



**Gemeente Kampen**  
Ruimtelijke onderbouwing d.d. 3 juli 2013  
**Reconstructie Veilingweg fase II**

---

---

# 1 Inleiding

De gemeenteraad van Kampen heeft op 21 juli 2011 besloten om de in te stemmen met de planontwikkeling aan de Veilingweg te IJsselmuiden. Doel van het project is een opwaardering van de Veilingweg om deze weg verkeersveiliger te maken en bij te dragen aan een landschappelijke en ruimtelijke kwaliteitsverbetering. Op 12 juli 2012 heeft de gemeenteraad ingestemd met een begrotingswijziging die de uitvoering van dit project financieel mogelijk maakt.

Dit project is opgedeeld in 2 fasen. In fase 1 worden de oversteekplaatsen aan de Veilingweg heringericht en zal de weg beter landschappelijk worden ingepast. Alle werkzaamheden van fase 1 zijn mogelijk binnen het recent vastgestelde bestemmingsplan IJsselmuiden Oost.

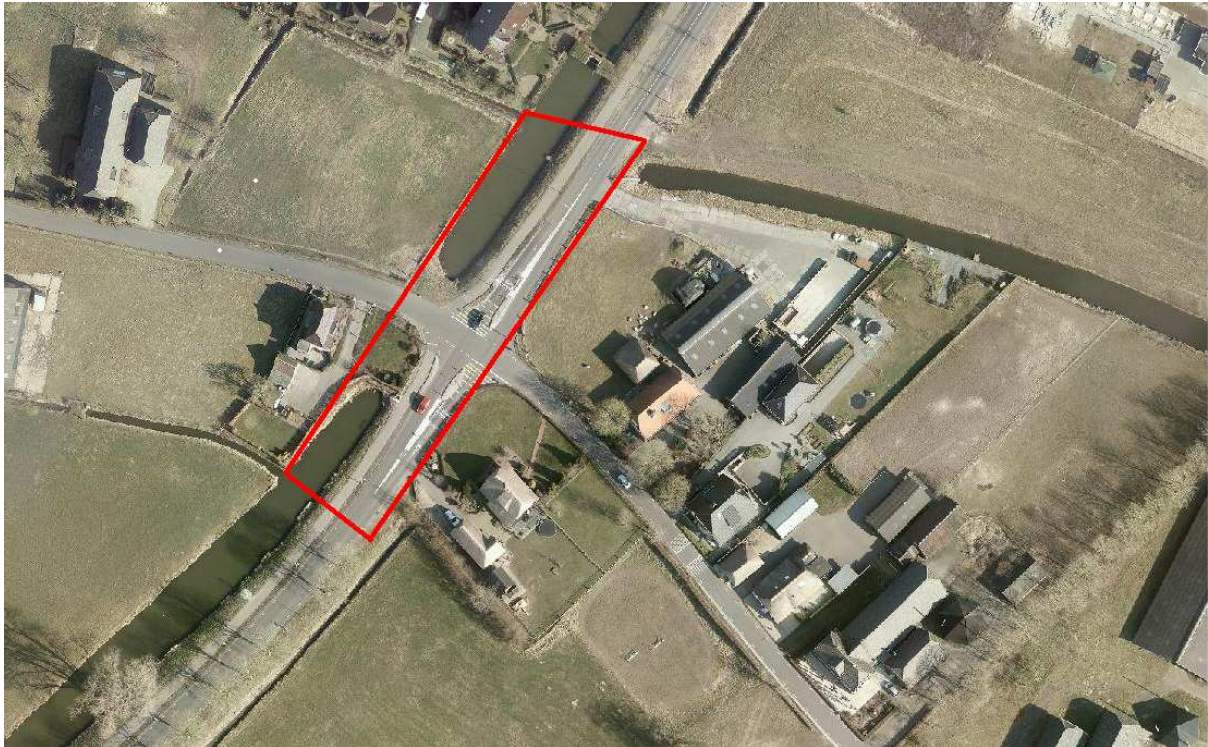
In fase 2 zal het kruispunt van de Veilingweg met de Oosterholtseweg worden aangepast. Deze aanpassing houdt onder meer in dat er aparte fietsstroken worden aangelegd rondom het kruispunt. Ook zal watergang 'de Trekvaart' ten westen van de Veilingweg nabij het bovengenoemde kruispunt worden doorgetrokken op de plek waar nu een particuliere tuin is gelegen. De Oosterholtseweg zal in westelijke richting via een nieuwe brug over deze doorgetrokken Trekvaart bereikbaar zijn. Daarnaast wordt de watergang ten noorden van het perceel Oosterholtseweg 32 (deels) in noordelijke richting verlegd en worden langs de Trekvaart natuurvriendelijke oevers aangelegd.

Het realiseren van (bouw)werken en werkzaamheden in fase 2 passen gedeeltelijk niet in de hier geldende bestemmingsplannen. De gemeente Kampen heeft op 21 januari 2013 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor deze werken en werkzaamheden.

## 1.1 Ligging projectgebied

De Veilingweg is gelegen aan de oostzijde van de kern IJsselmuiden en is de verbinding tussen de Zwolseweg en het bedrijventerrein 'de Koekoek'. De kruising van de Veilingweg met de Oosterholtseweg is gelegen ten zuiden van de woonwijken Losse Landen en Oosterholt-Noord.

Op Afbeelding 1 is de ligging van het plangebied weergegeven. Het plangebied of projectbesluitgebied is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit naar aanleiding van ingediende zienswijzen. Zie ook paragraaf 3.1.2 en 4.2.



Afbeelding 1: ligging plangebied aan de Veilingweg

## 1.2 Geldend bestemmingsplan

Fase 2 van het project 'Reconstructie Veilingweg' is gelegen in diverse bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan	Datum vastgesteld	Bestemmingen	Nieuwe bestemming
Buitengebied 1970	13-10-1970	Agrarisch Gebied I	Verkeer en Water
Buitengebied IJsselmuiden	08-11-1993	Eengezinshuizen E1-O Tuinen, Water, Agrarisch gebied	Verkeer en Water
Losse Landen	15-12-1980	Eengezinshuizen E1-O	Verkeer en Water
Oosterholt Noord	16-12-2004	Agrarisch gebied	Verkeer en Water

Tabel 1 geldende bestemmingsplannen in plangebied

In tabel 1 is weergegeven dat de reconstructie van het kruispunt Veilingweg/Oosterholtseweg op diverse punten niet past in de vigerende bestemmingsplannen. Via een projectafwijkingsbesluit kan aan het project medewerking worden verleend.

## 2 Onderzoek

### 2.1 Algemeen

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht in combinatie met artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening verplicht het college van burgemeester en wethouders onderzoek te doen naar de relevante feiten en de af te wegen belangen die bij de aangevraagde bestemmingsplanherziening komen kijken. In dit hoofdstuk zal dan ook op de voor het onderhavige plangebied relevante aspecten worden ingegaan. Het betreft hier niet alleen de ruimtelijke problematiek maar ook de aspecten die samenhangen met het milieu, de archeologie, ecologie, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

### 2.2 Huidige situatie

#### 2.2.1 Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing

De inzet van de verkeerskundige aanpassing van het kruispunt Veilingweg/Oosterholtseweg is de structuurdragers - de historische dorpsstructuren - van IJsselmuiden ruimtelijk te versterken en meer betekenis te geven. De Veilingweg kruist hier het lint van Oosterholt, de zandrug waarop IJsselmuiden zich oorspronkelijk ontwikkelde, en tweemaal de Trekvaart, een belangrijke historische waterroute uit de 17e eeuw, die Kampen - via polder Mastenbroek - met Zwolle, Hasselt en Genemuiden verbond. Het zijn samen de belangrijkste structuren van het dorp. Door de toenemende verkeerslast en dorpsuitbreiding heeft de kwaliteit van deze lijnen echter ingeboet: de wegen zijn steeds breder geworden, de kruising steeds groter, de brug over de Trekvaart is verdwenen en vervangen door een dam, de open verbinding naar de open polder voorzien van een dam met verkeersweg en het water is over grote stukken gedempt/versmald.

De belangrijkste maatregel van dit project is de structuurdragers ruimtelijk weer 'voorrang' te geven. Het karakter van het lint van Oosterholt wordt versterkt, zodat kruisend verkeer duidelijk ziet dat de zandrug benaderd wordt (en als vanzelfsprekend even het gas inhoudt). Het kruispunt wordt daarvoor zoveel mogelijk met gebakken klinkers verhard, evenals de aanzetten naar het lint. Wanneer in een later stadium de herinrichting van de Oosterholtseweg aan de orde is, kan deze klinkerverharding verder worden doorgetrokken. Van een snelle, doorgaande weg wordt het lint zo een woonomgeving waar je ook prettig langs kan fietsen, paardrijden of wandelen.

Bijzonder van het project is dat daarbij de Trekvaart weer wordt open gegraven en er twee nieuwe, houten bruggen over het water komen. De bruggen zijn aangepast op de huidige verkeerslast, maar verwijzen door hun vormgeving naar de robuuste, houten brug die er lag in de Oosterholtseweg. De bruggen zullen zo markante punten aan de Veilingweg gaan vormen en de kruising met het lint van Oosterholt ruimtelijk benadrukken en bijdragen aan de beoogde verkeersveiligheid (snelheidsvermindering). Maar vooral: de Trekvaart kan zo weer meer betekenis gaan krijgen, voor recreatie, natuur en water(kwaliteits-)beheer. In samenhang met het project zal een natuurvriendelijke oever worden aangelegd met daarlangs (gedeeltelijk) een klein wandelpad door het gras. De iets verderop gelegen dam zal ook worden verwijderd. Daar zal een nieuwe inlaatvoorziening voor de maaiboot worden gerealiseerd, die tegelijkertijd ook gebruikt kan worden als instappunt voor kano's en schaatser. Daarnaast wordt met al deze maatregelen de kwaliteit en de bevaarbaarheid van een belangrijke schakel in de kanoroute Mastenbroek (een project van het Nationaal Landschap IJsseldelta) sterk verbeterd. Vanaf het centrum van IJsselmuiden tot aan het begin van polder Mastenbroek zal de Trekvaart ononderbroken bevaarbaar zijn. De woonwijken Oosterholt-Noord en de toekomstige woonwijk Het Meer sluiten direct op dit nieuwe traject van de Trekvaart aan. Rond de kruising worden – tot slot - op markante plekken twee grote bomen geplaatst, die het groene, landschappelijke beeld van de zandrug versterken.

## **2.3 Beleidskader**

### **2.3.1 Nationaal beleid**

Op 13 maart 2012 is de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. Deze vervangt onder andere de Nota Ruimte.

Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Geen van de 13 nationale belangen is direct van toepassing op voorliggend plan.

Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, leefbaar en veilig Nederland. Bovendien is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijk ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

In dit geval betreft het slechts een kleinschalige ontwikkeling ten behoeve van de opwaardering van een weg en het graven van een watergang. Dit project past binnen de kaders van het nationale beleid.

### **2.3.2 Provinciaal beleid**

#### Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie van de provincie Overijssel vormt een belangrijk beleidskader voor de gewenste ontwikkeling. Op 1 juli 2009 is het Omgevingsplan vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Overijssel en heeft nu de status van structuurvisie (onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening). Tevens geldt het omgevingsplan als Regionaal Waterplan, Milieubeleidsplan, Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan en Bodemvisie in het kader van ILG-afspraken met het Rijk.

Leidende thema's in de Omgevingsvisie zijn duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Duurzaamheid wordt volgens de Omgevingsvisie gerealiseerd door een transparante en evenwichtige afweging van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities.

Ruimtelijke kwaliteit wordt volgens de Omgevingsvisie gerealiseerd door naast bescherming vooral in te zetten op het verbinden van bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen. Bij het sturen op ruimtelijke kwaliteit in de Omgevingsvisie is een sleutelrol weggelegd voor de gebiedskenmerken. Dit zijn de ruimtelijke kenmerken van een gebied of een gebiedstype, die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit ervan. In de gekozen benadering zijn de natuurlijke laag, de laag van het agrarisch cultuurlandschap, de stedelijke laag en de lust- en leisure laag bepalend voor de kenmerken van een gebied. Deze lagen staan niet los van elkaar. Vaak liggen de lagen over elkaar heen en hebben plekken te maken met kenmerken van verschillende gebieden.

Als in een bepaald gebied een verandering aan de orde is, dan geven de gebiedskenmerken richting aan de manier hoe dit moet plaatsvinden. Bij de gebiedskenmerken is in de kolom 'sturing' onder de kop 'norm' aangegeven welke kenmerken altijd, met elke ontwikkeling, gerespecteerd en versterkt dient te worden, omdat ze gerekend worden tot het provinciale belang. Onder de kop 'richting' is een manier van omgang met kenmerken weergegeven, die de provincie zeer wenselijk vindt. Hier mag van worden afgeweken. Onder de kop 'inspiratie' staan ontwikkelingen vermeld die denkbaar zijn in het betreffende gebiedstype met respect voor de gebiedskenmerken. De gebiedskenmerken worden in de volgende paragraaf in het kader van de toets aan de Omgevingsverordening nader uitgewerkt.

### Omgevingsverordening Overijssel 2009

Het uitvoeringsinstrument dat aan de omgevingsvisie is gekoppeld is de Omgevingsverordening Overijssel 2009 van de provincie. In deze verordening is juridisch vastgelegd dat bij bestemmingsplannen ingegaan moet worden op de verschillende lagen zoals deze zijn vastgelegd in de catalogus gebiedskenmerken, waarbij wordt onderbouwd dat de ontwikkeling bijdraagt aan *versterking van de ruimtelijke kwaliteit*.

### Ontwikkelingsperspectief

Voor het projectgebied geldt het ontwikkelingsperspectief "Woonwijk". Hier binnen is het beleid gericht op een veelzijdige mix van woon- en werkmilieus, elk met een eigen karakteristiek. De identiteit en eigenheid van de kernen is leidend bij opgaven als herstructurering, inbreiding en uitbreiding.

Ook valt het projectgebied binnen "Buitendijks gebied, veenweidegebied". Dit zijn gebieden met veenpakket in de ondergrond en/of laaggelegen gebieden langs waterlopen. Voor het gebruik van grasland dient de ontwatering niet dieper te zijn dan nodig is voor het gebruik. In dit geval is dat niet relevant, aangezien het projectgebied geen grasland betreft.

### Gebiedskenmerken

#### *Natuurlijke laag: oeverwallen*

De planlocatie ligt in een gebied dat aan te merken is als oeverwallen. De kenmerken die gelden voor oeverwallen (behoud van watergangen en cetera) komen met de voorgenomen ontwikkeling niet in het geding.

#### *Stedelijke laag: gebiedsontsluitingsweg*

Het gaat hier om bestaande gebiedsontsluitingswegen. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt dit in stand gelaten.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling passend is binnen het provinciale beleid.

### **2.3.3 Gemeentelijk beleid**

#### Structuurvisie Kampen 2030

Op 28 mei 2009 is de Structuurvisie 2030 Kampen vastgesteld door de raad. Dit strategische document bevat de uitgangspunten van het ruimtelijk beleid. Hierin wordt aangegeven hoe de gemeente verwacht het ruimtelijk beleid te gaan uitvoeren in de komende jaren. De Structuurvisie is een richtinggevend document.

De Veilingweg is aangemerkt als een hoofdontsluitingsweg. Dit wordt niet gewijzigd met de uitvoering van onderhavig project. Deze hoofdontsluiting wordt hiermee juist versterkt.

#### Ontwikkelingsperspectief nationaal landschap IJsseldelta

Zoals eerder beschreven zijn in de Nota Ruimte verschillende Nationale Landschappen aangewezen en het plangebied ligt in één daarvan; het Nationaal Landschap IJsseldelta. De opgave voor deze Nationale Landschappen is het behouden, duurzaam beheren en waar mogelijk versterken van de bijzondere kwaliteiten. Ook de recreatieve toegankelijkheid moet vergroot worden. De opgave voor het gebied IJsseldelta is in eerste instantie uitgewerkt in een ontwikkelingsperspectief. Daarna volgt uitwerking in een uitvoeringsprogramma.

Het gebied IJsseldelta heeft drie kernkwaliteiten, namelijk:

- de grote mate van openheid;
- de oudste rationele, geometrische verkaveling;
- reliëf in de vorm van huisterpen en kreekruggen.

De planlocatie is gelegen binnen de grenzen van het Nationaal Landschap IJsseldelta.

Bestaande wegen worden in stand gelaten en een watergang wordt doorgetrokken, waardoor het omliggende gebied beter bereikbaar wordt voor kano's en schaatseren. Het plan past binnen het ontwikkelingsperspectief.

#### Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) is in 2010 het verkeersbeleid van de gemeente Kampen vastgesteld. Het GVVP is bedoeld om de nieuwe ontwikkelingen in Kampen samen met de bestaande beleidsnotities op het gebied van hoofdinfrastructuur te integreren tot één integraal kader. Hierbij is de Structuurvisie 2030 kaderstellend.

Het GVVP bestaat uit het categoriseringsplan, het fietsbeleidsplan en het Openbaar Vervoerplan. In paragraaf 2.8 wordt nader ingegaan op het GVVP.

#### Groenstructuurvisie

De Veilingweg is in vastgestelde Groenstructuurvisie (2012) opgenomen als hoofdgroenstructuur. Dit geldt ook voor zone tussen de woonwijk Oosterholt Noord en Oosterholt.

Dit project heeft als doel de historische structuur langs de Trekvaart weer zichtbaar te maken: aan de zuidzijde een pad/weg (het voormalige jaagpad) begeleid door bomen, aan de noordzijde een natuurlijke oever ter versterking van het landschappelijk en ecologische karakter van de Trekvaart.

Het voorliggende plan draagt bij aan deze gewenste ontwikkeling. De lange duiker ter plaatse van de Oosterholseweg wordt vervangen door een brug waardoor het water van de Trekvaart zowel in ruimtelijke als bevaarbare zin weer verbonden wordt. Daarnaast wordt aan de noordzijde een natuurlijke (voor-)oever gemaakt.

Ter hoogte van de Oosterholt Noord wordt de Trekvaart aan de oostzijde verbreed en voorzien van een natuurlijke (voor-)oever.

## **2.4 Milieutechnische toelaatbaarheid**

Het uitgangspunt is dat met de realisering van het plan een goede omgevings situatie ontstaat. Daarom zijn in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing de (wettelijk) noodzakelijke toetsen verricht.

### **2.4.1 Geluid**

Bij het doorlopen van een procedure op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geldt een onderzoeksplicht voor geluid. Dit onderzoek richt zich op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen die binnen een geluidszone van een weg, een spoorweg of een industrieterrein zijn gelegen.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft geen betrekking op spoorwegen of industrieterreinen, deze aspecten zijn dan ook niet verder beschouwd.

De wijzigingen van het voorliggende bestemmingsplan voorzien in de aanleg van water, bruggen en fietspaden. Deze wijzigingen hebben geen relatie met de Wet geluidhinder. De fysieke aanpassingen aan de Veilingweg zelf zijn passend binnen het vigerende bestemmingsplan.

#### Wegverkeerslawaai

Het toetsingskader voor de fysieke aanpassingen van de Veilingweg is vastgelegd in de Wet geluidhinder. In dit kader is voor het gehele tracé (zowel fase 1 als 2) onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting van de Veilingweg (zie bijlage 1: Herinrichting Veilingweg te IJsselmuiden Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai, gemeente Kampen 10 mei 2012). Uit dit onderzoek blijkt dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervan is sprake als de geluidsbelasting bij de woningen (ten opzichte van de situatie vóór de aanpassing) in de toekomstige situatie met meer dan 1,5 dB toeneemt. In het onderzoek zijn daarom ook maatregelen bepaald om de toename qua geluid weg te nemen.

De maatregelen bestaan uit het verlagen van de maximum snelheid doordat de Veilingweg binnen de bebouwde kom zal komen te liggen. Tevens wordt geluidsreducerend asfalt op de Veilingweg toegepast. Deze maatregelen zijn met het besluit van burgemeester en wethouder d.d. 29 mei 2012 aangemerkt als reconstructiemaatregelen. Hierdoor is op een passende wijze binnen de wetgeving een goed woon- en leefklimaat van de omwonende gewaarborgd.



## **2.4.2 Luchtkwaliteit**

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Op grond van de Wet mogen nieuwe ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de normen (grenswaarden) die aan een aantal verontreinigende stoffen zijn gesteld.

Het gaat hier om bestaande infrastructuur. In de ministeriële regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Voor infrastructuur geldt dat bij minder dan 3% concentratiebijdrage (verkeerseffecten gecorrigeerd voor minder congestie) geen beoordeling op luchtkwaliteit meer hoeft plaats te vinden.

Geconcludeerd kan worden dat door dit project de luchtkwaliteit niet 'in betekenende mate' zal verslechteren. Daarom hoeft niet nader op het aspect luchtkwaliteit te worden ingegaan.

## **2.4.3 Externe veiligheid**

Volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) dient bij het plannen van risicogevoelige objecten in de omgeving van een risicovolle inrichting en/of transportroute op bindende wijze rekening gehouden worden met de mogelijke invloed van die inrichting en/of transportroute. Er dient bij het plaatsvinden van een incident te worden voorkomen dat binnen een zekere afstand mensen aanwezig zijn in woongebieden of verblijfsgebieden.

Dit project maakt geen nieuwe risicogevoelige objecten mogelijk.

## **2.4.4 Bodem**

Het beleid ten aanzien van de bodemkwaliteit is op nationaal niveau vastgelegd in de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit. Gestreefd wordt naar een duurzaam bodembeheer. Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij is van belang te weten of er bodemverontreiniging is die de functiedoelen kan frustreren, of er gezondheidsrisico's of ecologische risico's daardoor zijn en wat de mogelijkheden zijn om er tijdig iets aan te doen. Om deze vragen te beantwoorden is wettelijk verplichte informatie over de bodemkwaliteit nodig. Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de beoogde functie(s).

Er is in het kader van project Veilingweg fase 2 bodemonderzoek verricht (zie bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek Veilingweg te IJsselmuiden fase 2, Arcadis 20 juli 2012).

De conclusies daaruit zijn dat de gronden waar de herinrichting van het kruispunt plaatsvindt geen verdachte locaties zijn.

Wel zal bij de aankoop van particuliere gronden die nodig zijn voor de uitvoering van dit project een geschiktheidsverklaring moeten worden afgegeven.

### **2.4.5 Kabels en leidingen**

Ter plaatse van kruising Veilingweg/Oosterholtseweg is geen hoogspanningstracé aanwezig.

### **2.4.6 Milieuzonering**

Als uitgangspunt geldt dat het project niet leidt tot milieuoverlast bij milieugevoelige functies in de omgeving. Ten behoeve van de milieuzonering rond bedrijven is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) het systeem 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) ontwikkeld in de vorm van een bedrijvenlijst. Daarin worden op basis van de SBI-code indicatieve afstanden bepaald voor allerlei vormen van bedrijfsactiviteiten. De afstandcriteria hebben betrekking op de milieuaspecten geluid, stank, stof en gevaar.

Het project maakt geen nieuwe, milieugevoelige functies mogelijk.

## **2.5 Water**

### **2.5.1 Watertoets**

Volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verplicht ruimtelijke plannen te "toetsen op water", de zogenaamde Watertoets. De Watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten.

#### ***Relevant Beleid***

Het beleid van het Waterschap Groot Salland staat beschreven in het Waterbeheerplan 2010-2015, de beleidsnota Leven met Water in Stedelijk Gebied, Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007, Visie Beheer en Onderhoud 2050, Beleid beheer en onderhoud stedelijk water 2013 – 2018 en het Beleidskader Recreatief Medegebruik. Daarnaast is de Keur van het Waterschap Groot Salland een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. De genoemde beleidsdocumenten liggen ter inzage op het hoofdkantoor van het Waterschap Groot Salland. Ook zijn deze te raadplegen op de internetsite: [www.wgs.nl](http://www.wgs.nl). Op Gemeentelijk niveau is het in overleg met het waterschap opgestelde gemeentelijk Waterplan en het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) van belang.

#### ***Invloed op de waterhuishouding***

Het plangebied betreft bestaand stedelijk gebied in de kern IJsselmuiden. Het plangebied bevindt zich niet binnen een beekdal, primair watergebied of een stedelijke watercorridor. Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast. In het kader van het beheer en onderhoud van het aanpassen van de watergangen zullen afspraken worden gemaakt over de inrichting van de watergang en de taluds en over het beheer en onderhoud. Het gebied maakt waterhuishoudkundig deel uit van één bemalingsgebied, waarin een zomerpeil wordt gehanteerd van 1,45m1 –NAP en een winterpeil van 1,65m1 –NAP.

Binnen het plangebied ligt een beschermingszone van een hoofdwatgang of watgang van het Waterschap Groot Salland. De functie van deze watgang(en) moet te allen tijde worden gegarandeerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de beschermingszone van deze watgangen zoals in de Keur van het Waterschap Groot Salland beschreven. Met betrekking tot deze watgangen gelden de binnen de Keur van het Waterschap Groot Salland opgenomen gebods- en verbodsbepalingen. Voor werkzaamheden binnen de beschermingszone moet een Watervergunning worden aangevraagd bij het Waterschap Groot Salland. Ten behoeve van het beheer en onderhoud geldt langs de watgang (vanaf de insteek) een obstakelvrije zone van 5 meter.

#### ***Voorkeursbeleid hemel- en afvalwater***

Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie in de bodem het uitgangspunt. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's geniet daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

#### ***Watertoetsproces***

De initiatiefnemer heeft het Waterschap Groot Salland geïnformeerd over het nieuwe bestemmingsplan voor het bestaande stedelijk gebied. Omdat het gaat om een bestemmingsplan voor bestaand stedelijk gebied, heeft het plan een geringe invloed op de waterhuishouding. De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Waterschap Groot Salland geeft een positief wateradvies.

### ***2.5.2 Overstromingsrisicoparagraaf***

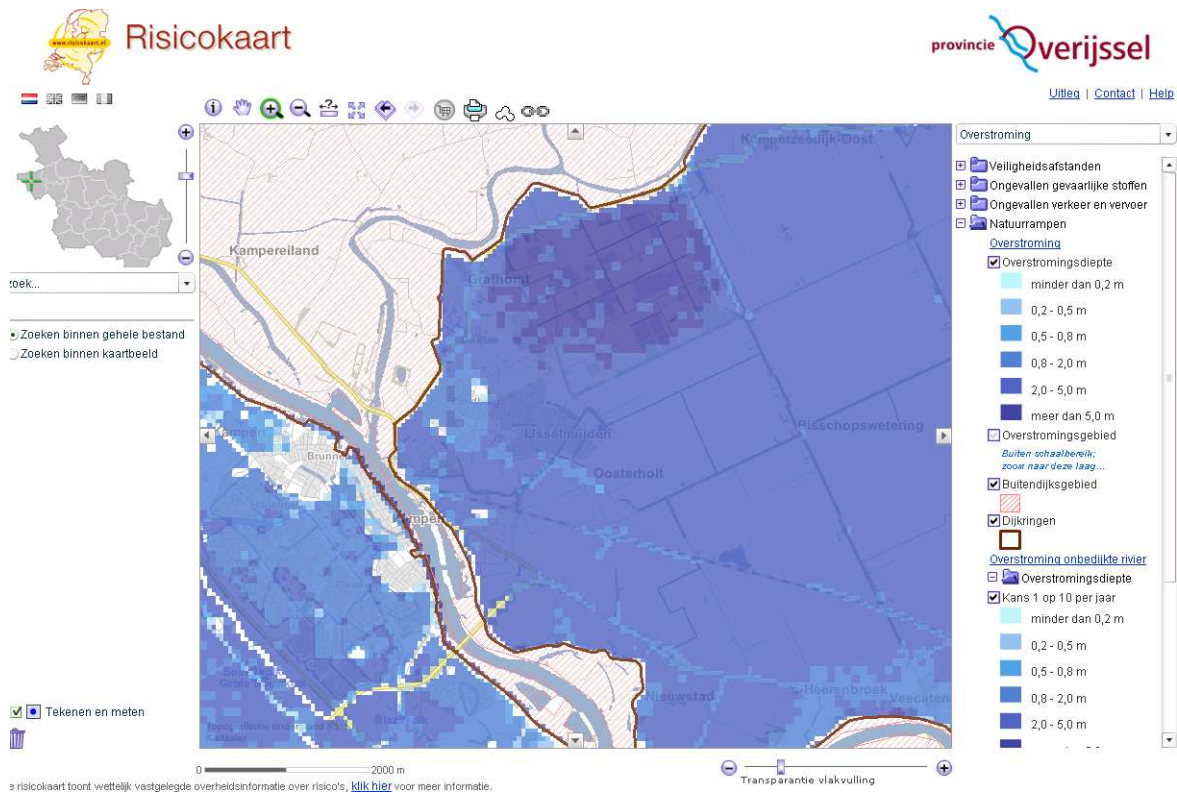
#### ***Quickscan***

Het plangebied is gelegen in dijkkring 10, Mastenbroek. Deze dijkkring wordt omsloten door de IJssel aan de westzijde, tussen Zwolle en IJsselmuiden, door het Zwarte Meer aan de noordzijde tussen IJsselmuiden en Genemuiden en door het Zwarte Water aan de oostzijde tussen Genemuiden en Zwolle. Omdat het plangebied gelegen is in dijkkring 10 is een overstromingsrisicoparagraaf verplicht.

#### ***Risico-inventarisatie***

Voor de keringen van dijkkring 10 is de overschrijdingskans genormeerd op 1/2000<sup>e</sup> per jaar. In het project Veiligheid Nederland in Kaart wordt de actuele kans op een overstroming per jaar groter dan 1% geschat. Indien de geïdentificeerde zwakke plekken in de dijkkring zijn aangepast bedraagt de geschatte overstromingskans 1/400<sup>e</sup> per jaar (Rijkswaterstaat DWW & Jacobs, 2005). Conform de aannames van het PBL, wordt voor de overstromingsrisicozonering bij een dergelijke overschrijdingskans (norm) uitgegaan van een kleine kans op overstroom (Pieterse e.a., 2009).

Op basis van de provinciale risicokaart wordt de maximale waterdiepte tijdens een overstroming geschat op 2,0 tot 5,0 meter voor de laagste gedeeltes van het plangebied. Zie hiervoor de afbeelding "Uitsnede risicokaart overstromingsdiepte".



Afbeelding 2: Uitsnede risicokaart overstromingsdiepte

Voor dijkkring 10 zijn 3 verschillende doorbraakscenario's doorgerekend. Het maatgevende doorbraakscenario is het scenario met een dijkdoorbraak ter hoogte van IJsselmuiden. De tijd tot het plangebied onder water komt indien een dijk doorbreekt (aankomsttijd) wordt voor een dijkdoorbraak in IJsselmuiden geschat tussen de 0 en 6 uur.

Bestemmingsplannen die betrekking hebben op gebieden die gelegen zijn binnen de dijkkring Mastenbroek kunnen alleen voorzien in het realiseren van nieuwe bebouwing binnen deze gebieden als er sprake is van zwaarwegend maatschappelijk belang. Het bestemmingsplan stelt in dit geval zodanige voorwaarden dat de veiligheid ook op de lange termijn voldoende is gewaarborgd. Omdat het gaat om een bestemmingsplan waarin geen bebouwing aanwezig en er geen nieuwe bebouwing mogelijk wordt gemaakt, is er geen sprake van voorwaarden voor de lange termijn.

## 2.6 Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

### 2.6.1 Gebiedsbescherming

Ten aanzien van gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen die een hoge wettelijke bescherming kennen. Hiervoor zijn Natura 2000 en gebieden onderdeel uitmakend van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangewezen. Hiernaast zijn binnen de gemeente Kampen een aantal gebieden aangewezen als Weidevogelgebied en/of Ganzenfoerageergebied.

Gelet op de afstand tot de beschermende gebieden en de voorgenomen aanpassingen kan met zekerheid gesteld worden dat er geen significante nadelige effecten op deze beschermde gebieden zijn. Er behoeven geen mitigerende of compenserende maatregelen te worden getroffen (zie Bijlage 3: 'Quicksan Flora en Faunawet Veilingweg, IJsselmuiden', Ecogroen, 28 november 2011).

### 2.6.2 Soortenbescherming

De werkingssfeer van de Flora- en Faunawet is niet beperkt tot of gerelateerd aan speciaal aangewezen gebieden, maar geeft soorten overal in Nederland bescherming. Op grond van de Flora- en Faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten.

In artikel 75 van de Flora en faunawet worden de ontheffingsmogelijkheden weergegeven. In principe zijn alle zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en vissen die in Nederland voorkomen, beschermd. De aanvraag van een ontheffing en de toetsing aan de Flora- en Faunawet gebeurt niet in het kader van het bestemmingsplan, maar in de vergunningenfase van een initiatief.

Om te beoordelen of dit bestemmingsplan ook uitvoerbaar is, wordt hierop vooruitlopend, een verwachting uitgesproken over de eventuele gevolgen voor de beschermde planten- en diersoorten in het plangebied.

In de wet is een differentiatie aangebracht in niveau van bescherming. Op 23 februari 2005 is de zgn. "AMvB art. 75" van de Flora- en faunawet in werking getreden, waarin dit verschil is verwoord:

- alle soorten, opgenomen in Habitat richtlijn bijlage IV, de Vogelrichtlijn en beschermde soorten van de Rode Lijst zijn beschermd onder het zwaarste regime (soorten van tabel 3);
- soorten met vrijstelling bij een vastgestelde gedragscode (soorten van tabel 2);
- soorten waarvoor een algemene vrijstelling geldt.

Uit de eerdergenoemde inventarisatie van Ecogroen is naar voren gekomen dat in het plangebied beschermende soorten als Bittervoorn en Kleine Modderkruiper voorkomen en dat het wateroppervlak ook door de Meervleermuis als vliegroute wordt gebruikt. Voor de realisatie van het plan wordt een ecologisch werkprotocol opgesteld met een beschrijving van het plangebied, de geplande werkzaamheden en de bijbehorende planning, de aangetroffen soorten en de te verwachten effecten.

Daarnaast worden concrete mitigerende maatregelen beschreven die zorgen dat de functionaliteit van het leefgebied van Kleine Modderkruiper, Bittervoorn en Meervleermuis gegarandeerd is, zowel tijdens als na de geplande werkzaamheden.

Bij de uitvoering zal ecologische begeleiding plaatsvinden door een ecooloog.

## **2.7 Cultuurhistorie**

### **2.7.1 Archeologie**

In het Europese Verdrag van Malta, ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, is de veiligstelling van het (Europese) archeologische erfgoed als doelstelling opgenomen. In 1998 is dit verdrag goedgekeurd door het Nederlandse parlement. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Dit is een aanpassingswet waarmee de Monumentenwet 1988 gewijzigd is op het onderdeel archeologie. Door middel van de gewijzigde Monumentenwet moet het archeologisch erfgoed in de bodem bescherming krijgen in het ruimtelijke orderingsbeleid.

Als gevolg van Europese en nationale wetgeving stellen rijk en provincies zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologisch erfgoed moet worden omgegaan. De meeste ingrepen in de ruimtelijke ordening vinden plaats op gemeentelijk niveau. De Monumentenwet verplicht gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden.

Archeologie is het bestuderen van het bodemarchief. Dit zijn oude sporen en structuren die in bepaalde delen van de bodem achtergebleven zijn en informatiewaarde bevatten. Door correcte bestudering kunnen feiten en omstandigheden van vroeger achterhaald worden. De betekenis van het gemeentelijke bodemarchief is variabel en bestaat uit waarden en verwachtingen. Een aantal locaties met bekende waarden is geregistreerd als monument op de Archeologische MonumentenKaart (AMK-terreinen). Hierop staan de stadskern van Kampen, de terpen en de locaties van voornamelijk buitenplaatsen (bijv. Buckhorst te Zalk) enz. Voor het overige gemeentelijke grondgebied geldt een indeling op basis van hoge, middelmatige tot lage verwachtingen. Deze gegevens zijn genoteerd op de gemeentelijke archeologische waardenkaart, die tevens de AMK-registraties bevat.

Op plankaarten geeft de gemeente voor het eigen grondgebied aan waar zich bekende archeologische vindplaatsen en verwachtingswaarden bevinden. De kern van de huidige archeologiewetgeving behelst bescherming van waardevolle oudheidkundige resten in de bodem. Bij ruimtelijke ingrepen op locaties met vindplaatsen moeten de aanwezige resten intact blijven. Wanneer verstoring onvermijdelijk is, dient oudheidkundig bodemonderzoek plaats te vinden. De informatie van de bij bodemonderzoek onderzochte resten wordt vervolgens behouden door middel van documentatie.

Voor gebieden waar reële verwachtingen bestaan ten aanzien van archeologische waarden, die bedreigd worden door ruimtelijke ingrepen, moet, bij planvorming van een bepaalde omvang, inventariserend onderzoek plaatsvinden om uit te maken of daadwerkelijk waardevolle archeologische resten aanwezig zijn. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Op basis van dit onderzoek kan besloten worden tot behoud van de vindplaats, verder onderzoek of vrijgave van de locatie. De beslissingsbevoegdheid over archeologische monumentenzorg met betrekking tot het grondgebied van de gemeente Kampen berust bij de overheid als bevoegd gezag. In de meeste gevallen is dit de gemeente.

### **Het plangebied algemeen**

Onderhavig plangebied kent archeologische betekenis door aanwezigheid van een rivierduin met aangrenzende flanken, die respectievelijk een hoge en middelmatige verwachting hebben. Ten oosten van de Veilingweg strekt het rivierduin zich uit zowel ten noorden als ten zuiden van de Oosterholtseweg; ten westen van de Veilingweg bevindt het rivierduin zich ten noorden van de Oosterholtseweg. Geomorfologisch wordt de flank van het rivierduin aangeduid als zanddekvlaakte, die afgedekt is door een klei-op-veenpakket. Vooral ten aanzien van het rivierduin geldt een verwachting voor prehistorische en middeleeuws-subrecente bewoningssporen.

### **Archeologische betekenis**

Vrij algemeen was een groot deel van het huidige gebied van de gemeente Kampen vanaf de late prehistorie tot ver in de middeleeuwen onbewoonbaar door veengroei die vanaf ca. 4.600 voor Christus begon. Tot dusver zijn hier nog nauwelijks aanwijzingen verkregen omtrent prehistorische bewoning, maar de aanwezigheid hiervan is niet uitgesloten. In de loop van de middeleeuwen, vanaf ca. 950, werd het landschap van de gemeente Kampen in toenemende mate geschikt voor bewoning. Het plangebied is van oudsher benut voor agrarische exploitatie.

De boeren maakten gebruik van het natuurlijke reliëf in het landschap en vestigden zich op rivierduinen, die gevormd werden in de oeverzone van de IJssel. Doordat de bedding van de rivier zich –vóór de bedijking- regelmatig verplaatste, zijn deze landschappelijke elementen tamelijk verspreid gelegen in de oeverzone.

### **Beheersmaatregelen**

De gemeente heeft een archeologische zorgplicht. In dit bestemmingsplan moet de gemeente dan ook aangeven hoe wordt omgegaan met de archeologische waarden in het plangebied. Het beheer hiervan vindt plaats door de archeologische waarde(n) van de verschillende locaties te vermelden op de begeleidende plankaart inclusief bepalingen (regels) voor grondgebruik. Hieruit vloeit een selectiebeleid voort.

In 2009 heeft de gemeente Kampen een kadernota voor archeologische monumentenzorg vastgesteld en is de archeologische waardenkaart tot stand gekomen die een volledig overzicht verschaft van de aanwezige vindplaatsen (monumenten) en verwachtingswaarden binnen het gemeentelijk grondgebied.

Eigen gemeentelijk archeologiebeleid wordt in 2013 vastgesteld; tot zolang vigeert rijksbeleid.

In 2011 is de Erfgoedverordening vastgesteld die beleidsregels stelt voor de monumenten en de verwachtingswaarden op de archeologische waardenkaart.

De status van het terrein kan in een aantal gevallen een belemmering zijn voor een ruimtelijke ontwikkeling. Bij planontwikkeling dienen de locaties met archeologische waarden intact te blijven. Wanneer dat niet het geval is, kan de initiatiefnemer tot eventuele bodemverstoring in een aantal gevallen verplicht worden de kosten te dragen voor archeologisch onderzoek. De gemeente geeft in de vorm van planregels aan wanneer een onderzoeksplicht geldt. Pas wanneer een - mogelijk - waardevolle locatie naar het oordeel van de gemeente voldoende is onderzocht wordt vrijstelling van onderzoeksplicht verleend. De status van de locatie wordt opgeheven en archeologievrij verklaard. De gemeente doet dit door voor de deellocatie een selectiebesluit te verstrekken.

### **Bepalingen**

Voor onderhavig plangebied geldt een onderzoeksverplichting. Het rivierduin ter plaatse dient onderzocht te worden op aanwezigheid van archeologische waarden. Het onderzoek is voorwaarde voor het verstrekken van de vergunning.

Om de benodigde gegevens te verkrijgen is een begeleidend archeologisch onderzoek vereist in de vorm van een proefsleufonderzoek. Een alternatief is de bouwput in overleg met de begeleidende veldarcheoloog aan te leggen voor de uitvoering van het onderzoek.

De gemeente stelt voor dit werk een programma van eisen op. Inmiddels is de gemeente Kampen met buurgemeente Zwolle voor archeologisch veldwerk een WGR aangegaan waarbij de archeologische dienst van Zwolle optreedt als uitvoerder voor archeologisch veldwerk in de gemeente Kampen. De uitvoering van het onderzoek zal zodoende verricht worden door de Zwolse archeologische dienst conform het gemeentelijk PvE.

Bij eventueel onderzoek is de gemeente minimaal als toezichthouder betrokken. Voor alle bodemroerende ingrepen blijft de archeologische meldingsplicht, op grond van de Monumentenwet, onverminderd voor het volledige plangebied van kracht. Ook wanneer voor een plangebied, na een eventueel Inventariserend VeldOnderzoek (IVO), een vrijstelling is verleend, blijft de plicht tot melding van archeologische sporen of objecten, volgens artikelen 53 en 54 van de Monumentenwet, van kracht.

### **2.7.2 Monumentenzorg**

Het plangebied ligt niet in een beschermd stadsgezicht en er zijn geen monumenten of karakteristieke panden aanwezig.

## **2.8 Verkeerskundige aspecten**

### **Categorisering**

De Veilingweg is binnen het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP) gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (GOW). De term gebiedsontsluitingsweg is geïntroduceerd in het kader van de Duurzaam Veilig visie, die een verdere structurele verbetering van de verkeersveiligheid beoogt, onder andere door wegen eenduidig te classificeren en in te richten als stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.

Een GOW zorgt ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen en winkelcentra bereikbaar blijven. De Veilingweg heeft name de functie ter ontsluiting van de woonwijken Zeegraven, Oosterholt-Noord en het glastuinbouwgebied De Koekoek.

Op 16 oktober 2012 is het besluit van het college van burgemeester en wethouders gepubliceerd dat een deel van de Veilingweg (als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994) binnen de bebouwde kom valt. Het betreft hier het gedeelte ter hoogte van de woonwijken Zeegraven en Oosterholt-Noord inclusief het kruispunt met de Oosterholtseweg. Hiermee is de maximum snelheid op dit gedeelte van de Veilingweg ingesteld op 50 km/u.

Ten westen van de Veilingweg ligt een vrij liggend tweerichtingsfietspad. Dit fietspad maakt onderdeel uit van het fietsnetwerk Kampen.

De Oosterholtseweg is gecategoriseerd als een erftoegangsweg (ETW). Hierbij staat het verblijven centraal (lage maximum snelheid, geen speciale fietsvoorzieningen, etc.).

### **Project**

De voorrangssituatie van het kruispunt Veilingweg/Oosterholtseweg wordt met de uitvoering van dit project gewijzigd. De Veilingweg komt conform het convenant Duurzaam Veilig (GOW voorrang op ETW) in de voorrang.

Voor het realiseren van een veilige fietsoversteek over de Veilingweg worden de fietsers op de Oosterholtseweg de mogelijkheid geboden om gefaseerd (middengeleider van 2,5 meter) over te kunnen steken. Om zeer hoge snelheden op de Veilingweg te voorkomen zijn snelheidsremmende maatregelen op de Veilingweg gerealiseerd.



De Veilingweg maakt onderdeel uit van hoofdrouthenet van de hulpdiensten. Door op deze wegen geen of beperkte verkeersremmende maatregelen te treffen kunnen hulpdiensten aan hun zorgnorm voldoen.

Dit project heeft geen gevolgen voor de parkeersituatie. De 3 nabijgelegen vrijstaande woningen hebben (voldoende) parkeergelegenheid op eigen terrein.

De uitvoering van het project Opwaardering Veilingweg (fase 2) heeft niet tot nauwelijks een verkeersaantrekkende werking tot gevolg.

## **3 Uitvoerbaarheid**

Conform artikel 3.1.6 van het Bro dient bij het opstellen van een bestemmingsplan onderzoek te worden ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het plan. Bij de uitvoering van een plan kan in zijn algemeenheid onderscheid worden gemaakt tussen de maatschappelijk uitvoerbaarheid en de economische uitvoerbaarheid. Bij het eerste gaat het er om hoe de verwezenlijking door de maatschappij (overheid en burgers samen) wordt gedragen. Bij het tweede gaat het om de kosten en andere economische aspecten die met de verwezenlijking van het plan samenhangen. Tevens is in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geregeld dat in het kader van een bestemmingsplan voor bepaalde bouwplannen de grondexploitatie­regeling van toepassing is.

### **3.1 Economische uitvoerbaarheid**

#### **3.1.1 Grondexploitatie­wet**

Doel van de grondexploitatie­regeling is het inzichtelijk maken van de financiële haalbaarheid en het bieden van meerdere mogelijkheden voor het kostenverhaal waardoor er meer sturings­mogelijkheden zijn. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatie­plan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatie­plan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden.

Er is geen sprake van een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening. Er is voor dit project geen grondexploitatie opgesteld. Wel is een begroting opgesteld voor alle onderdelen van het project en heeft de gemeenteraad op 12 juli 2012 een krediet van € 2.450.000,- beschikbaar gesteld. De provincie Overijssel heeft € 1.465.830,- aan subsidies beschikbaar gesteld. Uit de raming en de nu bekende offertes blijkt dat het krediet voldoende is voor de uitvoering van het werk.

#### **3.1.2 overige aspecten**

De gemeente zal een deel van gronden van particulieren moeten aankopen.

Met betreffende eigenaren zal hiervoor een anterieure overeenkomst worden gesloten.

Op moment van het verlenen van de omgevingsvergunning voor dit project zijn nog niet alle particuliere gronden aangekocht. De fietspaden aan de oostkant van de kruising, evenals het verleggen van de watergang aan de noordzijde van het perceel Oosterholtseweg 32 zijn daarom uit dit projectafwijkingbesluit gehaald.

### **3.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Het bestemmingsplan zal overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 3.4) gedurende zes weken ter inzage liggen en worden toegestuurd aan overleginstanties. Tijdens deze periode wordt de mogelijkheid geboden voor het indienen van zienswijzen. Verder komt ten aanzien van de omgevingsaspecten, de uitvoerbaarheid van het plan niet in het geding.

## 4 Inspraak en overleg

### 4.1 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening wordt geëist dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan of ruimtelijk project overleg wordt gevoerd met die diensten van het rijk en de provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Op grond van het tweede lid van deze artikelen is de mogelijkheid gegeven dat onder bepaalde omstandigheden of in bepaalde gevallen geen overleg gevoerd hoeft te worden. De provincie Overijssel heeft dergelijke gevallen aangegeven in de zogenaamde 'Lijst A Vooroverleg'.

Volgens deze lijst is geen vooroverleg nodig voor:

*Plannen/projectbesluiten voor aanleg van nieuwe en aanpassing van bestaande water- en groenvoorzieningen alsmede aanpassing van bestaande wegvoorzieningen, mits deze kleinschalig (beperkt van omvang) zijn, niet samenhangen met een nieuwe planmatige uitbreiding en mits het karakter van de bestaande voorziening c.q. weg niet verandert (derhalve geen verharding van zandwegen en dergelijke).*

Dit project voldoet aan deze omschrijving. Vooroverleg met de provincie is dus niet noodzakelijk.

Daarnaast is de waterparagraaf zoals deze is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing al ter toetsing voorgelegd aan het Waterschap Groot Salland, waarbij zij deze hebben goedgekeurd. Uit het overleg met het Waterschap is tevens naar voren gekomen dat zij de aanleg van bruggen en het bevaarbaar maken van de Trekvaart als positief ervaren. Het Waterschap heeft hierbij aangegeven in het ontwerp een aantal natuurvriendelijke oevers te willen zien opgenomen. Deze oevers zijn in het huidige project opgenomen, voor zover deze niet binnen de geldende bestemmingsplannen kunnen worden gerealiseerd.

Onderhavig project betreft dan ook een ontwikkeling die voldoet aan de gestelde voorwaarden om af te zien van vooroverleg.

### 4.2 Zienswijzen

De ontwerp omgevingsvergunning met onderhavige ruimtelijke onderbouwing is op 9 april 2013 gepubliceerd in het huis-aan-huisblad De Brug en de Staatscourant en heeft vanaf 10 april gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 3 zienswijzen binnengekomen.

Verwezen wordt hierbij naar de bijgevoegde 'Reactienota zienswijzen'.

---

## **Bijlagen**

- 1. Quickscan Flora- en faunawet Veilingweg IJsselmuiden, Ecogroen advies BV, 28 november 2011.**
- 2. VERKENNEND BODEMONDERZOEK VEILINGWEG TE IJSSELMUIDEN fase 2, Arcadis, 20 juli 2012.**
- 3. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai – herinrichting Veilingweg te IJsselmuiden, gemeente Kampen, team T&H, 10 mei 2012.**