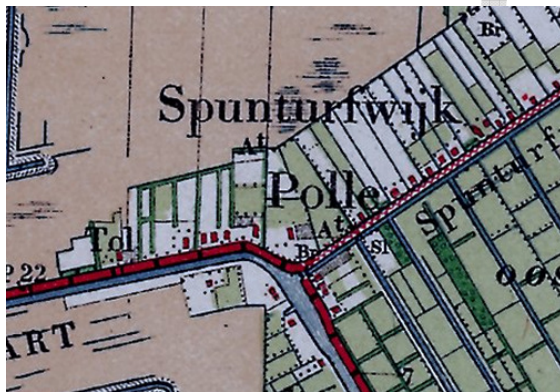
5.1 Lokale situatie

Knelpunt 13 bevindt zich ten oosten van Balkbrug nabij het buurtschap De Pol. Ter plaatse bestaat de N377 uit 2 x 1 rijstrook gescheiden door een brede groenstrook en bevinden zich geen voorsorteerstroken voor afslaand verkeer. Er zal een verbreding van de N377 naar 2 x 2 rijstroken worden gerealiseerd evenals sorteerstroken om af te slaan richting buurtschap De Pol en Het Rak. Bestemmingplanwijziging is alleen noodzakelijk voor de geplande aanleg van de sorteerstrook om, komende vanaf Slagharen, rechtsaf te slaan richting buurtschap De Pol.

Het gebied, waarvoor bestemmingsplanwijzigingen noodzakelijk is, is momenteel reeds in gebruik als berm van de N377. Op bijlage 2.3 is aangegeven voor welk gebied bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

5.2 Voormalig gebruik en bodembelastende activiteiten

Uit bestudering van topografisch kaarten uit 1851, 1896, 1904, 1911, 1928, 1935, 1954, 1964, 1975 en 1988 blijkt dat tot 1974 ter plaatse een bocht in de Dedemsvaart aanwezig is geweest. Ter plaatse van de onderhavige locatie bevonden zich een boerderij, weilanden en watergangen. Direct ten zuiden van de huidige straat Sponturfwijk bevond zich een wijk. Tot 1911 heette de watergang en straat Spunturfwijk.



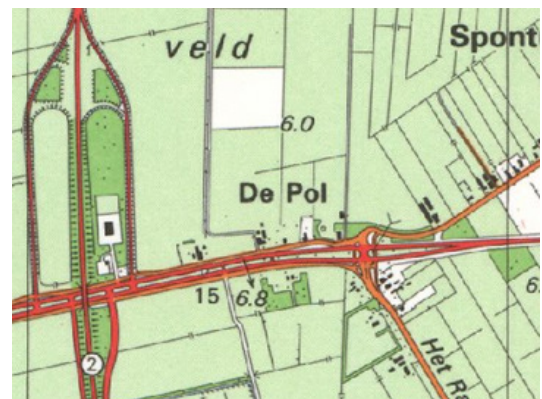
Figuur 15: Situatie 1911



Figuur 16: Situatie 1964

Op de historische kaart van 1988 is te zien dat de Dedemvaart en Sponturfwijk zijn gedempt en de N377 is gerealiseerd. De N377 is in oostelijke richting doorgetrokken en er is een aansluiting op de Sponturfwijk en Het Rak gerealiseerd.

Ook is te zien dat de woning/boerderij ten noordoosten van de voormalige bocht in de Dedemsvaart niet meer aanwezig is. Zeer waarschijnlijk is deze gesloopt om de aansluiting van de Sponturfwijk op de N377 mogelijk te maken.



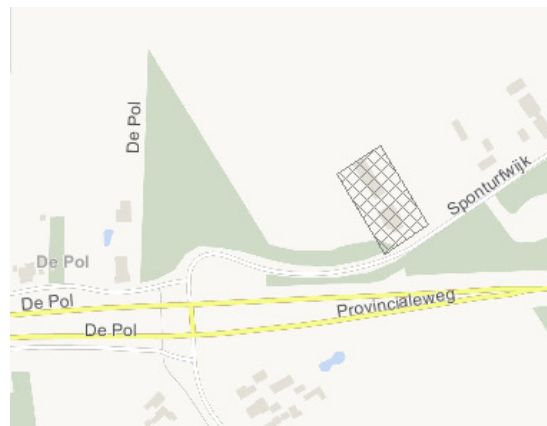
Figuur 17: Situatie 1988

5.3 Uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen

Uit de bodematlas van de provincie Overijssel blijkt dat ter plaatse van het perceel Sponturwijk 2 in het verleden een bodemonderzoek⁵ is uitgevoerd.

Aanvullend onderzoek wordt volgens de bodematlas niet noodzakelijk geacht en derhalve wordt van uitgegaan dat er geen of slechts licht verhoogde gehalten en/of concentraties zijn aangetoond. De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is om deze reden niet opgevraagd en ingezien.

Er wordt niet verwacht dat ter plaatse een (geval van) ernstig bodemverontreiniging aanwezig is die een belemmering vormt voor de bestemmingsplanwijziging en de te realiseren uitvoegstrook



Figuur 18: Bodemonderzoeken en verdachte locaties
Bodematlas provincie Overijssel

⁵ Eco Reest, referentie er-000737, 10 augustus 2000

6 KNELPUNT 14

6.1 Lokale situatie

Knelpunt 14 betreft de geplande aansluiting van de parallelweg (Langejacht) ten noorden van de N377 op de reeds aanwezige rotonde ten noordoosten van Dedemsvaart. De rotonde bevindt zich ter hoogte van hectometerpaal 27.4.

Ter plaatse is rotonde aanwezig waarmee de Industrieweg en de N377 met elkaar zijn verbonden. Momenteel is geen aansluiting van de noordelijke parallelweg (Langejacht) op de rotonde of N377 aanwezig en zal verkeer op deze parallelweg via Noord Stegeren moeten rijden of eerst de N377 moeten kruisen om verder via de N377 te kunnen reizen.



Figuur 19: Situatie knelpunt 14 kijkend in de richting van Dedemsvaart

De N377 bevindt zich ter plaatse aan de Noordzijde van het Ommerkanaal. Het gebied, waarvoor bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is, is momenteel in gebruik als weiland/akkerland en (perceels)sloten. Op bijlage 2.4 is aangegeven voor welke gebieden bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

6.2 Voormalig gebruik en bodembedreigende activiteiten

Uit bestudering van topografisch kaarten uit 1851, 1896, 1904, 1911, 1928, 1935, 1954, 1964, 1974 en 1988 blijkt dat tot aan 1974 weilanden en watergangen ter plaatse van de onderhavige onderzoekslocatie aanwezig waren.

De situaties in 1911 en 1974 zijn weergegeven op de figuren 12 en 13.



Figuur 20: Situatie 1911



Figuur 21: Situatie 1974

Op de topografische atlas uit 1988 is de N377 zichtbaar met een aansluiting van de Industrieweg. Er was toentertijd echter geen rotonde aanwezig. Wel is het Ommerkanaal zichtbaar

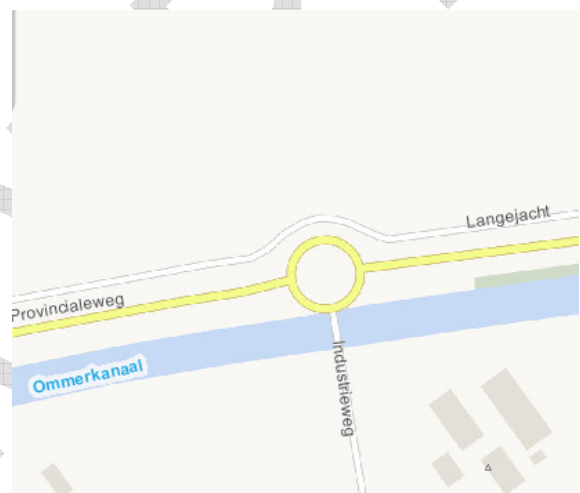


Figuur 22: Situatie 1988

6.3 Uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen

Binnen de gemeente Hardenberg en de provincie Overijssel zijn geen gegevens bekend omtrent uitgevoerde bodemonderzoeken of -saneringen ter plaatse van of in de directe omgeving van de percelen waarvoor bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

Er wordt niet verwacht dat ter plaatse een (geval van) ernstig bodemverontreiniging aanwezig is die een belemmering vormt voor de bestemmingsplanwijziging en de te realiseren aansluiting.



Figuur 23: Bodemonderzoeken en verdachte locaties Bodematlas provincie Overijssel

7 KNELPUNT 18

7.1 Lokale situatie

Knelpunt 18 betreft de kruising van de N377 met de Drogtropslagen ter hoogte van buurtschap De Tippe (gemeente De Wolden, provincie Drenthe).

De N377 bevindt zich ter plaatse aan de noordzijde van het Ommerkanaal. Direct ten noorden van de N377 bevindt zich de straat Langejacht.

De N377 bevindt zich geheel binnen de gemeente Hardenberg (provincie Overijssel). De kruising bevindt zich ter hoogte van hectometerpaal 29.8. Ter plaatse zal een viaduct worden gerealiseerd. De voet van het viaduct zal binnen de gemeente De Wolden worden gerealiseerd.

Het gebied waarvoor bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is, is momenteel in gebruik als weiland/akkerland en (perceels)sloten. Op bijlage 2.5 is aangegeven voor welke gebieden bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

7.2 Voormalig gebruik en bodembedreigende activiteiten

Uit bestudering van topografisch kaarten uit 1851, 1904, 1912, 1931, 1935, 1954, 1964 blijkt dat de huidige weg Drogtropslagen in het verleden een wijk (De Ongelukkige Wijk) betrof met naastgelegen weg.

Op de topografische kaart uit 1904 is een boerderij zichtbaar ten oosten voor de voormalige wijk en ten noorden van de N377. Op de topografische kaart uit 1964 is deze boerderij reeds niet meer zichtbaar. Ter plaatse van de huidige N377 en het Ommerkanaal en de 'kruising' met De Tippe is tot 1964 een boerderij zichtbaar. Ter plaatse van het geplande viaduct zijn alleen watergangen en weilanden aanwezig geweest. Op de historische kaarten uit 1975 en 1986 is deze wijk niet meer zichtbaar maar wel de N377 en het Ommerkanaal.



Figuur 25: Situatie 1904



Figuur 26: Situatie 1964



Figuur 24: Situatie 1975

7.3 Uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen

Binnen de gemeenten Hardenberg en De Wolden de provincies Overijssel en Drenthe zijn geen gegevens bekend omtrent uitgevoerde bodemonderzoeken of -saneringen ter plaatse van of in de directe omgeving van de percelen waarvoor bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is. Wel bevindt zich een bovengrondse dieseltank ter plaatse van het perceel De Tippe 6.

Door de gemeente De Wolden wordt aangegeven geen informatie te bezitten omtrent deze dieseltank. De historische informatie van de gemeente De Wolden is opgenomen als bijlage 3. Gezien de situering van de bebouwing wordt er niet verwacht dat een eventuele verontreiniging veroorzaakt door deze dieseltank zich heeft verspreid tot of zal worden beïnvloed door het nieuw te realiseren viaduct.

CONCEPT

8 SAMENVATTING, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In opdracht van provincie Overijssel is in april 2013 door Royal HaskoningDHV een historisch onderzoek uitgevoerd naar deellocaties met mogelijke bodemverontreiniging ter plaatse van de N377, het tracé tussen Lichtmis en Slagharen. Het onderzoek is uitgevoerd voor deellocaties waar de wegaanpassing buiten het voor verkeer bestemde gebied plaatsvindt en een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is om de wegaanpassing mogelijk te maken.

De provinciale weg N377 is een provinciale weg in de provincies Overijssel en Drenthe tussen Hasselt en Coevorden. De weg heeft een totale lengte van circa 45 km. Vanuit Hasselt gezien bereikt men nabij De Lichtmis de oprit naar de A28. De weg loopt onder andere recht door de kernen Nieuwleusen (Den Hulst) en Balkbrug terwijl de weg langs Dedemsvaart loopt met een viaduct ter hoogte van Dedemsvaart-Centrum.

Aanleiding

Aanleiding tot het historisch onderzoek is de geplande aanpassing van de N377.

Doelstelling

Doel van het historisch onderzoek is inzicht te verkrijgen in de aanwezigheid van locaties waar mogelijke bodemverontreinigingen kunnen voorkomen ter plaatse van de gebieden waar de wegaanpassing buiten het voor verkeer bestemde gebied plaatsvindt.

Het historisch onderzoek is gebaseerd op de strategie voor een beperkt vooronderzoek uit de NEN 5725 (Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek, NEN, 2009). Ten behoeve van het historisch onderzoek is bij de betrokken instanties, waaronder de gemeenten Hardenberg en De Wolden informatie opgevraagd. Informatie vanuit de provincie Overijssel is verkregen via de digitale Bodematlas van de provincie Overijssel. Informatie vanuit de provincie Drenthe is verkregen van de digitale bodematlas van de provincie Drenthe. Indien benodigd is aanvullende informatie opgevraagd.

Hoewel het historische bodemonderzoek met de grootst mogelijke zorg is uitgevoerd, is Royal HaskoningDHV afhankelijk van de beschikbaar gestelde informatie uit de archieven en kan het voorkomen dat er informatie niet is verkregen of benoemd in onderhavig onderzoeksrapport. Een historisch onderzoek kan derhalve nimmer een absolute uitspraak doen over de aan- of afwezigheid van bodemverontreinigingen op een locatie. Ook een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 blijft in deze zin een steekproef.

Het blijft mogelijk dat er op een locatie bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden en bodemverontreiniging(en) zijn ontstaan welke niet bekend zijn. Royal HaskoningDHV aanvaardt dan ook geen aansprakelijkheid indien op enig moment onverhoopt wel bodemverontreiniging wordt aangetroffen.

Knelpunt 8

Ter plaatse van de percelen ter plaatse van knelpunt 8, waarvoor bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is, hebben voor zover bekend geen bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden en zijn geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Wel zijn enkele panden in de directe omgeving in gebruik geweest als koffiehuis, bakkerij(en), smederij of café. Er wordt niet verwacht dat deze activiteiten een ernstige bodemverontreiniging hebben veroorzaakt ter plaatse van de gebieden waar bestemmingsplanwijziging voor plaatsvindt.

De verwachte bodemkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en het gebruik van de percelen als provinciale weg.

Knelpunt 12

Ter plaatse van of in de directe omgeving van de percelen van knelpunt 12 waarvoor bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is hebben voor zover bekend geen bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden en zijn geen bodemonderzoeken uitgevoerd.

De verwachte bodemkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en het gebruik van de percelen als provinciale weg.

Knelpunt 13

Ter plaatse van of in de directe omgeving van de percelen ter plaatse van knelpunt 13, waarvoor bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is, hebben voor zover bekend geen bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden en zijn geen bodemonderzoeken uitgevoerd.

De verwachte bodemkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en het gebruik van de percelen als provinciale weg.

Knelpunt 14

Binnen de gemeente Hardenberg en de provincie Overijssel zijn geen gegevens bekend omtrent uitgevoerde bodemonderzoeken of -saneringen ter plaatse van of in de directe omgeving van de percelen ter plaatse van knelpunt 14 waarvoor bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

De verwachte bodemkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor het gebruik van de percelen als provinciale weg.

Knelpunt 18

Binnen de gemeenten Hardenberg en De Wolden de provincies Overijssel en Drenthe zijn geen gegevens bekend omtrent uitgevoerde bodemonderzoeken of -saneringen ter plaatse van of in de directe omgeving van de percelen ter plaatse van knelpunt 18 waarvoor bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

De verwachte bodemkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor het gebruik van de percelen als provinciale weg.

Algehele conclusies en aanbevelingen

Uit het historische bodemonderzoek blijkt dat, voor zover bekend, ter plaatse van de knelpunten geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden en geen bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Wel zijn in de directe omgeving van enkele knelpunten bodemonderzoeken uitgevoerd. Hierbij zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreinigingen aangetoond welke een belemmering vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijzigingen.

De verwachte bodemkwaliteit ter plaatse van de knelpunten vormt geen belemmering voor het gebruik van de percelen als provinciale weg.

Tijdens (graaf)werkzaamheden op de locaties dient men te allen tijde alert te zijn op mogelijke aanwezige verontreinigingen en dient bij het vermoeden van bodemverontreiniging het bevoegd gezag Wet bodembescherming (zijn de provincie Overijssel) geïnformeerd te worden alvorens de werkzaamheden voortgezet kunnen worden. Indien, in afwijking van de verwachting, tijdens de ontgraving van de grond

bijmenging van bodemvreemde materialen of aanwijzingen voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging worden waargenomen kan deze grond niet zonder aanvullend onderzoek worden ontgraven of toegepast.

CONCEPT

9 COLOFON

der N377 knelpunten

Opdrachtgever : Provincie Overijssel
Project : Historisch onderzoek N377knelpunten 8, 12, 13, 14 en 18
Dossier : BC1618-103-106
Omvang rapport : 22 pagina's
Auteur : Jessy Venhuis
Interne controle : Nick Voogsgeerd
Projectleider : Jorrit Stegeman
Projectmanager : Rob Huisman
Datum : 10 september 2013
Naam/Paraaf :

NV

CONCEPT

HaskoningDHV Nederland B.V.

Verlengde Kazernestraat 7

7417 ZA Deventer

Postbus 927

7400 AX Deventer

T (088) 348 63 00

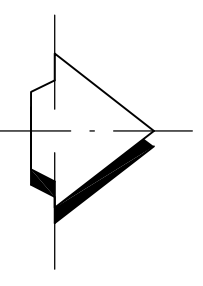
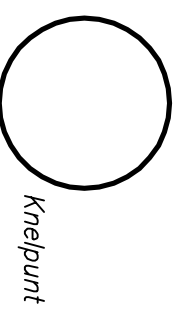
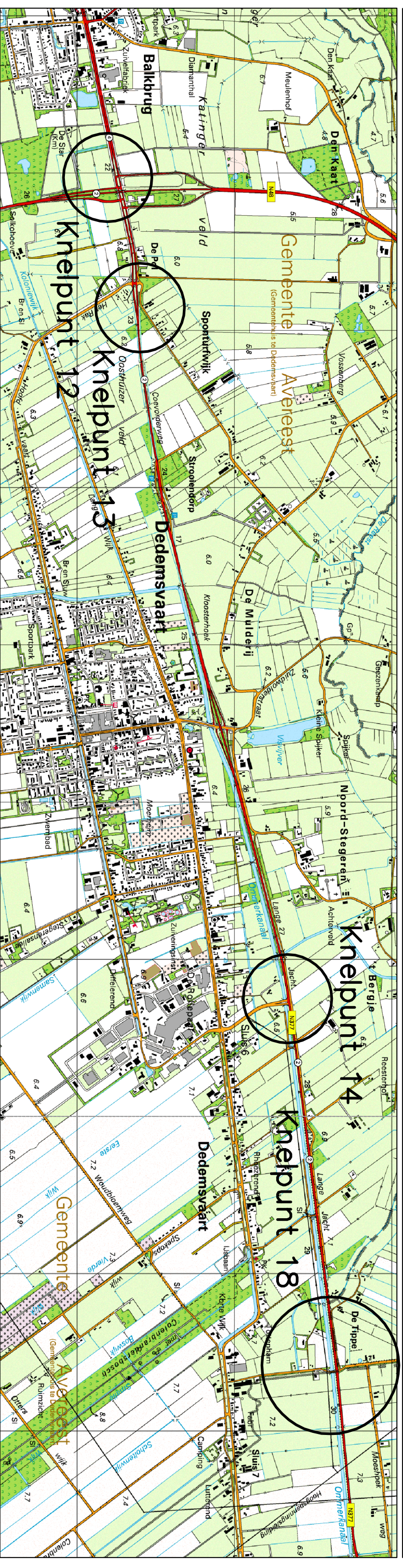
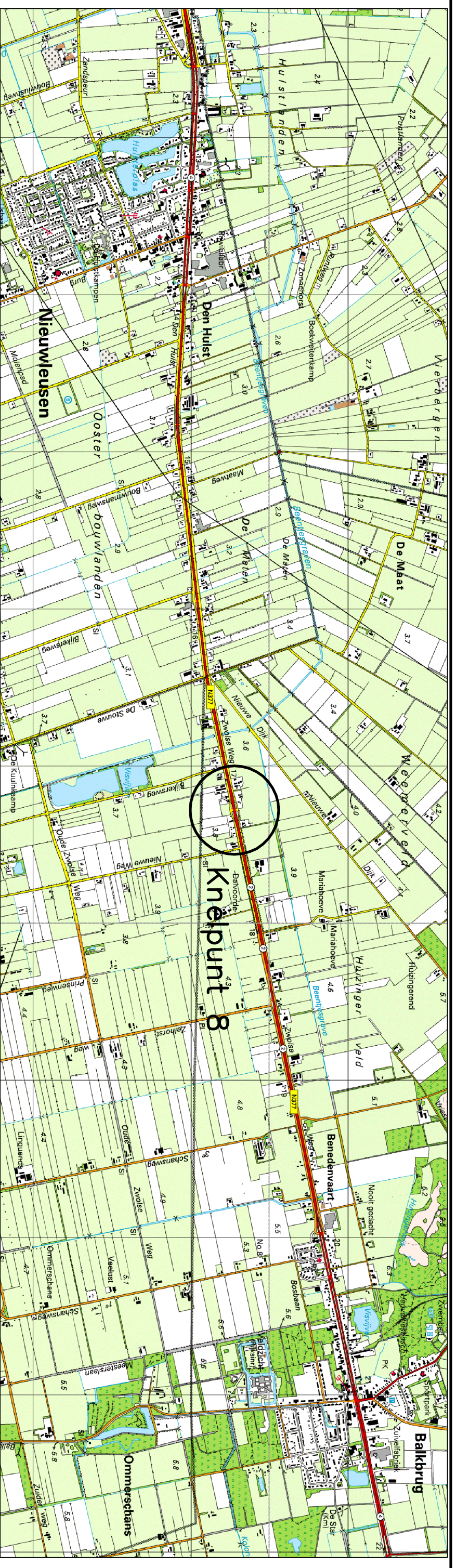
F (088) 348 63 01


E info@rhdhv.com

W www.royalhaskoningdhv.com

BIJLAGE 1 Regionale ligging knelpunten

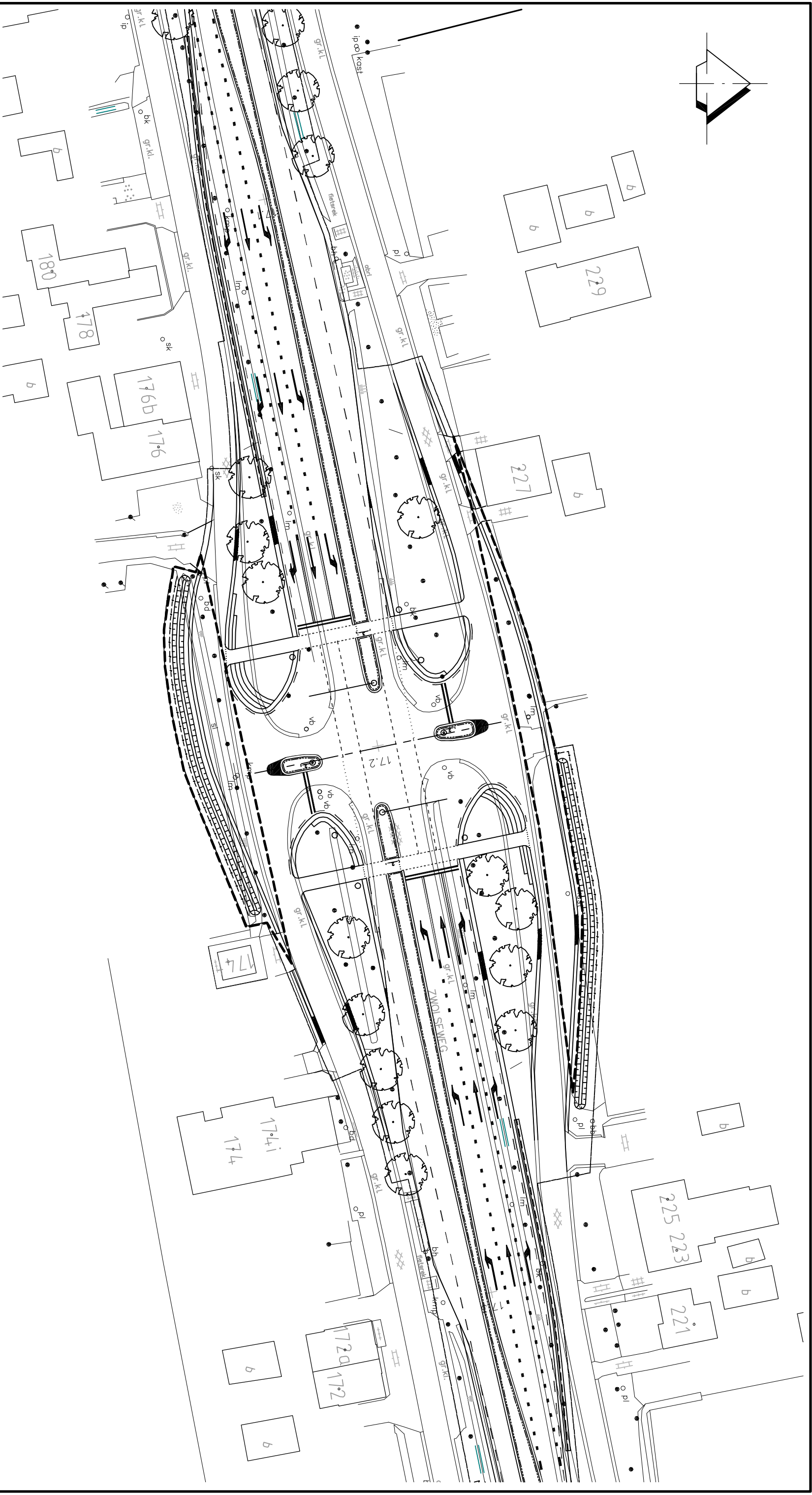
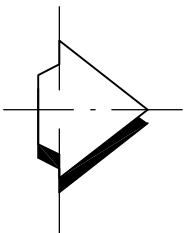
CONCEPT



omschrijving		aut.	con.	get.	datum	ver.	status
 <p>Project : N377 Opdrachtgever : Provincie Overijssel Omschrijving : Sitering Knelpunten Projectfase : Historisch onderzoek bestemmingsplannen</p>							
BL Planning & Strategie BU, Regionale & Stedelijke ontwikkeling Noord Dewater							
dossiernummer	: BC1618-103-106						
bestandsnaam	: BC1618-103-108						
behoort bij : MD-DE20130190 peil t.o.v. : N.A.P.							
plotschaal	: 1:1						
format	: A3						
maten in : m school : 1:25000							
tekeningnr : 1							
JV	10.09.'13	A					concept

BIJLAGE 2 Situering onderzoeksgebieden en ligging deellocaties

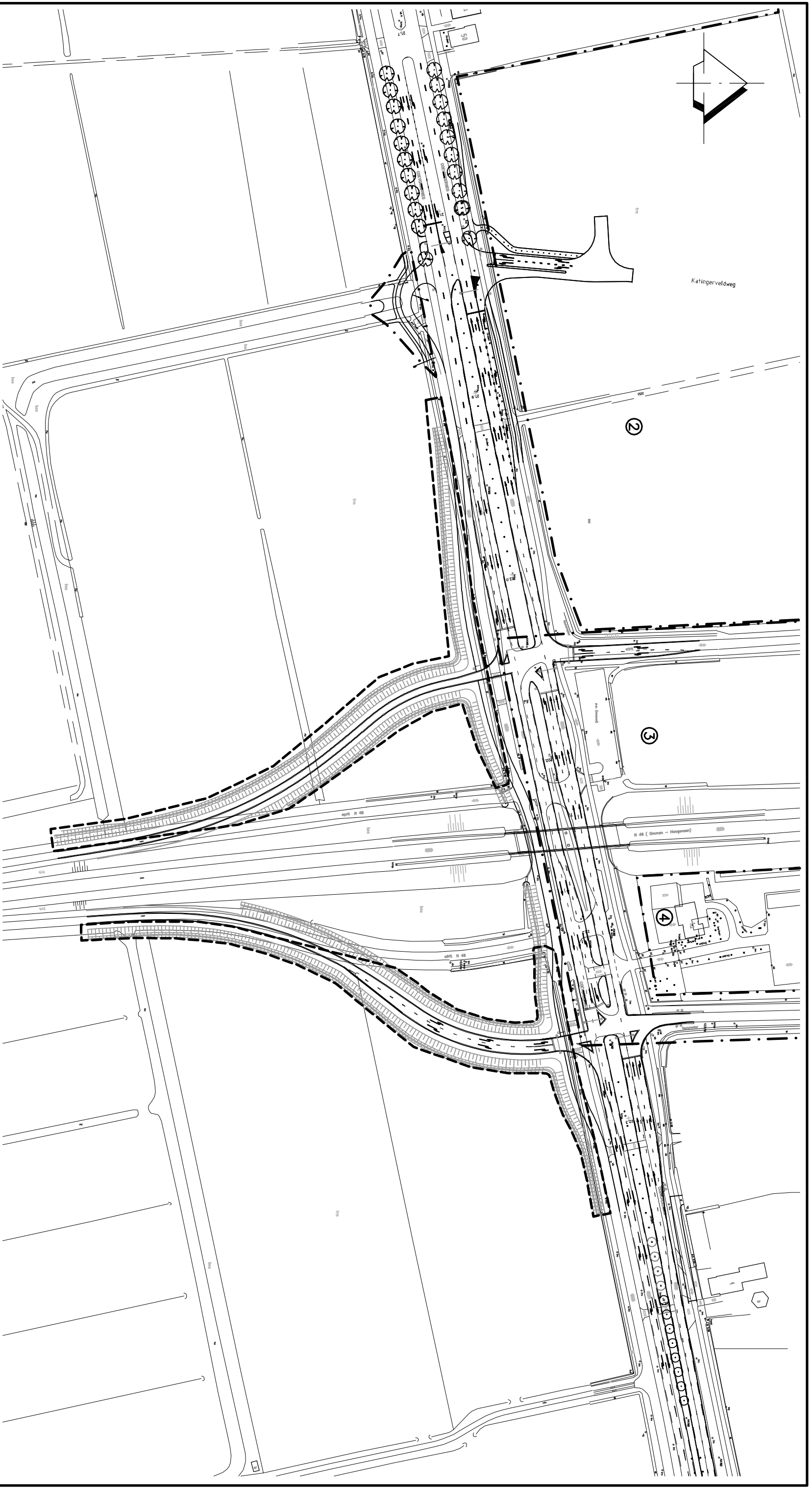
CONCEPT




LEGENDA

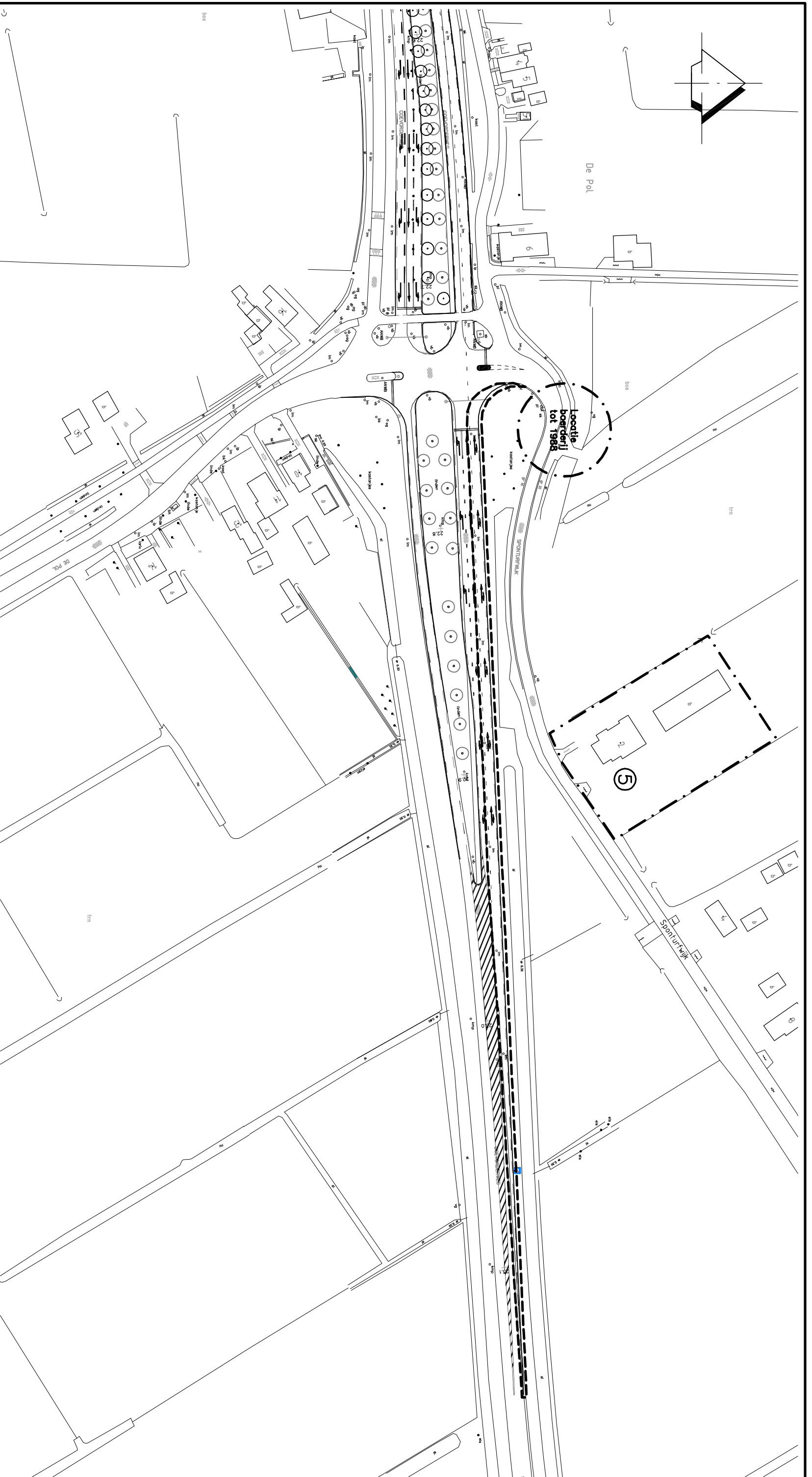
- ③ Referentienummer rapportage
- Locatiegrens bestemmingsplanwijziging
- Locatiegrens historische gegevens

omschrijving		out.	con.	get.	JV	10.09.'13	A	concept
 BL Planning & Strategie BU Regionale & Stedelijke ontwikkeling Noord Denter		Project : N377 Opdrachtgever : Provincie Overijssel Omschrijving : Situering deellocaties en verontreiniging Projectfase : Historisch onderzoek Bestemmingsplan Kneipunt 8						
dossiernummer	: BC1618-103-106	behoort bij	: MD-DE20130190	peil t.o.v.	: N.A.P.	school	:	1:1500
bestandsnaam	: BC1618-103-106	plotschaal	: 1:1	maten in	: m	tekeningnr	:	2.1
		formaat	: A3					




- LEGENDA**
- ③ Referentienummer rapportage
 - - - - - Locatiegrens bestemmingsplanwijziging
 - . - - - Locatiegrens historische gegevens

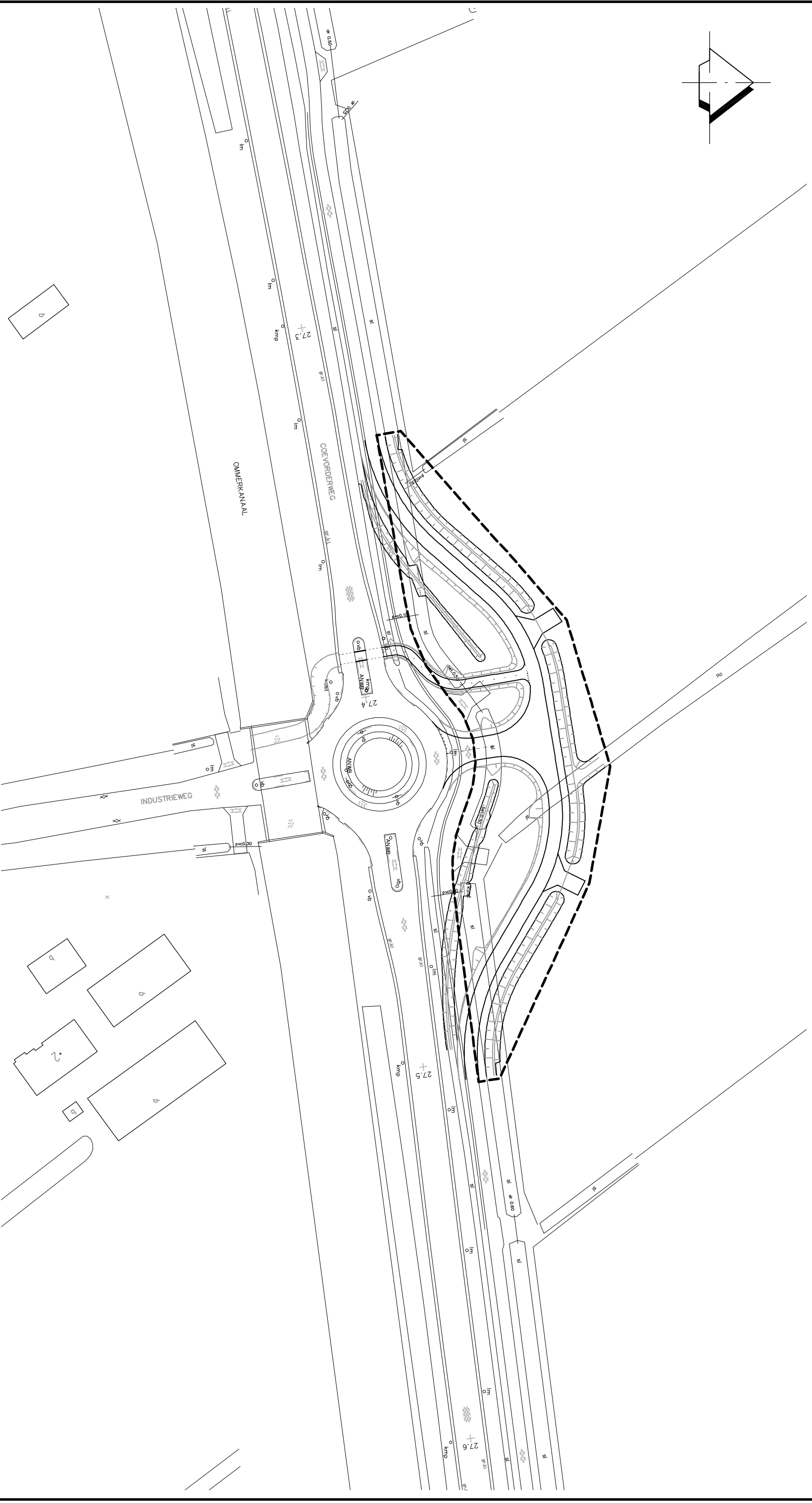
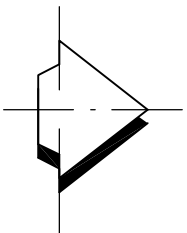
omschrijving		out.	con.	get.	datum	ver.	status
 <p>Project : N377</p> <p>Opdrachtgever : Provincie Overijssel</p> <p>Omschrijving : Situering deallocaties en verontreiniging</p> <p>Projectfase : Historisch onderzoek Bestemmingsplan Kneipunt 12</p>					10.09.'13	A	concept
<p>BL Planning & Strategie BU Regionale & Stedelijke ontwikkeling Noord Doverter</p>		<p>Project : N377</p> <p>Opdrachtgever : Provincie Overijssel</p> <p>Omschrijving : Situering deallocaties en verontreiniging</p> <p>Projectfase : Historisch onderzoek Bestemmingsplan Kneipunt 12</p>		<p>behooft bij : MD-DE20130190</p> <p>peil t.o.v. : N.A.P.</p>		<p>school : 1:2000</p>	
<p>dossiernummer : BC1618-103-106</p> <p>bestandsnaam : BC1618-103-106</p>		<p>plotschaal : 1:1</p> <p>maten in : m</p>		<p>formaat : A3</p>		<p>tekeningnr : 2.2</p>	



LEGENDA


- ③ Referentienummer rapportage
- Locatiegrens bestemmingsplanwijziging
- · - Locatiegrens historische gegevens

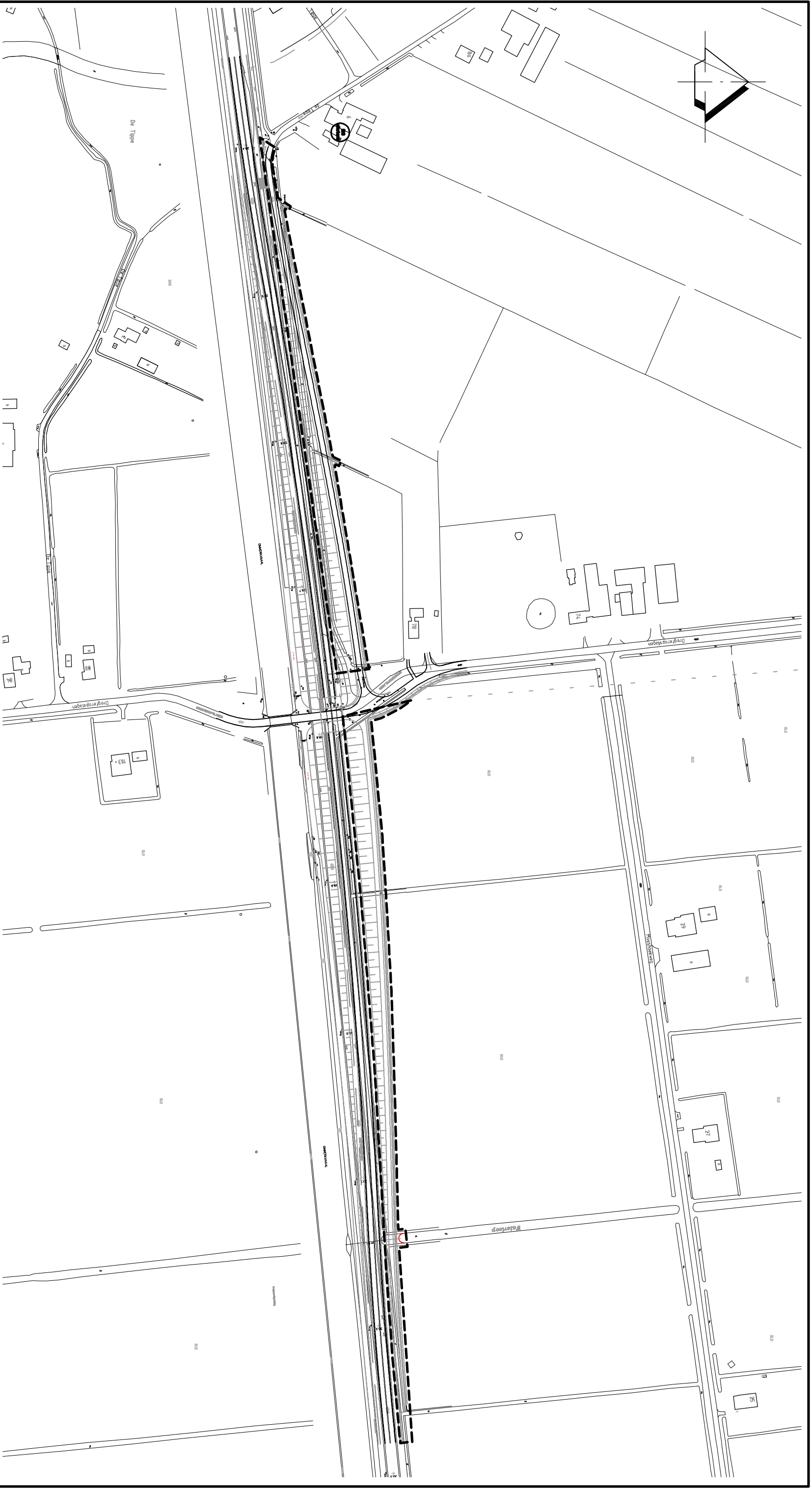
omschrijving	out.	con.	get.	JV	10.09.'13	A	concept
<p>Project : N377</p> <p>Opdrachtgever : Provincie Overijssel</p> <p>Omschrijving : Situering deallocaties en verontreiniging</p> <p>Projectfase : Historisch onderzoek Bestemmingsplan Kneepunt 13</p>							
<p>omschrijving</p>							
<p>BL Planning & Strategie  Royal HaskoningDHV <i>Enhancing Society Together</i> BU. Regionale & Stedelijke ontwikkeling Noord Deventer</p>							
dossiernummer	: BC1618-103-106						
bestandsnaam	: BC1618-103-106						
behoort bij : MD-DE20130190		peil t.o.v. : N.A.P.					
plotschaal : 1:1		maten in : m					
formaat : A3				schaal : 1:1500		tekeningnr : 2.3	




LEGENDA

- ③ Referentienummer rapportage
- Locatiegrens bestemmingsplanwijziging
- . - Locatiegrens historische gegevens

omschrijving		out.	con.	get.	datum	ver.	status	
 <p>Project : N377 Opdrachtgever : Provincie Overijssel Omschrijving : Situering deallocaties en verontreiniging Projectfase : Historisch onderzoek Bestemmingsplan Kneepunt 14</p>					JV	10.09.'13	A	concept
BL Planning & Strategie BU Regionale & Stedelijke ontwikkeling Noord Denter		behoort bij : MD-DE20130190 peil t.o.v. : N.A.P.		plotschaal : 1:1 maten in : m		school : 1:1000		
dossiernummer : BC1618-103-106 bestandsnaam : BC1618-103-106		formaat : A3		tekeningnr : 2.4				



omschrijving	out.	con.	get.	JV	10.09.'13	A	concept
<p>  Project : N377 Opdrachtgever : Provincie Overijssel Omschrijving : Situering deallocaties en verontreiniging Projectfase : Historisch onderzoek Bestemmingsplan Kneipunt 18 </p>							
BL. Planning & Strategie BU. Regionale & Stedelijke ontwikkeling Noord Deventer							
dossiernummer : BC1618-103-106	behoort bij : MD-DE20130190		peil t.o.v. : N.A.P.		schaal : 1:2500		
bestandsnaam : BC1618-103-106	plotschaal : 1:1		maten in : m		tekeningnr : 2.5		
bestandsnaam : BC1618-103-106	formaat : A3						

BIJLAGE 3 Historische gegevens gemeente De Wolden

CONCEPT

Formulier Bodem/Milieu-informatie



Invullen door gemeente

Datum ontvangst : 17 april 2013
Aanvraagnummer : 23024-35904

Gegevens aanvrager

Naam instantie: Haskoning DHV Nederland B.V.
Naam: Jessy Venhuis
Geslacht: V
(post)Adres: Postbus 927
Postcode: 7400 AX
Plaats: Deventer
Telefoonnummer: 088-3486324 / 06-15093212
Fax:

Adres perceel: **N377 buurtschap de Tippe/Drogteropslagen**

Bodem informatie

Zijn er op de locatie (water)bodemonderzoeken uitgevoerd of hebben (water)bodemsaneringen plaatsgevonden? Ja Nee
X

Zo ja, welke onderzoeken/saneringen zijn uitgevoerd en wat waren de conclusies? X
Toelichting:

Zijn er op aangrenzende percelen bodemonderzoeken/ bodemsaneringen uitgevoerd? Zo ja, welke? X
Toelichting:

Zijn er binnen de gemeente grootschalige gevallen van bodemverontreiniging of gebieden met verhoogde concentraties van verontreinigende stoffen bekend die zich zouden kunnen uitstrekken tot de locatie? X
Toelichting:

Tanks

Is er een brandstoftank geregistreerd op de locatie? Ja Nee
X

Is er een brandstoftank geregistreerd op aangrenzende percelen? X
De Tippe 6, geen gegevens van bekend bij ons, misschien dat provincie een Kiwaverklaring in bezit heeft.

Milieu

Is de locatie geregistreerd in het Wet milieubeheerarchief / Hinderwet archief? Ja Nee
Zo ja, welke bedrijfsactiviteiten worden thans verricht op de locatie? X
Toelichting:

Zijn aangrenzende percelen geregistreerd in het Wet milieubeheerarchief/ Hinderwetarchief? Zo ja, welke bedrijfsactiviteiten worden thans verricht op de locatie? X
Toelichting:

De Tippe 6,
Zijn aangrenzende percelen geregistreerd in het Wet milieubeheerarchief/ Hinderwetarchief? Zo ja, welke bedrijfsactiviteiten werden in het verleden verricht op de locatie? X
Toelichting:

Overig

Zijn er met betrekking tot de huidige locatie en aangrenzende percelen relevante bijzondere gemeentelijke archieven die nog geraadpleegd moeten worden? Zo ja, wat voor informatie is hier te verkrijgen?

Ja Nee

X

Is er wat bekend over ophogingen, dempingen, stortingen, opvullingen op de locatie? Zo ja, wat? (aard, materialen, periode)

x

Zijn er nog bijzonderheden te melden?

X

Datum: 7 mei 2013

Plaats: Zuidwolde

Ingevuld door: Anja van Ruitenbeek
