

Plan in Hoofdpijnen

N307 Ontsluiting Schansdijk



Provincie Overijssel

Eenheid Wegen en Kanalen

Versie 20 december 2018 - Definitief

Colofon

Projectnaam

N307 Ontsluiting Schansdijk

Projectnummer

P17002

Registratiekenmerk

2019/0007589

Opdrachtgever

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 71 12

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl

postbus@overijssel.nl

Projectleider

T. (Tohid) Navabi

Opdrachtnemer

Royal HaskoningDHV

Referentie

T&PBF7156 N307 Schansdijk (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen

Versie

Definitief

Datum

20 december 2018

Projectnummer Royal HaskoningDHV

BF7156

Auteurs

Ymkje Veldman, Sjoerd Hoekstra

Inhoudsopgave

1	Aanleiding en doel	5
1.1	Aanleiding planstudie	5
1.2	Doel planstudie	5
1.3	Burgerparticipatie	5
2	Huidige situatie en ontwikkelingen	6
2.1	Huidige situatie aansluiting N307/Schansdijk	6
2.1.1	Functie en inrichting	6
2.1.2	Gebruik	6
2.1.3	Verkeersveiligheid	7
2.2	Toekomstige ontwikkelingen	7
2.2.1	Beleidskaders	7
2.2.2	Infrastructurele ontwikkelingen	8
2.3	Conclusie	9
3	Afweging alternatieven Ontsluiting Schansdijk	10
3.1	Tracé ontsluiting Schansdijk	10
3.2	Aansluiting wegenstructuur Kampen	11
3.3	Aansluiting Ontsluiting - noordelijke parallelweg N307	12
4	Toelichting voorontwerp en kostenraming	13
4.1	Resultaten ter inzagelegging	13
4.2	Toelichting voorontwerp	13
4.3	Investeringskosten	14
5	Effecten van de voorkeursoplossing	15
5.1	Verkeer	15
5.1.1	Verkeerseffecten op netwerkniveau	15
5.1.2	Bereikbaarheid bestemmingen en voorzieningen	16
5.1.3	Verkeersveiligheid	17
5.1.4	Robuustheid	18
5.1.5	Geluid	18
5.1.6	Luchtkwaliteit	18
5.2	Omgeving	19
5.2.1	Inpassing in bestemmingsplan en eigendomsgrenzen	19
5.2.2	Kabels en leidingen	19
5.2.3	Ecologie	20
5.2.4	Bodem	21
5.2.5	Water	23
5.2.6	Archeologie	24
5.2.7	Duurzaamheid	24
Bijlage 1	Voorontwerp Ontsluiting Schansdijk	
Bijlage 2	Resultaten verkeersmodel Kampen	
Bijlage 3	Resultaten toets luchtkwaliteit	
Bijlage 4	Reactienota	

1 Aanleiding en doel

1.1 Aanleiding planstudie

Vanaf 2012 is de voormalige vuilstortlocatie aan de Schansdijk in Kampen bestemd en herontwikkeld als multisportterrein voor de Kamper Wieler Club (KWC). Inmiddels zijn op dit terrein ook een modelvliegclub (Modelvliegclub Cumulus) en enkele hondenverenigingen gevestigd. De ligging van het Multisportterrein Schansdijk is weergegeven in figuur 1.

Verkeer (fietsers, auto's en campers) van en naar dit terrein en het achterliggende, agrarische gebied veroorzaakt hinder in de doorstroming op de N307. Dit leidt tevens tot een vergroot risico op ongevallen op de aansluiting Schansdijk/N307.

In het ruimtelijk vooroverleg over de herontwikkeling heeft de provincie Overijssel bepaald dat de bestaande ontsluiting van het terrein via de Schansdijk/N307 wordt aangepast. Hierdoor wordt een verkeersveilige bereikbaarheid van het terrein voor alle modaliteiten geborgd. De provincie Overijssel is in 2017 hiervoor een planstudie gestart.



Figuur 1 Locatie van Multisportterrein Schansdijk en kruispunt Schansdijk/N307

1.2 Doel planstudie

Het doel van de planstudie is te komen tot een voorkeursoplossing voor een veilige ontsluiting van het Multisportterrein Schansdijk en de overige bestemmingen aan de Schansdijk.

De resultaten van de planstudie zijn beschreven in dit Plan in Hoofdpijnen. Het Plan in Hoofdpijnen bestaat uit een voorontwerp en kostenraming van de voorkeursoplossing en een beschrijving van de effecten op verkeer en de omgeving.

1.3 Burgerparticipatie

Bij het opstellen van het Plan in Hoofdpijnen Ontsluiting Schansdijk is geen uitgebreid burgerparticipatieproces doorlopen. Gedurende het proces is doorlopend afstemming gevoerd met de verschillende stakeholders zoals de gemeente Kampen, Rijkswaterstaat, het Waterschap Drents Overijsselse Delta, de gebruikers van het Multisportterrein Kampen en het projectteam N307 Roggebot – Kampen. In de afstemming met deze partijen zijn de uitgangspunten en kaders voor maatregelen bepaald en is ook het voorontwerp van de veilige ontsluiting besproken.

2 Huidige situatie en ontwikkelingen

2.1 Huidige situatie aansluiting N307/Schansdijk

2.1.1 Functie en inrichting

De Schansdijk ontsluit het gebied tussen Kampen en het Vossemeer, ter plaatse bekend als Melmer. Het gebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van het Multisportterrein Schansdijk en agrarische bestemmingen en bedrijven. De Schansdijk is toegankelijk voor alle soorten verkeer, circa 4,0 meter breed en gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/u).

De aansluiting met de N307 is uitgevoerd en vormgegeven als voorrangskruispunt, zie figuur 2.



Figuur 2 Luchtfoto aansluiting Schansdijk/N307 (Flevoweg), bron: CycloMedia

De N307 is in de provinciale Omgevingsvisie gecategoriseerd als regionale stroomweg. Ter plaatse van de Schansdijk kent de N307 een hoge intensiteit (19.500 motorvoertuigen per etmaal), zie ook tabel 1. In de huidige situatie is de N307 ingericht als een voorrangsweg buiten de bebouwde kom (maximumsnelheid 80 km/uur). De huidige inrichting sluit niet aan bij de categorisering als regionale stroomweg.

Ten noorden van de N307 ligt een vrijliggend (brom)fietspad. Aan de zuidzijde gaat, ter plaatse van de aansluiting Schansdijk, het vrijliggende (brom)fietspad over in een parallelweg. Deze zuidelijke parallelweg vormt de verbinding met de Zwartendijk en Kampen. Landbouwverkeer maakt gebruik van de hoofdrijbaan van de N307. Ter plaatse van de aansluiting Schansdijk kan (langzaam) verkeer van de N307 naar de Schansdijk en de parallelweg aan de zuidzijde van de N307 rijden.

2.1.2 Gebruik

Auto- en fietsverkeer

In tabel 1 is de verkeersintensiteit op de N307 ter hoogte van de Schansdijk weergegeven. Het aandeel landbouwverkeer op de totale verkeersintensiteit is onbekend. Op de Schansdijk zijn geen verkeerstellingen uitgevoerd.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
N307: Grens Flevoland/Overijssel – N50	17.000	16.500	17.000	17.500	18.500	19.500

Tabel 1 Etmaalintensiteiten N307 (mvt/etmaal, afgerond), bron: GISopenbaar Overijssel.

Verkeerseffect realisatie Multisportterrein Schansdijk

De realisatie van het Multisportterrein Schansdijk heeft geleid tot een toename van verkeer op de Schansdijk, specifiek in de avonden en weekenden. Dit zijn de momenten waarop het terrein wordt gebruikt voor trainingen en wedstrijden. Daarnaast is sprake van een piekbelasting tijdens evenementen.

Openbaar vervoer

Op de N307 rijdt lijn 143 (Dronten – Kampen). Deze dienst rijdt eenmaal per uur en halteert niet ter hoogte van de aansluiting met de Schansdijk.

Landbouwverkeer

De Schansdijk en de N307 worden beide gebruikt door landbouwverkeer. Onder landbouwverkeer wordt verstaan landbouwvoertuigen, rijtuigen en motorrijtuigen met een beperkte snelheid (<25 km/uur).

2.1.3 Verkeersveiligheid

De registratie van verkeersongevallen in de periode 2010 – 2017 is van onvoldoende kwaliteit is door het beperkt registreren van ongevallen in de verschillende (landelijke) databases. Hierdoor is het niet mogelijk een uitgebreide ongevalsanalyse uit te voeren.

In de periode 2010 tot en met november 2017 hebben zich twee geregistreerde ongevallen voorgedaan op het kruispunt Schansdijk-N307. In beide gevallen waren het ongevallen tussen twee gemotoriseerde voertuigen. Beide ongevallen hebben in de avondspits plaatsgevonden. Er is geen informatie bekend over de oorzaak van de ongevallen.

Uit ervaringen van weggebruikers blijkt dat de combinatie van overstekend fietsverkeer en afslaand verkeer van de N307 naar de Schansdijk, met name uit de richting Dronten, leidt tot verkeersonveilige situaties. Tijdens de spitsperioden komt dit door de combinatie van de hoge verkeersintensiteiten en het ontbreken van een middengeleider. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties omdat fietsverkeer de N307 lastig over kan steken. Ook overstekend en invoegend autoverkeer vanaf de Schansdijk leidt tot verkeersonveilige situaties, mede door het snelheidsverschil met verkeer op de N307.

Buiten de spitsperioden is de verkeersintensiteit op de N307 lager, maar ligt de snelheid van het verkeer hoger. De verkeersonveilige situaties blijven door het snelheidsverschil tussen verkeer op de N307 en de Schansdijk bestaan.

2.2 Toekomstige ontwikkelingen

2.2.1 Beleidskaders

De betrokken overheden voeren elk een eigen (op elkaar afgestemd) verkeersbeleid ter plaatse van de aansluiting N307/Schansdijk en de directe omgeving. Het beleid is verwoord in de volgende documenten:

- Rijksoverheid
 - Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport (MIRT)
- Provincie Overijssel
 - Omgevingsvisie Overijssel
- Gemeente Kampen
 - Structuurvisie Kampen 2030
 - Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan
- Zwolle Kampen Netwerkstad
 - Netwerkstadvisie

Eind 2017 is in een bestuurlijk overleg over het MIRT besloten de planstudie naar de verdubbeling van de N50 tussen de aansluiting Kampen en Kampen-Zuid begin 2019 te starten.

In de documenten van de provincie Overijssel, gemeente Kampen en Zwolle Kampen Netwerkstad is aandacht besteedt aan het herinrichten van de N307 naar een regionale stroomweg. De beleidsdocumenten gaan daarbij uit van een vormgeving bestaande uit 2x1 rijstrook. Doorontwikkeling naar een profiel met 2x2 rijstroken is mogelijk als de verkeersintensiteiten hier aanleiding toe geven. De plannen voor de herinrichting van de N307 naar een regionale stroomweg zijn inmiddels verder uitgewerkt door de provincies Overijssel en Flevoland, zie paragraaf 2.2.2.

Binnen het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Kampen is de Schansdijk gecategoriseerd als een erftoegangstoegangsweg. In de beleidsdocumenten wordt niet gesproken over de aansluiting N307/Schansdijk.

Het gebied tussen het Vossemeer en de N50 is in de Structuurvisie Kampen aangemerkt als zoekgebied voor grootschalige recreatie. Realisatie van het Multisportterrein Schansdijk is hier een eerste invulling van. Hoewel op dit moment geen nieuwe ontwikkelingen bekend zijn, kunnen toekomstige ontwikkelingen in dit gebied leiden tot een toename van verkeer. Dit verkeer zal dan ook gebruik maken van de nieuwe ontsluiting van het Multisportterrein Schansdijk.

Hoewel de beleidskaders niet direct ingaan op de aansluiting N307/Schansdijk, wordt wel aandacht besteedt aan infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de aansluiting. Bij de uitwerking van mogelijke tracés en de inpassing van de Ontsluiting Schansdijk is rekening gehouden met de in de beleidskaders genoemde ontwikkelingen.

2.2.2 Infrastructurele ontwikkelingen

In de directe omgeving van de aansluiting N307/Schansdijk spelen de volgende twee infrastructurele ontwikkelingen:

1. Verdubbeling N50 Kampen – Kampen-Zuid
In dit project wordt de N50 tussen de aansluitingen Kampen (N307) en Kampen-Zuid verdubbeld naar 2x2 rijstroken.
2. Herinrichting N307 Roggebot – Kampen (onderdeel Programma IJsseldelta)
In dit project wordt de N307 tussen de aansluitingen met de N306 (Drontermeerdijk) en N50 opgewaardeerd tot een regionale stroomweg (100 km/u) om bestaande knelpunten met de doorstroming en verkeersveiligheid op te lossen. De benodigde maatregelen hiervoor zijn uitgewerkt in de Verkenning N307 Roggebot – Kampen¹.

De uitvoering van beide projecten is gepland in de periode 2020-2022.

Effect toekomstige ontwikkelingen op aansluiting N307/Schansdijk

Beide projecten hebben effect op de verkeerssituatie op de N307/Schansdijk.

Effect op verkeersafwikkeling

Door de uitvoering verbeterd de doorstroming voor verkeer op de N307 en de aansluiting N307/N50. De verwachting is dat door uitvoering van beide projecten de verkeersintensiteit op de N307 toeneemt. Daarnaast is ook sprake van een autonome groei van de verkeersintensiteit.

Effect op weginrichting

De herinrichting van de N307 Roggebot – Kampen (N50) naar een regionale stroomweg leidt tot een wijziging van de inrichting van de weg en de aansluitingen met het onderliggend wegennet. Alle directe aansluitingen op de N307 verdwijnen en de aansluiting met de N306 wordt ongelijkvloers. Ook de huidige aansluiting N307/Schansdijk wordt opgeheven.

Door het opheffen van de directe aansluitingen op de N307, moet een alternatieve ontsluiting voor de verschillende bestemmingen langs de N307 worden gerealiseerd. Hiervoor wordt aan beide zijden van de N307 een parallelstructuur aangelegd. Aan de noordzijde betreft dit het deel tussen het Drontermeer en de Schansdijk. Hier sluit de parallelstructuur aan op de Ontsluiting Schansdijk. Langs de zuidzijde wordt een parallelstructuur gerealiseerd tussen het Drontermeer en de Zwartendijk.

¹ Verkenning N307 Roggebot – Kampen (februari 2016)

2.3 Conclusie

De ontwikkeling van het Multisportterrein Schansdijk heeft geleid tot een toename van verkeer op de Schansdijk en de aansluiting met de N307. Hierdoor ontstaan knelpunten met de verkeersveiligheid voor gemotoriseerd en (brom)fietsverkeer. De verwachte toename van de verkeersintensiteit betekent dat de geconstateerde problematiek blijft bestaan en mogelijk toeneemt. Om het verkeer van en naar het Multisportterrein Schansdijk en het achterliggend (agrarische) gebied een veilige ontsluiting naar Kampen en de N307 te bieden, zijn maatregelen noodzakelijk.

Door de herinrichting van de N307 Roggebot - Kampen (N50) naar een regionale stroomweg krijgt de Schansdijk geen directe, gelijkvloerse aansluiting meer op de N307. De vormgeving van een veilige ontsluiting van het Multisportterrein Schansdijk moet aansluiten op deze plannen. De ontsluiting moet toegankelijk zijn voor verkeer van en naar het Multisportterrein Schansdijk en het achterliggende (agrarische) gebied. Op het moment dat de N307 is gereconstrueerd, wordt een parallelweg aan de noordzijde van de N307 gebruikt voor het ontsluiten van (landbouw)verkeer tussen Overijssel, Flevoland en de overige bestemmingen die aan de noordzijde van de N307 liggen.

De provincie Overijssel wil de veilige ontsluiting van het Multisportterrein Schansdijk vooruitlopend op de herinrichting van de N307 Roggebot - Kampen realiseren. Dit omdat de verkeersveiligheidsproblematiek nu al aan de orde is. Dit betekent dat sprake is van twee toekomstsituaties:

1. Ontsluiting Schansdijk gerealiseerd, N307 conform huidige situatie
2. Ontsluiting Schansdijk gerealiseerd, N307 ingericht als regionale stroomweg

3 Afweging alternatieven Ontsluiting Schansdijk

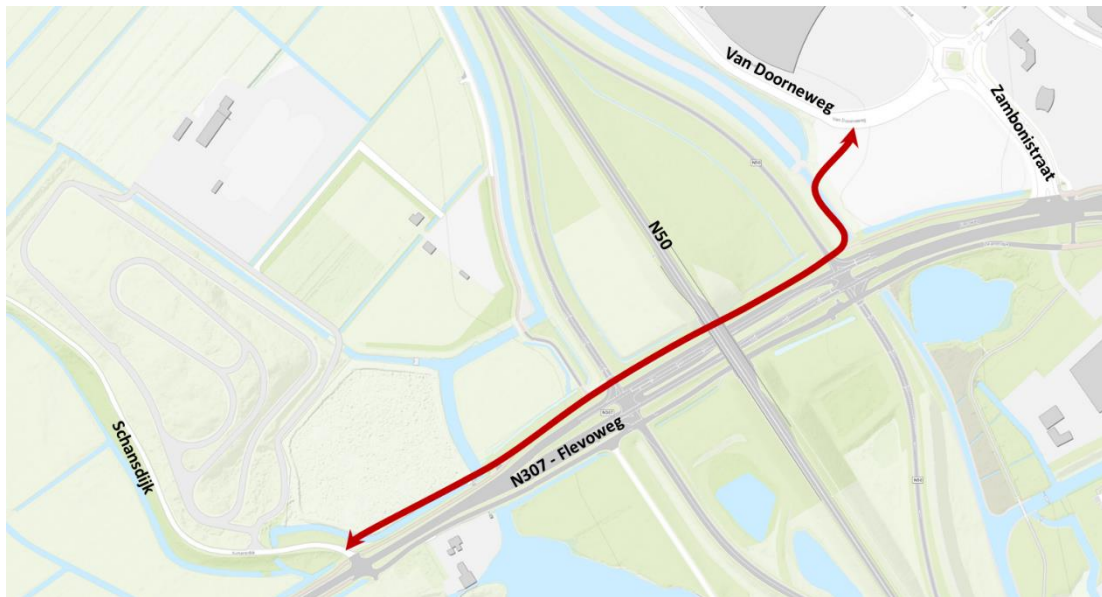
3.1 Tracé ontsluiting Schansdijk

In de Verkenning N307 Roggebot - Kampen zijn de mogelijke oplossingen voor het tracé van de ontsluiting van het Multisportterrein Schansdijk² onderzocht. Dit omdat de Ontsluiting Schansdijk na herinrichting van de N307 ook onderdeel is van de parallelstructuur langs de N307. In dit onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De ontsluiting biedt een directe en veilige ontsluiting van de aan de Schansdijk gelegen kavels, woningen en overige bestemmingen (waaronder Multisportterrein Schansdijk) van en naar Kampen.
- Het Multisportterrein Schansdijk is op een veilige manier bereikbaar voor fietsers en gemotoriseerd (langzaam) verkeer.
- De ontsluiting ligt zo dicht mogelijk en parallel aan de hoofdrijbaan van de N307.
- Eventuele kruisingen met de toe- en afrit van de N50 zijn gelijkvloers. Op de kruisingen komen verkeerslichten, als onderdeel van de verkeersregelininstallatie N50/N307.
- De ontsluiting zelf en de aansluiting op de bestaande infrastructuur in Kampen liggen zoveel mogelijk op grondgebied van de gemeente Kampen, provincie Overijssel, Rijkswaterstaat en/of het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Aansluitingen op de bestaande infrastructuur worden gelijkvloers uitgevoerd.
- Het ontwerp wordt afgestemd op het ontwerp van de Herinrichting N307 Roggebot - Kampen (N50) als regionale stroomweg.

Uit dit onderzoek is gebleken dat slechts sprake is van één mogelijke oplossing voor de ligging van de ontsluiting. Dit betekent dat geen afweging heeft plaatsgevonden voor mogelijke andere tracés.

In figuur 3 is de ligging van het tracé van de ontsluiting indicatief gevisualiseerd. Wijzigingen in het tracé leiden tot een afwijking op de uitgangspunten, waaronder het realiseren van een zo direct en logisch mogelijke verbinding tussen de Schansdijk en Kampen.



Figuur 3 Indicatie ligging tracé Ontsluiting Schansdijk

Het tracé voor de ontsluiting uit bovenstaande figuur is uitgewerkt in het voorontwerp (zie hoofdstuk 5).

² Memo oplossingsrichtingen Schansdijk N307, d.d. 30 oktober 2014 & Verkenning N307 Roggebot - Kampen (februari 2016)

3.2 Aansluiting wegenstructuur Kampen

Voor de kruising van de ontsluiting met de noordelijke toe- en afrit van de N50 is de vormgeving reeds bepaald, zie de uitgangspunten in paragraaf 3.1. Voor de aansluiting van de ontsluiting in Kampen is de vormgeving nog niet bepaald.

Onderzocht is of het mogelijk is de ontsluiting direct aan te sluiten op de Zambonistraat in Kampen. Ruimtelijk en verkeerskundig gezien is op het bestaande kruispunt N307/Zambonistraat geen ruimte om een verkeersveilige en logische aansluiting te realiseren. Dit is wel mogelijk bij een aansluiting op de Van Doorneweg. In de planstudie is de afweging gemaakt voor de gewenste vormgeving van deze aansluiting.

Beoordeling mogelijke vormgeving aansluiting Ontsluiting Schansdijk - Van Doorneweg

Voor het vormgeven van deze aansluiting zijn drie kruispuntoplossingen beoordeeld:

1. Voorrangskruispunt
2. Rotonde
3. Verkeerslicht

Beoordelingskader

Bovenstaande vormgevingsoplossingen zijn kwalitatief beoordeeld om te komen tot de gewenste vormgeving. In tabel 2 zijn de beoordelingsaspecten toegelicht.

Aspect	Toelichting
Verkeersafwikkeling op kruispuntniveau	Beoordeeld is of de kruispuntoplossing het verwachte verkeersaanbod kan verwerken zonder dat sprake is van wachtrijvorming
Doorstroming op hoofdwegennet	Beoordeeld is in hoeverre de kruispuntoplossing de doorstroming op het hoofdwegennet (Van Doorneweg) beïnvloedt
Verkeersveiligheid	Beoordeeld is in hoeverre de kruispuntoplossing gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid op de parallelweg en de Van Doorneweg
Ruimtebeslag	Beoordeeld is in hoeverre de kruispuntvorm binnen de bestaande eigendomsgrenzen kan worden gerealiseerd

Tabel 2 Beoordelingskader aansluiting ontsluiting op de Van Doorneweg.

Resultaten kwalitatieve beoordeling

In tabel 3 zijn de resultaten van de kwalitatieve beoordeling, inclusief toelichting, weergegeven. De beoordeling zelf is door een kleur weergegeven (groen=positief, rood=negatief, oranje=zowel voor- als nadelen).

Aspect	Varianten		
	Voorrangskruispunt	Rotonde	Verkeerslicht
Verkeersafwikkeling op kruispuntniveau	Het voorrangskruispunt kan de verwachte verkeersintensiteiten ruimschoots verwerken (Methode Harders: wachttijd 0 tot <15 seconden).	Een rotonde kan de verwachte verkeersintensiteiten ruimschoots verwerken (verzadigingsgraad rotondeverkeers: 0,25).	Een VRI heeft meer capaciteit dan een rotonde en kan de verwachte verkeersintensiteiten daarom ruimschoots verwerken.
Doorstroming op hoofdwegennet	Doorstroming op hoofdwegennet wordt niet beïnvloedt door kruispuntvorm. Verkeer van en naar parallelweg moet voorrang verlenen.	Doorstroming op hoofdwegennet wordt negatief beïnvloedt door rotonde. Verkeer moet afremmen voor de rotonde.	Doorstroming op hoofdwegennet wordt negatief beïnvloedt door een VRI. Verkeer moet afremmen voor de VRI en wachten op groen licht.

Verkeersveiligheid			
	Verkeer vanaf parallelweg moet voorrang verlenen omdat de ontsluiting ondergeschikt is aan de Van Doorneweg. Hierdoor kleine kans op ongevallen door wachtrijen. Wel kans op flankongevallen bij conflicten tussen verkeer parallelweg en Van Doorneweg.	Een rotonde is in principe een verkeersveilige oplossing. Echter door nabijheid rotonde met de Zambonistraat kans op terugslag van wachtrijen, waardoor kans op ongevallen toeneemt.	Door ontstaan wachtrijen voor VRI, kans op verkeersonveilige situaties. Dit wordt versterkt door mogelijke wachtrijen vanaf rotonde met Zambonistraat.
Ruimtebeslag			
	Het ruimtebeslag van een voorrangskruispunt is beperkt. De oplossing kan worden gerealiseerd binnen de bestaande eigendomsgrenzen.	Een enkelstrooksrotonde kent een groot ruimtebeslag en past niet binnen de bestaande eigendomsgrenzen.	Een VRI kent een groot ruimtebeslag en past niet binnen de bestaande eigendomsgrenzen.

Tabel 3 Resultaten kwalitatieve beoordeling vormgevingsvarianten aansluiting Van Doorneweg

Conclusie vormgevingsoplossing Van Doorneweg

Uit de kwalitatieve beoordeling komt de vormgevingsvariant 'voorrangskruispunt', als voorkeursoplossing voor de aansluiting Ontsluiting Schansdijk - Van Doorneweg naar voren. Deze vormgeving is verder uitgewerkt in het voorontwerp (zie hoofdstuk 5).

3.3 Aansluiting Ontsluiting - noordelijke parallelweg N307

In de situatie voor reconstructie van de N307 sluit de ontsluiting aan op het bestaande (brom)fietspad aan de noordzijde van de N307. Deze vormgeving is opgenomen in het voorontwerp van dit Plan in Hoofdlijnen.

Met de herinrichting van de N307 Roggebot - Kampen wordt ook een volledige parallelweg gerealiseerd aan de noordzijde van de N307, vanaf Roggebot tot aan de Schansdijk. Bij de Schansdijk sluit deze parallelweg aan op de ontsluiting van het Multisportterrein Schansdijk. Zowel de parallelweg en ontsluiting zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. De kruising tussen beide wegen wordt daarom als gelijkwaardige kruising uitgevoerd en duurzaam veilig ingericht. Het ontwerp van de toekomstige kruising tussen de noordelijke parallelweg van de N307 en de Ontsluiting Schansdijk wordt uitgewerkt in een (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen voor de Herinrichting N307 Roggebot – Kampen (N50). Dit plan moet nog worden opgesteld.

4 Toelichting voorontwerp en kostenraming

4.1 Resultaten ter inzagelegging

Ter inzagelegging en zienswijzen

Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen N307 Schansdijk heeft van 15 oktober 2018 tot en met 26 november 2018 ter inzage gelegen. De provincie Overijssel heeft binnen deze periode een inloopavond georganiseerd op 29 oktober 2018. Tijdens deze avond hebben de aanwezigen de mogelijkheid gehad om het Ontwerpplan in Hoofdlijnen in te zien, het ontwerp te bekijken en vragen te stellen over het ontwerp en het Ontwerpplan in Hoofdlijnen.

De zienswijzen konden schriftelijk of per e-mail worden ingediend. Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben ter inzagelegging in totaal 3 zienswijzen op het Ontwerpplan in Hoofdlijnen ontvangen.

In de Reactienota zijn de reacties opgenomen en beantwoord. De indiener van een zienswijze krijgt de Reactienota toegezonden (per post). De Reactienota is in te zien en te downloaden via de website van de provincie Overijssel. De hoofdlijn van de zienswijzen is hieronder weergegeven:

- Zorgen over verkeersveiligheid op de Ontsluiting Schansdijk door keuze voor smal wegprofiel en combinatie van gemotoriseerd (auto- en landbouw)verkeer en fietsverkeer.
- Zorgen over toename verkeersdruk op Van Doorneweg en Zambonistraat.
- Zorgen over impact locatiekeuze aansluiting van de Ontsluiting Schansdijk op de Van Doorneweg op de verkeersveiligheid.
- Zorgen over omrij schade als gevolg van opheffen huidige oversteek Schansdijk en beschikbare alternatieven in de nieuwe situatie.
- Zorgen over ontbreken aansluiting kavel op nieuwe Ontsluiting Schansdijk.

Wijzigingen op het voorontwerp uit Ontwerpplan in Hoofdlijnen

Naar aanleiding van de zienswijzen, ambtshalve overwegingen en nader onderzoek is het voorontwerp uit het Ontwerpplan in Hoofdlijnen op details aangepast. De principes van het ontwerp (opheffen huidige, gelijkvloerse aansluiting Schansdijk/N307 en realiseren van een nieuwe Ontsluiting Schansdijk tussen Schansdijk en Van Doorneweg) zijn ongewijzigd gebleven.

Zoals in de Reactienota is omschreven, is de volgende aanpassing in het voorontwerp van de voorkeursoplossing uit het Ontwerpplan in Hoofdlijnen doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen:

- Toevoegen van zoekgebied voor realisatie van eventuele aansluiting van de kavel, gelegen tussen de Zambonistraat, Van Doorneweg en de Ontsluiting Schansdijk. Omdat nog onbekend is welke ontwikkeling hier plaats gaat vinden, is het niet mogelijk de exacte locatie van de aansluiting aan te geven in het voorontwerp

Als gevolg van ambtshalve overwegingen en nader onderzoek is de volgende aanpassing in het voorontwerp van de voorkeursoplossing doorgevoerd:

- De locatie van de aansluiting van de Ontsluiting Schansdijk op de Van Doorneweg is geoptimaliseerd in verband met de eventuele aansluiting van de kavel gelegen tussen de Zambonistraat, Van Doorneweg en de Ontsluiting Schansdijk. Deze optimalisatie is ook wenselijk op het moment dat op de genoemde kavel geen ontwikkeling plaatsvindt. Ten opzichte van de effectbeoordeling in het Ontwerpplan in Hoofdlijnen heeft deze wijziging ook gevolgen voor de effectbeoordeling ten aanzien van kabels & leidingen en water.

4.2 Toelichting voorontwerp

De voorkeursoplossing van de Ontsluiting Schansdijk, inclusief aansluiting op de Van Doorneweg, is uitgewerkt in een voorontwerp en opgenomen in bijlage 1.

Voor de vormgeving van de ontsluiting zijn de uitgangspunten uit paragraaf 3.1 aangehouden, inclusief de volgende aanvullingen:

- De ontsluiting wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u en is voorzien van markering ETW type 1.
- De ontsluiting bestaat uit één rijstrook waarop gemotoriseerd, landbouw- en fietsverkeer in twee richtingen gezamenlijk worden afgewikkeld. De ontsluiting wordt daarbij op maaiveldniveau gerealiseerd.

- De rijbaanbreedte is 4,50 meter met aan beide zijden een obstakelvrije zone van 2,5 meter, inclusief 0,40 meter bermverharding. De breedte is voldoende voor een veilige afwikkeling van langzaam (landbouw)verkeer en fietsverkeer op één rijbaan,
- Gebruik van de ontsluiting als sluiproute naar Flevoland/Music Club Kampen wordt ontmoedigd bij de aansluiting met de Van Doorneweg.
- In de planuitwerking en materialisering wordt rekening gehouden met de duurzaamheidsdoelstellingen van de provincie Overijssel en de gemeente Kampen.
- De voorkeursoplossing is in een technisch functioneel ontwerp van de infrastructuur, dat rekening houdt met de landschappelijke inpassing in de omgeving.

Ruimtelijke kwaliteit

Voor het project Herinrichting N307 Roggebot - Kampen (N50), inclusief de Ontsluiting Schansdijk, wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld voor de bestemmingsplanprocedure en de omgevingsvergunning. Dit om de ruimtelijke kwaliteit van beide projecten op dezelfde wijze te borgen. De resultaten uit dat plan worden verwerkt bij de nadere uitwerking van het voorontwerp van de Ontsluiting Schansdijk.

4.3 Investeringskosten

Op basis van het voorontwerp van de voorkeursoplossing is een SSK-raming opgesteld. De raming kent een onzekerheidsmarge van +/- 20%.

<i>Onderdelen raming</i>	<i>Kostenraming (exclusief btw)</i>
Investeringskosten	€ 1.135.000
Levensduurkosten op basis van discontovoet 3% en looptijd van 100 jaar	€ 1.610.000
TOTAAL Projectkosten (LCC)	€ 2.745.000

Tabel 4 Projectkosten voorontwerp Ontsluiting Schansdijk (afgerond op 5000-tallen)

5 Effecten van de voorkeursoplossing

Op basis van het voorontwerp zijn de effecten op verkeer en de impact op de omgeving kwantitatief inzichtelijk gemaakt. De resultaten zijn de basis voor de verdere planuitwerking van de voorkeursoplossing.

5.1 Verkeer

In tabel 5 zijn de beoordelingsaspecten voor de effectbeoordeling verkeer weergegeven.

Verkeer – aspecten effectbepaling
Verkeerseffecten op netwerkniveau
Bereikbaarheid bestemmingen en voorzieningen
Verkeersveiligheid
Robuustheid
Geluid
Luchtkwaliteit

Tabel 5 Overzicht beoordelingsaspecten effectbeoordeling verkeer

Voor de effecten op verkeer is sprake van twee toekomsituaties, de situatie voor en na de herinrichting van de N307. Voor de effectbeoordeling *verkeersafwikkeling*, *bereikbaarheid* en *verkeersveiligheid* zijn beide toekomsituaties beoordeeld omdat de effecten wezenlijk verschillen. Voor de effectbeoordeling *robustheid*, *geluid* en *luchtkwaliteit* is alleen de situatie na herinrichting van de N307 beoordeeld. Dit betreft het worst-case scenario voor de verkeerseffecten omdat in deze situatie de verkeersintensiteit het hoogst is.

5.1.1 Verkeerseffecten op netwerkniveau

Met het verkeersmodel Kampen 2017 is inzicht verkregen in de verkeerssituatie van de referentie- en projectsituatie in 2030. De referentiesituatie is de toekomstige situatie in 2030 zonder wijzigingen aan de N307 Roggebot – Kampen en de aansluiting N307/Schansdijk. Wel is rekening gehouden met vaststaand beleid voor infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen. De projectsituatie 2030 betreft de referentiesituatie inclusief herinrichting van de N307 en realisatie van de Ontsluiting Schansdijk. De resultaten van de modelberekeningen zijn opgenomen in tabel 6 en bijgevoegd in bijlage 2.

Wegnaam	Wegvak	Intensiteiten 2030 (mvt/etmaal)		Verskil project versus referentie	
		Referentie	Project	Absoluut	Relatief
N307	N50 - Schansdijk	21.400	24.000	+ 2.600	+ 12%
N307	Schansdijk – Buitendijksweg	21.300	24.000	+ 2.700	+ 13%
Schansdijk	Multisportterrein – parallelweg noordzijde N307/Ontsluiting	200	100	- 100	- 50%
Parallelweg noordzijde N307	Jachthaven Roggebot – Schansdijk	-	50	-	-
Parallelweg noordzijde N307	Schansdijk – Van Doorneweg	-	100	-	-
Van Doorneweg	Eastmanstraat – parallelweg noordzijde N307	5.700	5.700	-	-
Van Doorneweg	Parallelweg noordzijde N307 - Zambonistraat	5.700	5.800	+ 100	+ 2%

Tabel 6 Overzicht intensiteiten referentie- en projectsituatie 2030 (aantallen motorvoertuigen, afgerond op 100-tallen), bron: Verkeersmodel Kampen

De realisatie van de Ontsluiting Schansdijk heeft een zeer beperkt verkeerseffect. Omdat de ontsluiting enkel toegankelijk is voor bestemmings- en landbouwverkeer, blijft de verkeersintensiteit op de ontsluiting beperkt. Realisatie van de ontsluiting leidt daarmee ook tot een beperkte verhoging van de intensiteit op de Van Doorneweg. De verkeersgroei op de N307 wordt veroorzaakt door de herinrichting van de N307 Roggebot – Kampen.

In de situatie voor de herinrichting van de N307 Roggebot – Kampen maakt enkel verkeer van en naar bestemmingen aan de Schansdijk gebruik van de ontsluiting. Na herinrichting van de N307 en realisatie van de noordelijke parallelweg neemt de intensiteit op de ontsluiting (beperkt) af.

Door het verdwijnen van de directe aansluiting van de Schansdijk op de N307 maakt verkeer vanuit het gebied ten noorden van de Schansdijk een andere routekeuze (via de Haatlanderdijk en Genuakade).

Effect Ontsluiting Schansdijk op verkeersafwikkeling noordelijke toe- en afrit N50

De verkeersafwikkeling op de aansluiting N307/N50 wordt beïnvloed door de realisatie van de Ontsluiting Schansdijk. De huidige verkeersregeling verwerkt op dit moment alleen de fietsers op het fietspad ten noorden van de N307.

In de nieuwe situatie na herinrichting van de N307 wordt in de regeling extra ruimte gecreëerd voor afwikkeling van verkeer van en naar de ontsluiting. Dit leidt tot langere wachttijden voor verkeer op de noordelijke toe- en afrit van de N50. De inpassing in de verkeersregeling wordt in de nadere planuitwerkingsfase uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar de verkeersafwikkeling tijdens piekmomenten bij evenementen.

5.1.2 Bereikbaarheid bestemmingen en voorzieningen

Als gevolg van de wijzigingen in de infrastructuur wijzigt ook de bereikbaarheid van de bestemmingen en voorzieningen in de omgeving van de Schansdijk. De bestaande routestructuur wordt minder helder doordat er geen directe mogelijkheid meer is om de N307 over te steken of vanaf de N307 af te slaan richting de Schansdijk. Met de toekomstige parallelstructuur moeten ook fietsers en wandelaars omrijden en -lopen om de N307 en de Schansdijk te bereiken. De dichtstbijzijnde oversteek is de N307/Zambonistraat in Kampen.

Verkeer dat van de Schansdijk naar de Zwartendijk wil, moet in de nieuwe situatie omrijden via de Zambonistraat/Van Doorneweg. Na herinrichting van de N307 ontstaat ter hoogte van de Music Club Kampen ook een ongelijkvloerse overgang tussen de zuidelijke en noordelijke parallelstructuren. Deze overgang is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer, fietsers en landbouwverkeer.

Landbouwbedrijven en -gebieden Schansdijk

In beide toekomstsituaties worden de landbouwbedrijven en -gebieden ontsloten via de ontsluiting/parallelweg. Wel is sprake van een (beperkte) omrijdafstand ten opzichte van de huidige situatie. Landbouwverkeer moet omrijden via de Van Doorneweg/Zambonistraat om de ontsluiting naar het Multisportterrein Schansdijk en overige bestemmingen aan de Schansdijk te bereiken.

Na de herinrichting van de N307 wordt de ontsluiting onderdeel van de noordelijke parallelweg van de N307 en vormt daarmee ook de verbinding voor landbouwverkeer van en naar Flevoland.

Multisportterrein Schansdijk

Het Multisportterrein Schansdijk wordt in beide toekomstsituaties ontsloten via de ontsluiting. Ten opzichte van de huidige situatie (een directe aansluiting van de Schansdijk op de N307) betekent dit een toename van de omrijdafstand. Wel ontstaat een vlottere (en veiligere) ontsluiting, omdat het verkeer niet meer hoeft in te voegen op de verkeersstroom van de N307.

Na de herinrichting van de N307 is het Multisportterrein Schansdijk ook bereikbaar via de parallelwegen aan weerszijden van de N307.

Hulpdiensten

Hulpdiensten kunnen de Schansdijk bereiken via de Van Doorneweg en de ontsluiting. Dit betekent een (beperkte) toename van de reisafstand. De effecten op de reistijd zijn naar verwachting minimaal. Ondanks de lagere snelheid op de ontsluiting, rijdt hier minder verkeer waardoor hulpdiensten weinig hinder ondervinden van verkeer op dezelfde rijstrook en rijbaan.

Kavel tussen Zambonistraat – Van Doorneweg – Ontsluiting Schansdijk

Voor het gebied gelegen tussen de Zambonistraat, Van Doorneweg en de Ontsluiting Schansdijk geldt dat hier mogelijk een ontwikkeling plaatsvindt met een verkeersaantrekkende werking. Dit verkeer wordt afgewikkeld via de Ontsluiting Schansdijk. In het voorontwerp is rekening gehouden met deze ontwikkeling door het aangeven van een zoekgebied voor de locatie van de eventuele aansluiting van dit terrein.

Over de verkeerskundige effecten en ruimtelijke impact van deze ontwikkeling op de verkeerssituatie op de Ontsluiting Schansdijk en aansluiting met de Van Doorneweg dient nader onderzoek te worden verricht binnen de ruimtelijke procedures ten behoeve van deze ontwikkeling.

5.1.3 Verkeersveiligheid

Realisatie van de ontsluiting leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid op de N307 en aansluiting met de Schansdijk. Dit door het opheffen van de directe aansluiting Schansdijk – N307.

Door het opheffen van de aansluiting verdwijnen conflicten tussen doorgaand verkeer op de N307 met afslaand verkeer naar de Schansdijk en overstekend gemotoriseerd en (brom)fietsverkeer.

De breedte van de parallelweg biedt voldoende ruimte om het toekomstige verkeersaanbod op een veilige manier te verwerken. De bermverharding aan beide zijden van de rijbaan maakt het voor landbouwverkeer mogelijk om elkaar en andere verkeersdeelnemers veilig te passeren.

Verkeersveiligheid fietsverkeer

Het huidige fietspad aan de noordzijde van de N307 is belangrijk voor fietsverkeer tussen het AZC Dronten en Kampen. De fietsverbinding langs de N307 is door de provincie Overijssel gecategoriseerd als regionale hoofdroute. In de vormgeving van de ontsluiting is hier rekening mee gehouden.

In de situatie dat de N307 Roggebot - Kampen nog niet is heringericht, wijzigt de routing van het fietsverkeer niet. Op de ontsluiting wordt ten oosten van de kruising met de toerit van de N50 een aansluiting gerealiseerd op het bestaande (brom)fietspad naar de Zambonistraat.

De veiligheid van het fietsverkeer op de fietsverbinding AZC – Kampen verslechtert niet door de realisatie van de Ontsluiting Schansdijk. Fietsverkeer wordt gemengd met het overig verkeer afgewikkeld. De intensiteit op de ontsluiting is echter beperkt. Door de ontsluiting ontstaat voor fietsverkeer wel een nieuwe en directe verbinding met de Van Doorneweg en het aan de Zambonistraat gelegen winkelcentrum. Ondanks dat op de Van Doorneweg een (brom)fietsverbod geldt, kan fietsverkeer vanaf de ontsluiting het winkelcentrum bereiken via de aansluiting op de Van Doorneweg. Om te voorkomen dat dit voorkomt, in de verdere planuitwerking extra aandacht besteedt aan routing van fietsverkeer richting Kampen en het winkelcentrum. Dit om te voorkomen dat het (brom)fietsverkeer de Van Doorneweg gebruikt.

Op het moment dat de N307 wordt heringericht, wijzigt de routing van het fietsverkeer tussen het AZC en Kampen. Het fietsverkeer zal dan waarschijnlijk de geplande parallelweg en het fietspad aan de zuidzijde van de N307 gebruiken. De fietsverbinding vanuit Flevoland wordt namelijk aan de zuidzijde van de N307 gerealiseerd. Dit fietsverkeer zal waarschijnlijk ook aan de zuidzijde van de N307 op de parallelweg en het vrijliggende fietspad blijven fietsen. De fietsintensiteit op de noordelijke parallelweg en de ontsluiting neemt daarmee af.

Het fietsverkeer kan nog steeds gebruik maken van de ontsluiting, maar door de toekomstige verkeersintensiteit worden geen knelpunten met de verkeersveiligheid verwacht. Ten oosten van de kruising van de ontsluiting met de toerit van de N50 wordt een aansluiting op het bestaande fietspad in Kampen gerealiseerd.

Veiligheid aansluiting Van Doorneweg

Deze aansluiting wordt uitgevoerd als een voorrangskruispunt waarbij verkeer vanaf de ontsluiting voorrang moet verlenen. Bij voorrangskruispunten bestaat de kans op flankongevallen door oprijdend en afslaand verkeer.

In paragraaf 4.2 is geconstateerd dat deze vormgeving voldoende capaciteit biedt voor een vlotte verkeersafwikkeling. De kans op verkeersonveilige situaties is daardoor laag. Een lage intensiteit betekent tevens een kleinere kans op conflicten. Daarnaast ligt de snelheid op de Van Doorneweg laag door de nabijheid van de rotonde Van Doorneweg/Zambonistraat.

De kans op verkeersonveilige situaties op de aansluiting Ontsluiting/Van Doorneweg is daardoor klein.

Veiligheid aansluiting Ontsluiting Schansdijk en parallelweg noordzijde N307

Door de toekomstige verkeersintensiteit worden geen verkeersonveilige situaties verwacht op deze aansluiting. Het kruispunt biedt voldoende capaciteit om het verkeersaanbod op een veilige en vlotte manier af te wikkelen.

5.1.4 Robuustheid

De robuustheid van een verkeersnetwerk is afhankelijk van de capaciteit van kruisingen en aansluitingen. Een robuust verkeersnetwerk beschikt over voldoende capaciteit om het verwachte verkeersaanbod te verwerken en biedt ruimte om een (onverwachte) toename van verkeer te verwerken zonder dat wachtrijen ontstaan.

Ontsluiting Schansdijk

De parallelweg tussen de Schansdijk en Van Doorneweg biedt voldoende capaciteit om het verwachte verkeersaanbod te verwerken. De capaciteit van een erftoegangsweg bedraagt maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte intensiteit uit het verkeersmodel, waarin de N307 is heringericht, blijft hier met circa 100 motorvoertuigen per etmaal ruim onder.

Dit betekent dat de weg voldoende capaciteit biedt om een toename van verkeer gedurende piekmomenten (bij evenementen op het Multisportterrein Schansdijk) op te vangen. Ook eventuele andere ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een verkeerstoename, vormen geen knelpunten voor de verkeersafwikkeling. Wel moet het effect op de verkeersregeling met de toe- en afrit van de N50 in beeld worden gebracht.

Aansluiting Ontsluiting Schansdijk/Van Doorneweg

In paragraaf 4.2 is berekend dat de wachttijden op een voorrangskruispunt onder de 15 seconden blijven. Deze vormgeving biedt dus voldoende capaciteit voor een vlotte afwikkeling van het verwachte verkeersaanbod. Nadere analyse laat zien dat ook een 50% toename van de verwachte verkeerscijfers in 2030 nog niet leidt tot afwikkelingsknelpunten. De vormgeving is daarmee voldoende robuust.

5.1.5 Geluid

Met het milieumodel van de provincie Overijssel is een verkennend akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hiermee is een indicatie van de te verwachten effecten op de geluidsbelasting gekregen. Doel van het verkennend onderzoek is om te bepalen of met uitvoering van het project sprake is van 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Dit is het geval als door het project de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige bestemmingen met (afgerond) 2 dB of meer toeneemt en/of de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB overschrijdt.

In de directe omgeving van de Ontsluiting Schansdijk is één geluidsgevoelige bestemming gelegen; Flevoweg 72. Uit het verkennend akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting bij deze bestemming ten gevolge van het project ver beneden de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB blijft. Dit betekent dat op basis van het verkennend onderzoek voor realisatie van de Ontsluiting Schansdijk nader onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting te verlagen niet nodig is.

De exacte effecten op de geluidsbelasting kunnen in de verdere planuitwerking worden bepaald met een volledig akoestisch onderzoek, als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure.

5.1.6 Luchtkwaliteit

Het voorontwerp van de Ontsluiting Schansdijk is getoetst aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). Getoetst is of realisatie van het voorontwerp voldoet aan de wet- en regelgeving.

Uit de NSL³-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in het gebied rond de Roggebotsluis (N307) ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen. Ook blijkt dat concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen. Gezien het verkeerseffect van het project en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wm, wordt geen benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm verwacht.

³ NSL: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Hierdoor is uitgesloten dat door uitvoering van het project de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm) worden overschreden.

De resultaten van de toetsing zijn opgenomen in bijlage 3.

5.2 Omgeving

In tabel 7 zijn de aspecten weergegeven waarop de impactbeoordeling omgeving is uitgevoerd.

<i>Omgeving- aspecten impactbeoordeling</i>
Inpassing in bestemmingsplan en eigendomsgrenzen
Kabels en leidingen
Ecologie
Bodem
Water
Archeologie
Duurzaamheid

Tabel 7 Aspecten effectbepaling met betrekking tot de omgeving van de parallelweg Schansdijk

Voor de effectbeoordeling omgeving is geen onderscheid gemaakt tussen de twee toekomstsituaties. De ligging en vormgeving van de Ontsluiting Schansdijk wijzigt niet door de herinrichting van de N307.

5.2.1 Inpassing in bestemmingsplan en eigendomsgrenzen Bestemmingsplannen

De voorkeursoplossing past niet volledig binnen de bestemmingsgrenzen verkeer van de vigerende bestemmingsplannen Buitengebied Kampen en Melmerpark deelplan A en deelplan B. Voor realisatie van de voorkeursoplossing is een herziening van de bestemmingsplannen noodzakelijk. De herziening van de bestemmingsplannen vindt gelijktijdig plaats met de aanpassingen van het project Herinrichting N307 Roggebot - Kampen (N50).

Omdat de provincie Overijssel en gemeente Kampen de Ontsluiting Schansdijk vooruitlopend op de herinrichting van de N307 willen realiseren, wordt mogelijk een projectafwijakingsbesluit (Omgevingsvergunning strijdig gebruik) genomen. Na dit besluit wordt de vergunning voor realisatie van de voorkeursoplossing verleend. De herziening van het bestemmingsplan vindt plaats in een later stadium, als onderdeel van het project Herinrichting N307 Roggebot - Kampen.

Eigendomsgrenzen

De voorkeursoplossing kan niet volledig worden gerealiseerd binnen het grondgebied van de provincie Overijssel en gemeente Kampen. In overleg met het Waterschap Drents Overijsselse Delta, het Rijk en Kampereiland Vastgoed N.V. worden de mogelijkheden voor minnelijke verwerving van de benodigde grond verder onderzocht.

In de nadere planuitwerkingsfase wordt bepaald in hoeverre en hoeveel grondverwerving noodzakelijk is. Grondaankoop van particuliere grondeigenaren is op basis van het voorontwerp niet nodig.

5.2.2 Kabels en leidingen

Het voorontwerp doorsnijdt een aantal kabels en leidingen. De meest kritische doorsnijdingen vinden plaats op het gedeelte van de parallelweg tussen de toerit van de N50 en aansluiting op de Van Doorneweg. Het betreft de volgende kabels en leidingen:

- *Hoogspanningskabel Tennet*
Deze kabel loopt vanaf de aansluiting N50 in noordelijke richting tot aan de nieuwe aansluiting van de ontsluiting Schansdijk op de Van Doorneweg. Realisatie van de voorkeursoplossing leidt niet tot een extra doorsnijding van deze kabel.
- *Middenspanningskabel ProRail*
Deze kabel loopt vanaf de aansluiting N50 tot aan de nieuwe aansluiting op de Van Doorneweg. Realisatie van de voorkeursoplossing leidt niet tot een extra doorsnijding van deze kabel.
- *Drukrioolleiding gemeente Kampen*
Deze leiding loopt vanaf de aansluiting N50 tot aan de nieuwe aansluiting op de Van Doorneweg. In de nieuwe situatie komt deze leiding deels onder de ontsluiting Schansdijk te liggen.

- *Waterleiding Waterschap*

Bij de kruising van de parallelweg met de afrit van de N50 (noordzijde) wordt een waterleiding PE160 doorsneden. Voor eventuele maatregelen is afstemming met het waterschap/waterbedrijf nodig.

Daarnaast lopen evenwijdig aan de N50 en de parallelweg (tussen beide wegen in) een hogedrukgasleiding en een middenspanningskabel van Enexis. Afhankelijk van de benodigde diepte voor de perkoenpalen en geleiderail worden deze doorsneden.

Bij de verdere uitwerking van het voorontwerp van de voorkeursvariant worden de knelpunten in overleg met de nutsbedrijven/wegbeheerders verder onderzocht. De mogelijke maatregelen kunnen impact hebben op zowel het voorontwerp van de voorkeursvariant als de kosten van de realisatie hiervan.

5.2.3 Ecologie

Natuur Netwerk Nederland (NNN)

In Overijssel is langs de N307 geen NNN aanwezig. De realisatie van de parallelweg en de aansluitingen gaat niet ten koste van het oppervlakte NNN.

Wel wordt in de verdere planuitwerking rekening gehouden met de passeerbaarheid van de ontsluiting voor oevergebonden fauna vlakbij de duikers.

Wet natuurbescherming

In 2016 heeft een natuurinventarisatie plaatsgevonden naar de aanwezigheid van soorten die vallen onder de Wet natuurbescherming. De inventarisatie is uitgevoerd in het project IJsseldelta Fase 2⁴. Het tracé N307 Roggebot - Kampen (N50) en de Ontsluiting Schansdijk vallen binnen dit onderzoeksgebied.

In de scopebeschrijving van de natuurinventarisatie wordt alleen gesproken over het slopen van de Roggebotsluis, het realiseren van de nieuwe oeververbinding en het verhogen van de snelheid op de N307. De realisatie van de Ontsluiting Schansdijk en de effecten hiervan op de natuur zijn niet meegenomen.

Op basis van een veldbezoek en de inventarisatie wordt geconcludeerd dat alleen de aanpassingen aan de sluisconstructie zal leiden tot een (kleine) kans op het overtreden van de Wet natuurbescherming.

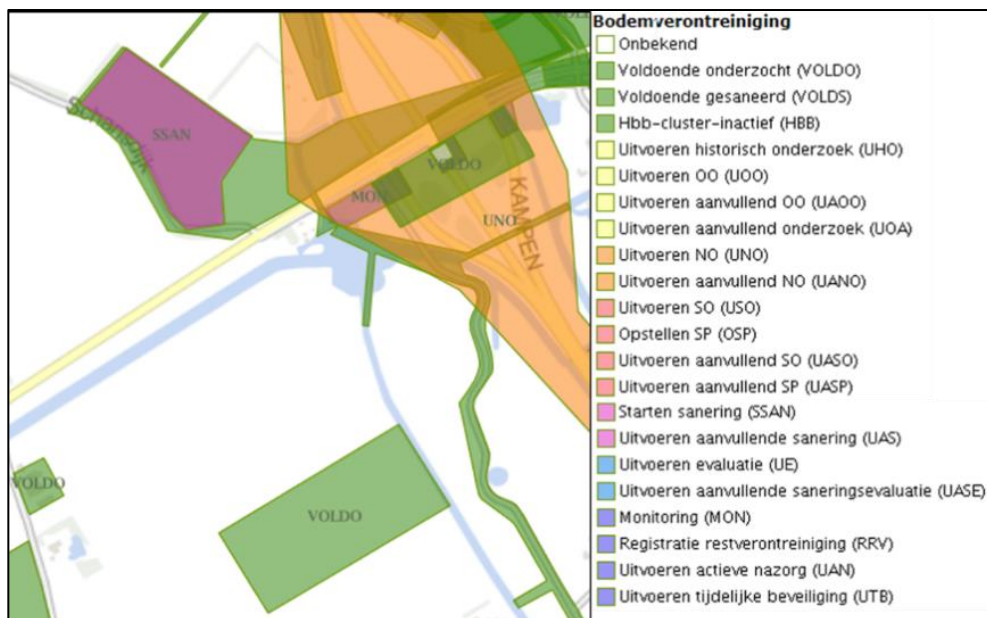
Voor de planuitwerking en de aanvraag voor vergunning en ontheffing Wet Natuurbescherming wordt nog onderzocht of het project Herinrichting N307 Roggebot – Kampen (N50) en de Ontsluiting Schansdijk past binnen de kaders van de Wet Natuurbescherming. Indien dit niet het geval is, wordt een ontheffing of vergunning aangevraagd.

De resultaten van de reeds uitgevoerde natuurinventarisatie gelden als basis voor dit onderzoek, maar zijn niet toereikend omdat de scope van deze inventarisatie niet overeenkomt met de scope van het voorontwerp van de N307 Roggebot – Kampen (N50) en de Ontsluiting Schansdijk.

⁴ *Natuur Inventarisatie IJsseldelta-Zuid fase 2, Tauw, december 2016*

5.2.4 Bodem Bodemkwaliteit

In figuur 6 is de situatie met betrekking tot de bodemverontreiniging in het gebied rondom de N307 Roggebot – Kampen weergegeven. De voorkeursoplossing doorsnijdt een aantal locaties.



Figuur 6 Locaties met bodemverontreiniging (bron: Bodematlas provincie Overijssel)

Voor de Regio IJsselland, waar gemeente Kampen invalt, is een bodemkwaliteitskaart (d.d. 30 januari 2013) met daarin zones met vergelijkbare bodemkwaliteit opgesteld. In het bijbehorende bodembeheersplan Regio IJsselland (d.d. 30 januari 2013) staat hoe de vrijkomende grond moet worden hergebruikt. Grondverzet buiten de regio IJsselland (bijvoorbeeld met gemeente Dronten) kan niet op basis van de bodemkwaliteitskaart plaatsvinden.

Voor de gemeente geldt dat deze kaart is opgesteld voor de landbodem. De waterbodem en uiterwaarden staan niet op de kaart. Dit geldt ook voor N50 en N307.

In 2018 is een verkennend (asbest)bodemonderzoek uitgevoerd op het fietspadtracé, inclusief bermen, langs de hoofdrijbaan van de N307⁵. Het onderzoeksgebied is weergegeven in figuur 7.



Figuur 7 Globale ligging onderzoekslocatie verkennend (asfalt)bodemonderzoek

⁵ Verkennend (asbest)bodemonderzoek N307 in de Provincie Overijssel (Ortageo Noordoost B.V., kernmerk 208192-10/R01, d.d. 12 juli 2018)

Uit het onderzoek blijkt dat vrijkomende grond niet zonder meer elders toepasbaar is. Op hergebruik is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing en de toepassing van grond elders moet worden gemeld via het 'meldpunt bodemkwaliteit'. De aanwezigheid van asbest is visueel en analytisch niet aangetoond.

In het resterende deel van het plangebied zijn geen bodemonderzoeken beschikbaar. Deze onderzoeken moeten nog plaatsvinden. De volgende punten moeten hierin worden meegenomen:

- Aan de Schansdijk ligt een voormalige stortplaats. Deze stortplaats is in 2016 gesaneerd door het aanbrengen van een leeflaag op de stort. De kwaliteit van het grondwater stroomafwaarts van de stort wordt gemonitord. Hierdoor zijn de risico's van direct contact met het stortmateriaal weggenomen zodat de stort geschikt is voor het gewenste gebruik van de wielerved KWC. Naast de stort ligt een kolk. De waterbodembodemkwaliteit van deze kolk is onbekend. Een deel van het plangebied valt binnen deze kolk. De aansluiting van de weg op de Schansdijk snijdt waarschijnlijk de voormalige stortplaats
- Voor de aanleg van de N50 met de bijbehorende op- en afritten op de Flevoweg zijn bodemonderzoeken uitgevoerd die als input voor het uit te voeren onderzoek kunnen worden gebruikt.
- Voor de aanpassing van de aansluiting N307/N50 is in 2014 bij deze aansluiting een bodemklasse bepaald. De resultaten van dit onderzoek zijn ook van toepassing op de realisatie van de ontsluiting

Draagkracht bodem

Tijdens de werkzaamheden aan de aansluiting N307/N50 in 2014 zijn maatregelen getroffen om schade door zettingen of verzakkingen als gevolg van onvoldoende draagkracht van de bodem te voorkomen. In het voorontwerp voor de Ontsluiting Schansdijk is hier rekening mee gehouden.

Een geotechnisch is nodig om te bepalen of aanvullende maatregelen voor de fundering van de ontsluiting noodzakelijk zijn.

Aanwezigheid conventionele explosieven (CE)

In 2018 is een vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven in de directe omgeving van de hoofdrijbaan van de N307⁶. Het onderzoeksgebied is weergegeven figuur 8.



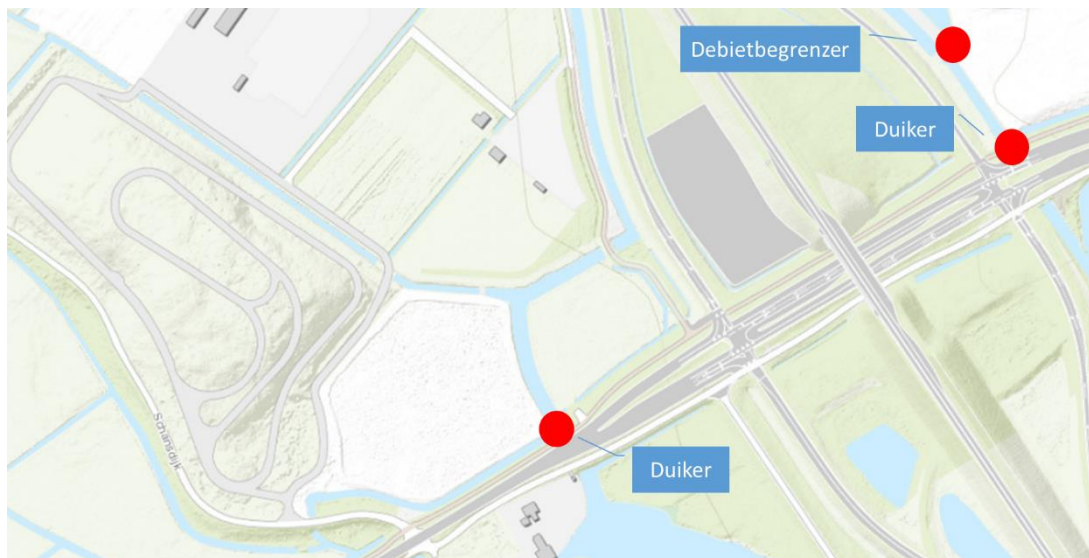
Figuur 8 Onderzoeksgebied vooronderzoek conventionele explosieven

Uit het vooronderzoek blijkt dat het onderzoeksgebied niet verdacht is op het aantreffen van conventionele explosieven in de bodem. Geconcludeerd wordt dat het niet noodzakelijk is om vervolgstappen te nemen in de explosievenopsporing voorafgaand aan de uit te voeren (grond)werkzaamheden. De (grond)werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder het treffen van OCE-maatregelen.

⁶ Vooronderzoek conventionele explosieven Herinrichting N307 2019 en later in Provincie Overijssel (Ortageo Noordoost B.V., kernmerk 208192-10/R01, d.d. 19 juli 2018)

5.2.5 Water

De realisatie van de voorkeursoplossing heeft impact op de ligging van watergangen en de waterkwaliteit en -veiligheid. In en naast het tracé van de voorkeursoplossing liggen twee duikers en een debietbegrenzer, zie figuur 9.



Omdat het ruimtebeslag van de infrastructuur toeneemt ten opzichte van de huidige situaties is aanpassing van beide duikers noodzakelijk. De huidige ligging van de debietbegrenzer hoeft niet te worden gewijzigd.

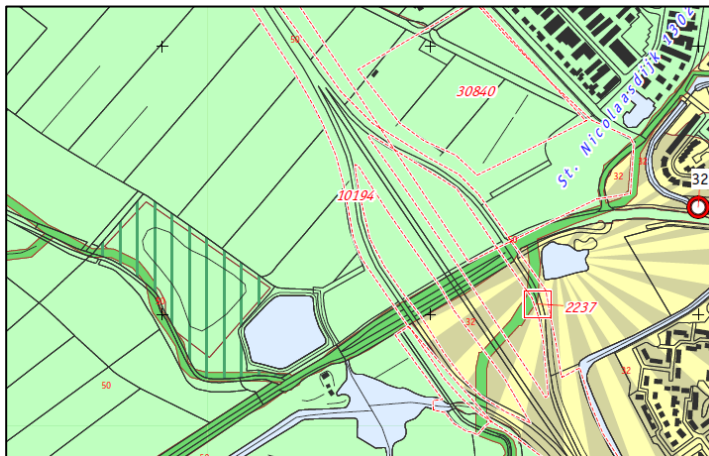
Met het Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDOD) is afgesteld dat beide duikers hiervoor worden verlengd. Voorwaarde vanuit het WDOD voor deze verlenging is dat de overgang van de bestaande naar het nieuw aan te leggen deel van de duiker vloeiend verloopt. Dit om het optreden van opstuwing te voorkomen. Bij de nadere planuitwerking wordt bepaald of het middenstuk (het deel tussen de bestaande en nieuwe duiker) openblijft of dicht wordt gemaakt. Indien gekozen wordt om dit deel dicht te maken, dient een inspectieput (op maaiveldhoogte) te worden aangelegd op de locatie van het middenstuk ten behoeve van beheer en onderhoud.

Voor het verlengen van de duikers wordt een deel van de watergangen gedempt. Het aantal vierkante meters dat wordt gedempt, moet voorafgaand aan de uitvoering binnen hetzelfde peilgebied worden gecompenseerd.

In de nadere planuitwerking wordt bekeken of dit kan door een verbreding van een bestaand oppervlaktewaterlichaam of dat aanvullende maatregelen nodig zijn. In deze fase worden ook de aanpassingen aan de watergangen verder afgesteld met het waterschap. De duikers en de te verplaatsen watergang worden zo aangelegd dat het onderhoud door het waterschap goed uitgevoerd kan worden.

5.2.6 Archeologie

De provincie Overijssel heeft beleidsuitgangspunten geformuleerd over archeologie. De daadwerkelijke uitvoering van dit beleid is de verantwoordelijkheid van de gemeente Kampen. In de nabijheid van de N50 ligt een mesolitische vindplaats, zie figuur 10 (geel/bruin ingekleurd gebied).



Figuur 10 Uitsnede archeologische verwachtingenkaart Kampen (lage verwachtingswaarde=groen, middelmatige verwachtingswaarde=geel, hoge verwachtingswaarde=rood, gebied 'vervolgonderzoek of behoud aanbevolen'=rood gearceerd)

Volgens de informatie op de archeologische verwachtingenkaart heeft in dit gebied nog geen afgerond archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Hierdoor is aanvullend archeologisch (voor)onderzoek nodig.

Het archeologisch (voor)onderzoek moet vaststellen of sprake is van behoudenswaardige archeologische waarden. Als archeologische waarden worden geconstateerd, is vervolgonderzoek noodzakelijk.

5.2.7 Duurzaamheid

De deelprojecten binnen Programma IJsseldelta Fase 2 werken afzonderlijk aan het optimale ambitieniveau voor duurzaamheid. Afhankelijk van de (on)mogelijkheden binnen de deelprojecten (tijd en geld) wordt getracht een maximale duurzaamheidswinst te realiseren. Het project Herinrichting N307 Roggebot – Kampen (N50) is één van deze deelprojecten. De realisatie van de Ontsluiting Schansdijk is onderdeel van dit deelproject.

Energie en materiaalgebruik

In het kader van Programma IJsseldelta Fase 2 hebben de provincies Overijssel en Flevoland (Green Deal Duurzaam GWW 2.0) en het Rijks (Aanpak Duurzaamheid MIRT-projecten) de beleidskaders en ambities op het gebied van Duurzaamheid en Circulariteit vastgesteld.

Om deze ambitie nader in te vullen is de aanpak Duurzaam GWW 2.0 gebruikt, inclusief de bijbehorende instrumenten zoals de Omgevingswijzer, het Ambitiweb, DuboCalc en de CO₂-prestatieladder. De Omgevingswijzer en het Ambitiweb zijn al uitgewerkt voor het project Herinrichting N307 Roggebot – Kampen (N50). Dit heeft geleid tot een focus op maatregelen ten aanzien van de thema's 'energie' en 'materiaalgebruik'. Voor de realisatie van de Ontsluiting Schansdijk dient de aannemer een bijdrage te leveren door aan te sluiten bij deze twee thema's.

Circulariteit

Circulariteit gaat over het sluiten van kringlopen. De aannemer moet daarom de kringlopen rondom het project in beeld brengen; welke grondstoffen en materialen worden afgevoerd, waar gaan ze naartoe en wat wordt er mee gedaan en welke nieuwe materialen worden aangevoerd? Het in beeld brengen van deze stappen helpt om kansen in beeld te krijgen die in eerste instantie niet meteen zichtbaar zijn.

Rond het thema 'materiaalgebruik' vindt in een nadere planfase een uitwerking plaats die bijdraagt aan het terugdringen van het gebruik van nieuwe grondstoffen. Hierbij wordt gekeken naar preventie, hergebruik, recycling en op welke wijze verspilling van grondstoffen kan worden voorkomen. Tevens wordt uitgewerkt wanneer circulaire keuzes moeten worden gemaakt en wordt bekeken in hoeverre deze een bijdrage kunnen leveren aan de reductie van de CO₂-uitstoot.

Door in een vroeg stadium circulaire varianten in beeld te brengen en die middels DuboCalc (light) te beoordelen ontstaat een lijst met maatregelen.

Het maken van keuzes

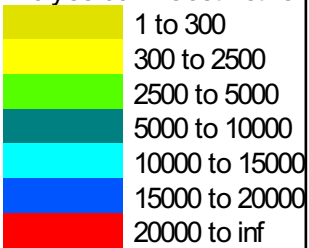
De lijst bevat acties en maatregelen op het gebied van de thema's Energie en Materiaal gebruik. Door middel van een prioritering wordt bepaald welke maatregelen de meeste 'duurzaamheidswinst' opleveren. Hierbij wordt beoordeeld welke maatregelen het meeste effectief zijn en de meeste reductie op het gebied van CO₂ en grondstoffen opleveren. Tevens wordt een afweging gemaakt of een bepaalde maatregel nog wel passend is gezien de fase waarin het project zich op dat moment bevindt.

In het geval dat de maatregelen initieel meer kosten dan begroot, worden deze ter beoordeling aan de opdrachtgever voorgelegd. De definitieve keuze wordt gemaakt op basis van de '80-20 regel'.

Bijlage 1: Voorontwerp Ontsluiting Schansdijk

Bijlage 2: Resultaten verkeersmodel Kampen

Analyse 06 - Belast netwerk



Model:
Verkeersmodel Kampen

Project:
N307 Roggebotsluis

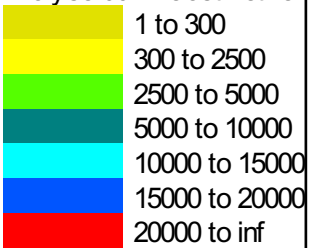
Plot:
Intensiteiten werkdag
(motorvoertuigen/24 uur,
afgerond op 100-tallen)

Periode:
Eetmaal 2030

Toedeling:
Autonome situatie 2030,
met huidige aansluiting
Roggebot, N50 2x2 (x.33b)

Auteur: NL14340
Aimsun Version: 8.1.4
(R44594)
Bestandsnaam:
Verkeersmodel Kampen -
02 - Herkalibratie
Roggebot.ang
Datum: 28-6-2018

Analyse 06 - Belast netwerk



Model:
Verkeersmodel Kampen

Project:
N307 Roggebotsluis

Plot:
Intensiteiten werkdag
(motorvoertuigen/24 uur,
afgerond op 100-tallen)

Periode:
Eetmaal 2030

Toedeling:
Autonome situatie 2030,
met nieuwe aansluiting
Roggebot, N50 2x2 (x.35)

Auteur: NL14340
Aimsun Version: 8.1.4
(R44594)
Bestandsnaam:
Verkeersmodel Kampen -
02 - Herkalibratie
Roggebot.ang
Datum: 28-6-2018

Bijlage 3: Resultaten toets luchtkwaliteit

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Sjoerd Hoekstra (Royal HaskoningDHV)
Van: Stefan Valk
Datum: 16 juli 2018
Kopie:
Ons kenmerk: T&PBF7156-103-100N001D0.1
Classificatie: Vertrouwelijk

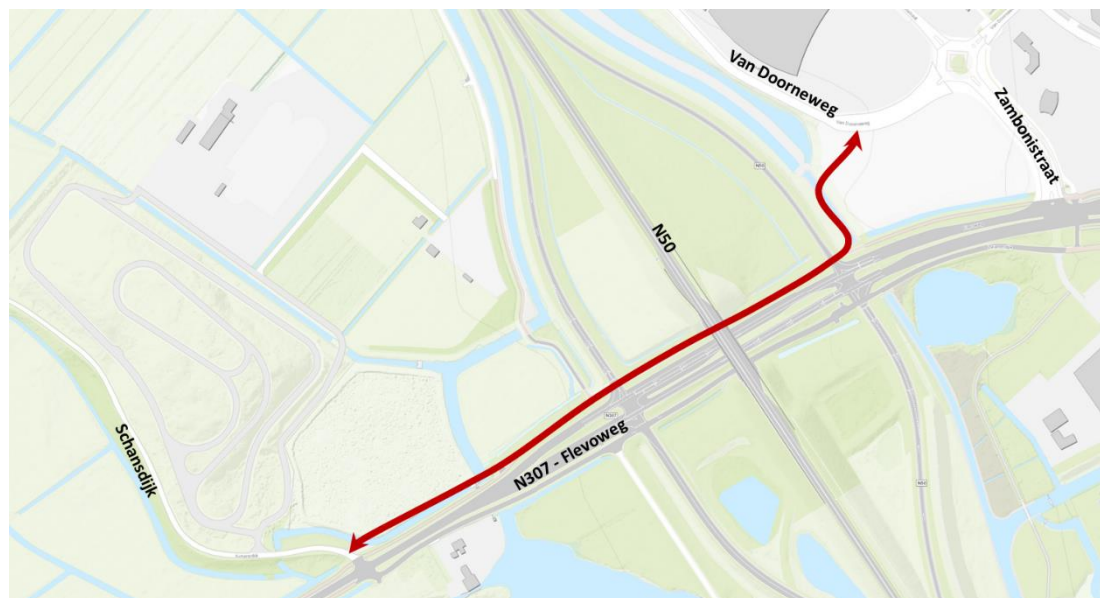
Onderwerp: Ontwerpplan in Hoofdlijnen N307 Ontsluiting Schansdijk - toets luchtkwaliteit

1. Inleiding

Vanaf 2012 is de voormalige vuilstortlocatie aan de Schansdijk in Kampen bestemd en herontwikkeld als multisportterrein voor de Kamper Wieler Club (KWC). Verkeer (fietsers, auto's en campers) van en naar dit terrein en het achterliggende, agrarische gebied veroorzaakt hinder in de doorstroming op de aansluiting met N307. Dit leidt tevens tot een vergroot risico op ongevallen op deze aansluiting. Zie figuur 1 voor de situatieschets.

In het ruimtelijk vooroverleg over de herontwikkeling heeft de provincie Overijssel bepaald dat de bestaande ontsluiting van het terrein via de Schansdijk/N307 wordt aangepast. Hierdoor wordt een verkeersveilige bereikbaarheid van het terrein voor alle modaliteiten geborgd.

In dit onderzoek zijn de effecten op luchtkwaliteit (NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5}) ten gevolge van deze ontwikkeling bepaald.



Figuur 1: Situatieschets ontsluiting Schansdijk

2. Beleid en onderzoek

De Wet milieubeheer biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

- 1 het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
- 2 het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
- 3 er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
- 4 er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
- 5 het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het plan wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

3. Effect wijzigingen N307 ontsluiting Schansdijk

Maximale concentratiewaarden in de omgeving liggen ruim onder de grenswaarden

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken de Rijksoverheid en lokale overheden samen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland te monitoren wordt de NSL-Monitoringstool gebruikt. Deze tool bevat alle (grotere) wegen waarlangs overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Met de NSL-Monitoringstool worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2020, 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de maximale concentraties in het gebied rond de planlocatie (N307, nabij de Schansdijk) zeer ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen. De maximale concentratiewaarden zijn, in een gebied van 3 kilometer rond de planlocatie, voor een drietal zichtjaren in tabel 1 weergegeven.

Zichtjaar	NO ₂			PM ₁₀			PM _{2,5}		
	Grenswaarde 40 µg/m ³			Grenswaarde 40 µg/m ³			Grenswaarde 25 µg/m ³		
	Concentratie	Achtergrond	Wegbijdrage	Concentratie	Achtergrond	Wegbijdrage	Concentratie	Achtergrond	Wegbijdrage
2016	20,8	14,3	6,5	16,6	15,5	1,1	9,7	9,5	0,2
2020	16,5	10,8	5,7	17,0	16,7	0,3	10,0	9,8	0,2
2030	10,5	7,6	2,9	14,8	14,5	0,3	8,0	7,9	0,1

Tabel 1: Maximale concentratiewaarden binnen 3 kilometer rond de planlocatie, inclusief achtergrondconcentratie en wegbijdrage

Toename verkeersintensiteiten

De weginfrastructuur aanpassing zorgt voor wijziging in de verkeersstromen en -intensiteiten. De verwachte verkeersintensiteiten zijn voor zichtjaar 2030 (worst-case) berekend door de afdeling verkeer van Royal HaskoningDHV. Op basis van dwarsdoorsneden is bepaald wat de (maximale) verkeerswijzigingen zijn ten gevolge van de ontwikkeling.

Voor het aandeel vrachtverkeer is de som van de intensiteiten middelzwaar- en zwaar verkeer bepaald in relatie tot de totale verkeersintensiteiten. Het aandeel is met 10,3% maximaal in de plansituatie. Voor dit extra verkeer is de bijdrage aan de jaargemiddelde NO₂- en PM₁₀-concentraties bepaald met de, door I&M en InfoMil ontwikkelde, NIBM rekentool, versie mei 2018.

De maximale bijdrage van het verkeer aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ is respectievelijk 0,15 µg/m³ en 0,03 µg/m³ (zie figuur 2). Deze bijdrage is bepaald in het zichtjaar 2020 (het eerste jaar na ingebruikname) en betreft daarmee een worst case inschatting. Verschoning van het wegverkeer zorgt er immers voor dat emissiefactoren in de toekomst afnemen en de bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit daalt.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		150
Aandeel vrachtverkeer		10.3%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0.15
	PM ₁₀ in µg/m ³	0.03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1.2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 2: Uitvoer NIBM rekentool

4. Conclusie

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in het gebied rond de planlocatie (N307, nabij de Schansdijk) ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De weginfrastructuur aanpassing heeft, in relatie tot de bestaande situatie, een effect op de verkeersafwikkeling en verkeersaantrekkende werking. Gezien dit (worst-case bepaalde) effect en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wm, zullen de wijzigingen niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm.

Hierdoor is uitgesloten dat door uitvoering van het plan op grond van art 5.16, lid 1 sub a de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm) zullen worden overschreden.

Bijlage 4: Reactienota

Bijlage 4: reactienota

Terinzagelegging

Van 15 oktober 2018 tot en met 26 november 2018 lag het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen 'N307 ontsluiting Schansdijk' ter inzage. In deze periode was het voor ieder mogelijk schriftelijk reacties in te dienen bij het college van Gedeputeerde Staten van Overijssel. Op 29 oktober 2018 is een inloopavond gehouden waar belangstellenden hun reacties ook kenbaar konden maken.

In het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen 'N307 ontsluiting Schansdijk' wordt voorgesteld om de gelijkvloerse aansluiting van de Schansdijk op de N307 te vervangen door een parallelweg die aansluit op de Van Doorneweg in Kampen. Dit plan wordt vooruitlopend op de aanpak van de N307 Roggebot – Kampen uitgevoerd. Het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen voor dit project (N307 Roggebot – Kampen) heeft gedurende dezelfde periode ter inzage gelegen.

Gedeputeerde Staten hebben in deze periode drie reacties op het (ontwerp)Plan 'N307 ontsluiting Schansdijk' ontvangen. Hieronder zijn de reacties samengevat en beantwoord.

1. **Reactie 01, EDO-nummer: 2018/0503463**

Reactie:

1. Indiener, eigenaar van een melkveehouderij, maakt bezwaar omdat voor de aanpak van de N307 Roggebot – Kampen grond in eigendom van de huiskavel van Indiener nodig is. Een afname van het areaal aan grasland heeft gevolgen voor de exploitatie van de melkveehouderij. Een compensatie van het areaalverlies elders in het gebied heeft volgens Indiener alleen meerwaarde op het moment dat dit direct aan de huiskavel is gelegen. Dit in verband met de weidegang van de melkkoeien.
2. Indiener maakt zich zorgen over de impact van de gewijzigde ontsluiting Schansdijk op de verkeersdruk tijdens de spits op de Zambonistraat. Indiener merkt op dat de huidige verkeersdruk op de Zambonistraat en de aansluiting met het Melmerpark al tot knelpunten met de verkeersafwikkeling leidt. Volgens Indiener worden deze knelpunten vergroot door het wijzigen van de ontsluiting Schansdijk en wordt het huidige (verkeersveiligheids)knelpunt niet opgelost, maar verplaatst.

Antwoord:

1. Dit deel van de reactie heeft geen betrekking op (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen N307 ontsluiting Schansdijk, maar op het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen N307 Roggebot – Kampen. Deze reactie kan niet worden beantwoord in deze reactienota.
2. Het wijzigen van de huidige ontsluiting Schansdijk op de N307 is een belangrijk aspect voor het oplossen van het huidige knelpunt met de verkeersveiligheid en doorstroming op de huidige aansluiting Schansdijk/N307.

Het wijzigen van de ontsluiting Schansdijk van de N307 naar de Van Doorneweg heeft slechts een beperkte invloed op de etmaalintensiteit van de Van Doorneweg en Zambonistraat. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat de verkeersintensiteit met 100 motorvoertuigen per etmaal toeneemt op deze wegen, zie ook tabel 6 uit het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen N307 ontsluiting Schansdijk.

De impact van de gewijzigde ontsluiting Schansdijk op spitsniveau is daarmee beperkt en leidt niet tot een verergering van de autonome verkeerssituatie in 2030. Verkeer van en naar de functies en voorzieningen aan de Schansdijk vindt daarbij voornamelijk plaats aan de randen van de spits, in de avonduren en in het weekend.

2. Reactie 02, EDO-nummer: 2018/0520816

Reactie:

1. Indiener geeft aan dat op basis van de ter inzage gelegde tekeningen onduidelijk is welke situatie nu wel en niet geldt. Indiener verwijst naar tekening met nummer N307-036 en tekening met nummer BF7156-V0001.
2. Het is Indiener onduidelijk of vanuit beide projecten wijzigingen plaatsvinden aan de ontsluiting van de Zwartendijk op de Flevoweg/N50. Indiener gaat ervan uit dat geen wijzigingen plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie.
3. Indiener geeft aan dat verkeer ten behoeve van zijn bedrijfsvoering veelvuldig gebruik maakt van de route vanaf de Zwartendijk van en naar de Schansdijk. Dit betreft zowel vrachtwagens als zwaar landbouwverkeer en grondverzetmachines.
4. Indiener stelt voor om het viaduct over de N307 zo dicht mogelijk bij de Schansdijk te realiseren zodat de omrij schade voor verkeer voor zijn bedrijfsvoering zo beperkt mogelijk blijft.
5. Indiener geeft aan dat de breedte van de parallelweg in het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen N307 ontsluiting Schansdijk erg smal is voorgesteld voor gebruik door landbouwverkeer en vrachtwagens in combinatie met fietsverkeer. Dit onder meer als gevolg van de grootte van het landbouwverkeer en het snelheidsverschil tussen fietsers en ander verkeer.
6. Indiener geeft aan dat een gevaarlijk knelpunt ontstaat bij de geplande aansluiting van de parallelweg Schansdijk op de Van Doorneweg. Volgens Indiener zorgt deze locatie voor onoverzichtelijke situaties omdat verkeer (vanaf de Zambonistraat) op dit punt van 2 rijstroken terug is gezet naar 1 rijstrook.
7. Indiener geeft aan dat het opheffen van de aansluiting Schansdijk leidt tot omrij schade voor zijn bedrijfsvoering. Om de Schansdijk te bereiken zijn twee alternatieve routes beschikbaar. Deze leiden volgens Indiener beide tot een omslachtige route met de nodige vertragingen.
8. Indiener geeft aan graag mee te willen denken om te komen tot een verkeersveilige oplossing en blijft graag betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Antwoord:

1. Het ter inzageproces voor de N307 heeft betrekking op twee, aan elkaar gerelateerde projecten; het project N307 Roggebot - Kampen en het project N307 ontsluiting Schansdijk. De ontwerpen voor beide projecten zijn gelijktijdig gepresenteerd om de omgeving zo volledig mogelijk over alle werkzaamheden te informeren. Voor het project N307 Roggebot - Kampen betrof dit de tekening met nummer 'N307-036'. Dit ontwerp heeft betrekking op de gehele aanpak voor het tracé N307 Roggebot - Kampen (vanaf de N306 tot en met de N50). De tekening met nummer BF7156-V0001 heeft enkel betrekking op het project N307 ontsluiting Schansdijk. Beide ontwerpen zijn op elkaar afgestemd en sluiten op elkaar aan. De keuze voor twee verschillende ontwerpen is het resultaat van de uitgangssituatie dat het project N307 ontsluiting Schansdijk vooruitlopend op het project N307 Roggebot - Kampen wordt uitgevoerd. Door de verschillende uitvoeringsplanningen verschillen beide ontwerpen op onderdelen van elkaar. Het ontwerp voor het project N307 Roggebot - Kampen betreft de uiteindelijke definitieve situatie.
2. De aanname van de Indiener is juist. In beide projecten vinden geen wijzigingen plaats aan de aansluiting van de Zwartendijk op de Flevoweg (parallelweg van de N307).
3. Dit deel van de reactie wordt ter kennisneming aangenomen.
4. Dit deel van de reactie heeft geen betrekking op (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen N307 ontsluiting Schansdijk, maar op het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen N307 Roggebot - Kampen. Deze reactie kan niet worden beantwoord in deze reactienota.
5. De breedte van de parallelweg (ontsluitingsweg Schansdijk) is bepaald op basis van de ontwerprichtlijnen van de provincie Overijssel, de wegbeheerder voor deze weg. In het ontwerp is rekening gehouden met een verhardingsbreedte van 4,50 meter, exclusief 0,40 meter bermverharding aan weerszijden. Deze verhardingsbreedte wordt binnen de gehele provincie Overijssel toegepast. De provincie Overijssel heeft de voorkeur voor een smal profiel om sluisverkeer en hoge snelheden te voorkomen en de verkeersveiligheid te borgen. De bermverharding wordt als uitwijkruimte toegepast om het passeren van gemotoriseerd verkeer zonder berm schade mogelijk te maken. Overigens is in het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen N307 Roggebot - Kampen voorzien dat de fietsvoorziening aan de zuidzijde van de N307 de hoofdroute voor fietsverkeer wordt. De fietsintensiteit op de Schansdijk zal daarmee beperkt zijn.
6. De locatie van de aansluiting is de enige locatie waar een logische en verkeersveilige aansluiting van de ontsluitingsweg Schansdijk op de Van Doorneweg kan worden gerealiseerd. Door de aansluiting te realiseren op de plek waar verkeer op iedere weghelft over 1 rijstrook beschikt, wordt voorkomen dat achteropkomend verkeer afslaand verkeer probeert te passeren.
7. Dit deel van de reactie wordt ter kennisneming aangenomen.
8. Wij zijn blij met uw aanbod om betrokken te blijven bij de verdere uitwerking van het ontwerp voor het project N307 ontsluiting Schansdijk. In de nadere planuitwerkingsfase stemt de provincie Overijssel uw betrokkenheid verder met u af.

3. Reactie 03, EDO-nummer: 2018/0522509

Reactie:

1. Indiener geeft aan dat in het voorontwerp van de ontsluitingsweg Schansdijk geen rekening is gehouden met een ontsluiting van kavel in eigendom van Indiener. Bij realisatie van het plan beschikt Indiener zodoende niet over een directe ontsluiting van de kavel op de ontsluitingsweg.

Antwoord:

1. De constatering van Indiener is juist, een directe aansluiting van kavel van Indiener op de geplande ontsluitingsweg Schansdijk is geen onderdeel van het voorontwerp. Omdat de ruimtelijke invulling van de kavel van Indiener nog onbekend is, is het op voorhand niet mogelijk een definitieve inpassing van de aansluiting op te nemen.

Wel is een zoekgebied gedefinieerd voor een verkeersveilige inpassing van een eventuele aansluiting. De locatie van deze aansluiting kan met betrekking tot veiligheid, doorstroming en efficiëntie van invloed zijn op de huidige ligging van de gesitueerde aansluiting van Doorneweg. De effecten hiervan worden nog nader onderzocht. In het voorontwerp van de ontsluitingsweg Schansdijk wordt dit zoekgebied voor de locatie van de eventuele aansluiting toegevoegd. Bij de planvorming voor realisatie van deze aansluiting moet nog wel nader onderzoek naar de effecten op de verkeersveiligheid en doorstroming worden onderzocht.

Conclusie

De reacties hebben geleid tot aanpassing van het (ontwerp)Plan in Hoofdpijnen N307 ontsluiting Schansdijk. In het voorontwerp wordt een (visueel) zoekgebied opgenomen voor een eventueel te realiseren aansluiting op de kavel van de Indiener van reactie 3. Verder wordt de aanleglocatie van de aansluiting met de Van Doorneweg in relatie tot het "zoekgebied", verkeersveiligheid, doorstroming nader onderzocht, met de kans op verplaatsing van de gesitueerde aansluiting met de Van Doorneweg.