



Ontsluitingsweg Schansdijk

Ruimtelijke onderbouwing

Provincie Overijssel

2 maart 2020

Project
Opdrachtgever

Ontsluitingsweg Schansdijk
Provincie Overijssel

Document
Status
Datum
Referentie

Ruimtelijke onderbouwing
Definitief
2 maart 2020
111709/20-003.248

Projectcode
Projectleider
Projectdirecteur

111709
mr. P.A. Faber
ing. R.W.M. Jansen

Auteur(s)
Gecontroleerd door
Goedgekeurd door

J.B. Oegema MSc
mr.drs. T.D.S. Peelen
mr. P.A. Faber

Paraaf



Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Catharijnesingel 33
Postbus 24087
3502 MB Utrecht
+31 (0)30 765 19 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

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

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Vigerende bestemmingsplannen	7
1.3	Planologische procedure	8
1.4	Leeswijzer	8
2	PLANBESCHRIJVING	9
2.1	Huidige situatie	9
2.2	Toekomstige situatie	9
3	BELEIDSKADER	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Rijksbeleid	11
3.2.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	11
3.2.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	12
3.3	Provinciaal beleid	12
3.3.1	Actualisatie Omgevingsvisie Overijssel 2018/2019	12
3.3.2	Omgevingsverordening Overijssel 2017	14
3.3.3	Natuurbeheerplan Overijssel 2020	15
3.4	Regionaal beleid	18
3.4.1	Waterbeheerplan Waterschap Drents Overijsselse Delta 2016-2021	18
3.5	Gemeentelijk beleid	18
3.5.1	Structuurvisie Kampen 2030	18
3.5.2	Erfgoedverordening en archeologische verwachtingen- en waardenkaart	19
3.5.3	Beleidsnota Externe Veiligheid Kampen	19
3.5.4	Ontheffingenbeleid geluid Kampen (Geluidnota)	19
4	OMGEVINGSASPECTEN	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Verkeer	21
4.2.1	Inleiding	21
4.2.2	Verkeerseffecten op netwerkniveau	22

4.2.3	Bereikbaarheid bestemmingen en voorzieningen	24
4.2.4	Verkeersveiligheid	24
4.2.5	Robuustheid	27
4.2.6	Conclusie	27
4.3	Water	27
4.4	Natuur	27
4.4.1	Inleiding	27
4.4.2	Gebiedsbescherming	28
4.4.3	Soortenbescherming	29
4.4.4	Conclusie	33
4.5	Luchtkwaliteit	33
4.5.1	Inleiding	33
4.5.2	Toetsingskader	33
4.5.3	Resultaten	33
4.5.4	Conclusie	33
4.6	Geluid	34
4.6.1	Inleiding	34
4.6.2	Toetsingskader	34
4.6.3	Resultaten	34
4.6.4	Conclusie	35
4.7	(Water)Bodem	35
4.7.1	Inleiding	35
4.7.2	Toetsingskader	36
4.7.3	Resultaten	36
4.7.4	Conclusie	37
4.8	Niet gesprongen explosieven	38
4.8.1	Inleiding	38
4.8.2	Toetsingskader	38
4.8.3	Resultaten	38
4.8.4	Conclusie	39
4.9	Externe veiligheid	39
4.9.1	Inleiding	39
4.9.2	Toetsingskader	40
4.9.3	Resultaten	40
4.9.4	Conclusie	41
4.10	Archeologie	41
4.10.1	Inleiding	41
4.10.2	Toetsingskader	41
4.10.3	Resultaten	42
4.10.4	Conclusie	44
4.11	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie	44
4.11.1	Inleiding	44
4.11.2	Toetsingskader	44
4.11.3	Resultaten	45

5.1	Inleiding	49
5.2	Economische uitvoerbaarheid	49
5.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
	Laatste pagina	49

	Bijlage(n)	Aantal pagina's
1	Plan in Hoofdpijnen	
2	Voorontwerp ontsluitingsweg Schansdijk	
3	Aanvullend verkeersonderzoek Ontsluitingsweg Schansdijk	
4	Akoestisch onderzoek	
5	Watertoets	
6	Quicksan natuur	
7	Stikstofdepositieonderzoek	
8	Nader ecologisch onderzoek	
9	Luchtkwaliteitsonderzoek	
10	Verkennd (asbest) bodemonderzoek	
11	Aanvullend bodem- en waterbodemonderzoek	
12	Zettingsadvies	
13	Indicatief (water)bodemonderzoek PFAS	
14	Geotechnische maatregelen zettingen en stabiliteit	
15	Niet gesprongen explosieven onderzoek	
16	Addendum niet gesprongen explosieven onderzoek	
17	Archeologisch onderzoek	
18	Inventariserend veldonderzoek	

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

De voormalige vuilstortlocatie aan de Schansdijk in Kampen is afgelopen jaren herontwikkeld tot Multisportterrein Schansdijk. Het Multisportterrein Schansdijk en het achterliggende agrarische gebied zijn ontsloten via de N307. Het verkeer van en naar het terrein en het achterliggende agrarische gebied veroorzaakt hinder in de doorstroming op de N307-Flevoweg en leidt tot verkeersonveilige situaties. In opdracht van de provincie Overijssel is een ontwerp gemaakt voor een veilige ontsluiting van het Multisportterrein Schansdijk en de overige functies aan de Schansdijk. In afbeelding 1.1 is de locatie van het Multisportterrein Schansdijk en het kruispunt Schansdijk/N307 weergegeven. Het wegontwerp voorziet in een ontsluitingsweg die, als parallelweg van de N307-Flevoweg, aansluit op de Van Doorneweg in Kampen.

Het ontwerp van de ontsluitingsweg Schansdijk past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen Buitengebied 2014¹ en Melmerpark Deelplan A² van de gemeente Kampen. Om de ontsluitingsweg planologisch mogelijk te maken, wordt daarom (op grond van artikel 2.1 lid 1 sub c van de Wabo) een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan.

Afbeelding 1.1 Locatie Multisportterrein Schansdijk en kruispunt Schansdijk/N307



¹ IMRO code: NL.IMRO.0166.00991134-VB01

² IMRO code: NL.IMRO.0166.00060501

1.2 Vigerende bestemmingsplannen

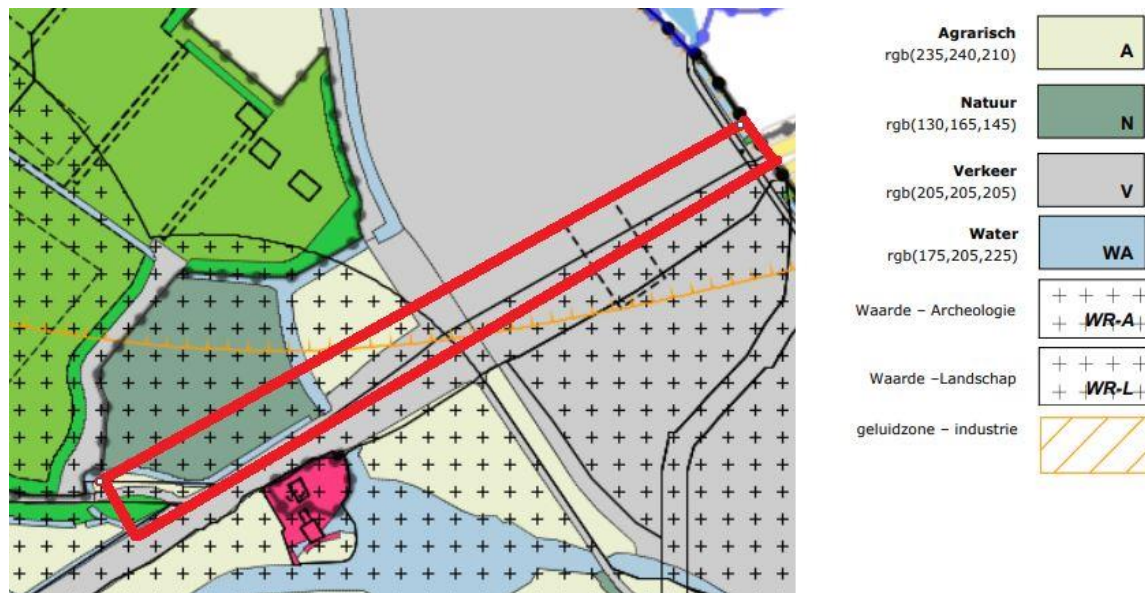
Ter plaatse van het plangebied gelden de vigerende bestemmingsplannen 'Buitengebied 2014' en 'Melmerpark Deelplan A' van de gemeente Kampen.

Buitengebied 2014

Bestemmingsplan Buitengebied 2014 is vastgesteld op 3 maart 2014. Afbeelding 1.3 toont een uitsnede van de bestemmingsplanverbeelding ter plaatse van de planlocatie van de ontsluitingsweg. Ter plaatse van de planlocatie van de ontsluitingsweg Schansdijk liggen de volgende bestemmingen en aanduidingen:

- 1 enkelbestemming agrarisch;
- 2 enkelbestemming verkeer;
- 3 enkelbestemming water;
- 4 enkelbestemming natuur;
- 5 dubbelbestemming waarde - archeologie 1;
- 6 dubbelbestemming waarde - landschap;
- 7 gebiedsaanduiding geluidzone - industrie;
- 8 functieaanduiding brug.

Afbeelding 1.2 Uitsnede bestemmingsplan Buitengebied 2014 (plangebied aangegeven met rode contour)

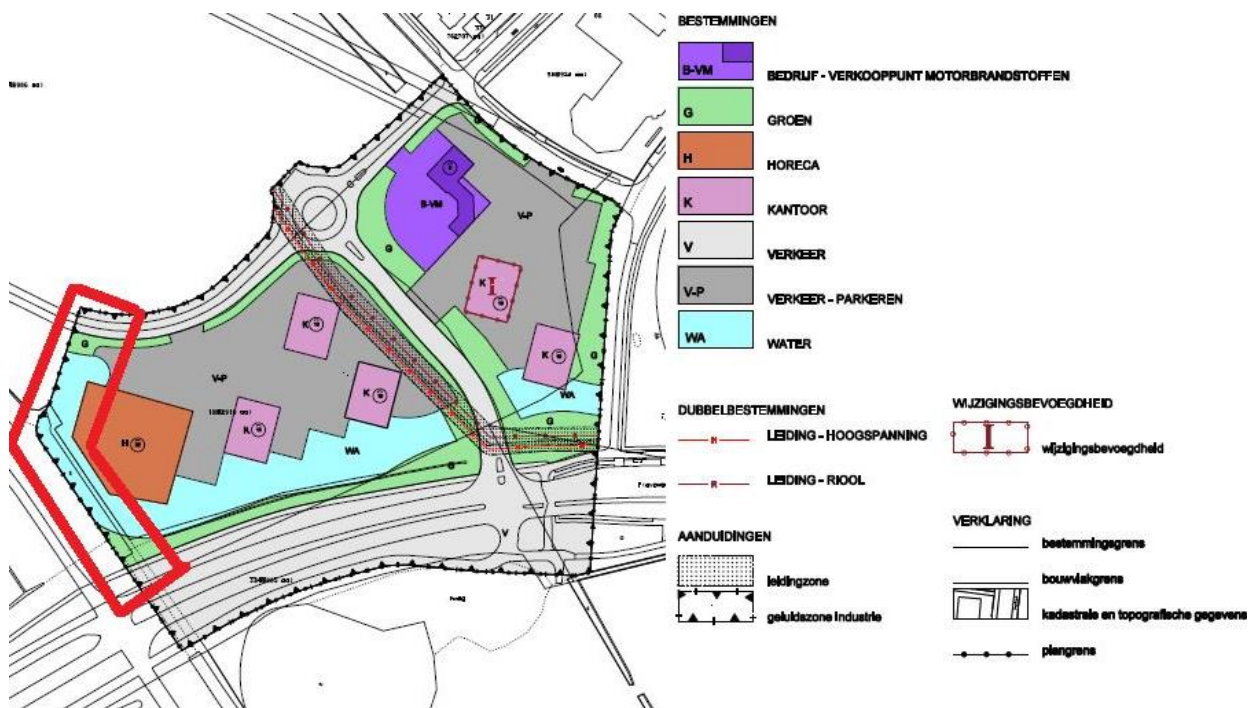


Melmerpark Deelplan A

Bestemmingsplan Melmerpark Deelplan A is vastgesteld in november 2008. Afbeelding 1.4 toont een uitsnede van de bestemmingsplanverbeelding ter plaatse van de planlocatie van de ontsluitingsweg. Ter plaatse van de planlocatie van de ontsluitingsweg Schansdijk liggen de volgende bestemmingen en aanduidingen:

- 1 enkelbestemming groen;
- 2 enkelbestemming verkeer;
- 3 enkelbestemming water;
- 4 enkelbestemming horeca;
- 5 enkelbestemming verkeer - parkeren;
- 6 gebiedsaanduiding geluidzone industrie.

Afbeelding 1.3 Bestemmingsplan Melmerpark Deelplan A (projectgebied globaal weergegeven met rode contour)



1.3 Planologische procedure

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een (Ontwerp)Plan in Hoofdlijnen opgesteld. Deze is toegevoegd aan deze ruimtelijke onderbouwing als bijlage I. In dit plan zijn op hoofdlijnen de resultaten van de planstudie Ontsluitingsweg Schansdijk beschreven. Het (Ontwerp)Plan in Hoofdlijnen heeft van 15 oktober tot en met november 2018 ter inzage gelegen. De reacties zijn beantwoord in een reactienota (bijlage 4 van het Plan in Hoofdlijnen) en hebben geleid tot aanpassingen in het ontwerp (zie paragraaf 5.3).

De voorgenomen ontwikkeling past niet volledig binnen de vigerende planologische kaders van de bestemmingsplannen Buitengebied 2014 en Melmerpark Deelplan A. Het wegontwerp past niet binnen de enkelbestemmingen 'natuur' en 'agrarisch' van bestemmingsplan Buitengebied 2014 en niet binnen de enkelbestemmingen 'groen', 'water', 'horeca' en 'verkeer - parkeren' van bestemmingsplan Melmerpark Deelplan A. De ontwikkeling kan planologisch mogelijk gemaakt worden middels een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan. Voorliggend rapport dient ter onderbouwing dat het voornemen in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening (artikel 2.1 lid c Wabo jo. artikel 2.12 lid 1 aanhef en onder a sub 3 Wabo).

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de planbeschrijving weergegeven, te weten de bestaande en toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 toetst de voorgenomen ontwikkeling aan de beleidsmatige kaders van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente. De mogelijke gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling op de relevante milieu- en andere omgevingsaspecten worden toegelicht in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

2

PLANBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige en toekomstige situatie.

2.1 Huidige situatie

De Schansdijk ontsluit het gebied tussen Kampen en het Vossemeer, ter plaatse bekend als Melmer (zie afbeelding 2.1). De Schansdijk is gelegen in het buitengebied van de gemeente Kampen. De Schansdijk is gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/u). De huidige aansluiting met de N307 is uitgevoerd en vormgegeven als voorrangskruispunt.

Afbeelding 2.1 Ligging plangebied (aangegeven met rode ovaal) (bron: Google)



2.2 Toekomstige situatie

Door de ontwikkeling van het Multisportterrein Schansdijk is het verkeer op de Schansdijk en de aansluiting met de N307 toegenomen. Hierdoor ontstaan momenteel knelpunten met de verkeersveiligheid voor gemotoriseerd en (brom)fietsverkeer. 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. Deze toename van verkeer zal leiden tot nog meer hinder op de N307. Ook zal deze toename van verkeer leiden tot nog meer verkeersonveilige situaties. Hierdoor zijn maatregelen noodzakelijk om het verkeer van en naar het

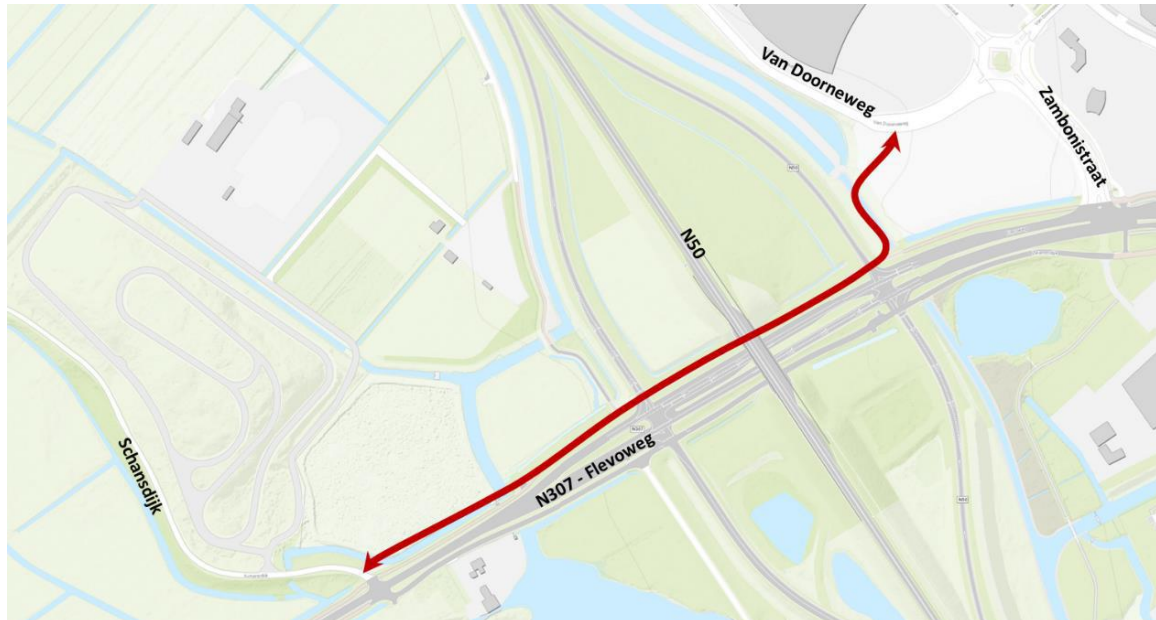
Multisportterrein Schansdijk en het achterliggend (agrarische) gebied een veilige ontsluiting naar de N307 en Kampen te bieden.

Om een oplossing te creëren voor deze knelpunten, zijn verschillende opties onderzocht. Uiteindelijk is gekozen voor een ontsluiting via een parallelweg. De huidige aansluiting op de N307 komt hiermee te vervallen. Deze optie voldoet aan de eisen ten aanzien van veiligheid en doorstroming. De ontsluiting en de aansluiting op bestaande infrastructuur liggen beide zoveel mogelijk op het grondgebied van de gemeente Kampen, provincie Overijssel, Rijkswaterstaat, en/of het Waterschap Drents Overijsselse Delta.

Een ander uitgangspunt voor de oplossing was dat de ontsluiting zo dicht mogelijk en parallel aan de hoofdrijbaan van de N307 moest komen te liggen. Afbeelding 2.2 geeft een indicatie van de ligging van het tracé van de ontsluitingsweg Schansdijk. In bijlage II is het Voorontwerp van de Ontsluitingsweg Schansdijk opgenomen. De ontsluitingsweg wordt circa 650 m lang en komt parallel aan de hoofdrijbaan van de N307 te liggen. De ontsluitingsweg zal bestaan uit één rijstrook waarop gemotoriseerd, landbouw- en fietsverkeer in twee richtingen gezamenlijk wordt afgewikkeld. De ontsluitingsweg wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km per uur.

Kruisingen met toe- en afritten van de N50 worden gelijkvloers. De ontsluitingsweg eindigt met een aansluiting op de Van Doorneweg door middel van een voorrangskruispunt. In de nieuwe situatie moet verkeer, dat van de Schansdijk naar de Zwartendijk wil, via de Zambonistraat/Van Doorneweg omrijden. Parallel aan de voorbereiding van de realisatie van de Ontsluitingsweg Schansdijk wordt een herinrichting van de N307 voorbereid. Onderdeel van de herinrichting van de N307 is het realiseren van een ongelijkvloerse overgang ten oosten van de Music Club Kampen. De Music Club Kampen ligt ten oosten van de Roggebotsluis, dicht bij het Drontermeer. Deze ongelijkvloerse overgang is enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer, fietsers en landbouwverkeer. De hiervoor bedoelde herinrichting van de N307 maakt geen onderdeel uit van de vergunningaanvraag waarvoor deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld.

Afbeelding 2.2 Indicatie ligging tracé Ontsluiting Schansdijk



Relatie ontsluitingsweg Schansdijk met de herinrichting N307 Roggebot - Kampen

In het project Herinrichting N307 Roggebot wordt de N307 tussen de aansluitingen met de N306 (Drontermeerdijk) en N50 opgewaardeerd tot een regionale stroomweg om bestaande knelpunten met de doorstroming en verkeersveiligheid op te lossen. De uitvoering van dit project staat gepland in de periode 2020-2022. Het ontwerp van de Ontsluitingsweg Schansdijk is afgestemd op het ontwerp van de Herinrichting N307 Roggebot - Kampen.

3

BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden alle voor het project 'Ontsluitingsweg Schansdijk' relevante beleidsstukken beschreven. Daarbij wordt aangegeven wat de relatie is tussen het project en het beleidsstuk. Daarbij wordt beschreven en geconcludeerd of het project in overeenstemming is met het geldende beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028 met een doorkijk naar 2040. In de structuurvisie wordt ingestoken op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk hanteert hierbij een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. De Rijksoverheid brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat en laat meer over aan gemeenten en provincies. Hiernaast komt de gebruiker centraal te staan. Hierom kiest het Rijk voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028) heeft het Rijk drie doelen gekozen:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Ook is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde kunnen zijn. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van deze nationale belangen.

Het nationale doel voor wat betreft verkeersveiligheid is als volgt omschreven: permanente verbetering van de verkeersveiligheid om het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden terug te dringen (bijlage 6 van de SVIR)¹.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op dit beleid. Het project zorgt voor verbetering van de verkeersveiligheid doordat het doorgaande verkeer op de N307 niet meer gehinderd wordt door verkeer

¹ Concrete kaders voor de uitwerking van het beleid in de SVIR zijn onder meer opgenomen in bijlage 6 van de SVIR (betreft essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit) en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

afkomstig van de Schansdijk. Bovendien kan het verkeer van de Schansdijk op een veiligere wijze aansluiten op het doorgaande verkeer.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro voorziet in de ruimtelijke borging van het nationaal ruimtelijk beleid, zoals is beschreven in de SVIR. Het Barro is kaderstellend voor de ruimtelijke besluitvorming op lokaal niveau en beperkt de beleidsvrijheid van overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen daar waar nationale belangen dit noodzakelijk maken. Concreet betekent dit dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot de gemeente. Daarnaast kan zij aan de gemeente opdragen in de toelichting bij een bestemmingsplan of een ruimtelijke onderbouwing bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

De algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau. Inhoudelijk gaat het om nationale belangen die samenhangen met het beschermen van ruimtelijke functies, zoals natuur in Natuurnetwerk Nederland (NNN), of met het vrijwaren van functies. Niet alle nationale ruimtelijke belangen staan in het Barro. Het besluit bevat alleen die nationale ruimtelijke belangen, die via het stellen van regels aan de inhoud of toelichting van bestemmingsplannen (of daarmee vergelijkbare besluiten) beschermd kunnen worden. De volgende nationale ruimtelijke belangen staan in het Barro benoemd: Rijkswaardwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Hoofdwegen en landelijke spoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Natuurnetwerk Nederland (NNN), Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte) en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Verkeersveiligheid is geen onderwerp waarvoor in het Barro nadere regels worden gesteld. In het Barro zijn daardoor voor onderhavig project geen relevante regels opgenomen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Actualisatie Omgevingsvisie Overijssel 2018/2019

De Omgevingsvisie van de provincie Overijssel vormt een belangrijk beleidskader voor de voorgenomen ontwikkeling. In de Omgevingsvisie Overijssel 2017 (hierna: Omgevingsvisie Overijssel)¹ is ruimtelijke kwaliteit gedefinieerd als: 'datgene wat ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mens, plant en dier belangrijk is'. Hierbij wordt expliciet aangegeven dat ruimtelijke kwaliteit geen luxe is, maar maatschappelijke noodzaak en voornamelijk ziet op wat 'goed'; functioneel, mooi en toekomstbestendig is.

Ruimtelijke kwaliteit

De provincie Overijssel beoogt ruimtelijke kwaliteit te bereiken door nieuwe initiatieven in de fysieke leefomgeving te verbinden met de bestaande kwaliteiten van de provincie Overijssel. Het is de ambitie van de provincie dat elk project bijdraagt aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Hiertoe heeft de provincie Overijssel een Catalogus Gebiedskenmerken opgesteld, welke onderdeel is van de Provinciale Verordening (hieronder nader beschreven). De Omgevingsvisie en de bijbehorende Catalogus bieden handvatten ten aanzien van de vraag hoe een ruimtelijk initiatief kan worden ingepast in het landschap. De gebiedskenmerken spelen een belangrijke rol bij deze vraag. Onder gebiedskenmerken wordt verstaan de ruimtelijke kenmerken van een gebied of gebiedstype die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebied of gebiedstype. Voor alle gebiedstypen in Overijssel is in de Catalogus Gebiedskenmerken beschreven welke kwaliteiten en kenmerken van provinciaal belang zijn en behouden,

¹ Voor het laatst geactualiseerd op 1 december 2019

versterkt of ontwikkeld moeten worden. In paragraaf 4.11 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op de gebiedstypen, zoals beschreven in de Catalogus Gebiedskenmerken, die betrekking hebben op voorgenomen ontwikkeling.

De provincie Overijssel heeft drie kwaliteitsambities ten aanzien van duurzaamheid en zeven kwaliteitsambities ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit geformuleerd. Hieronder wordt ingegaan op de kwaliteitsambitie ten aanzien ruimtelijke kwaliteit die van toepassing is op voorgenomen ontwikkeling.

Ruimtelijke kwaliteitsambitie 6: Het contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken

De hoofdstructuur van het verkeers- en vervoersnetwerk (de hoofdinfrastructuur) is in Overijssel zo gekozen, dat hij de basis is voor de ontwikkelingsdynamiek (bundeling van stedelijke functies) en de relatieve 'luwte' (extensieve vormen van grondgebruik) respecteert. Dit draagt zowel bij aan de bereikbaarheidsambitie van de provincie Overijssel, als ook aan de ambities voor veiligheid en gezondheid. De provincie stuurt eerder op herstructurering van het bestaande netwerk, dan dat er wordt gekozen voor uitbreiding.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij deze ruimtelijke kwaliteitsambitie, omdat wordt bijgedragen aan bundeling van stedelijke functies. Van verstoring van extensieve vormen van grondgebruik is niet of nauwelijks sprake.

Mobiliteit

Op het vlak van mobiliteit stelt de provincie Overijssel zich tot doel het realiseren van een veilige, betrouwbare (tijdsduur) en vlotte (keten)reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel. De provincie zet onder meer in op een goed regionaal hoofdwegennet. Hieronder vallen provinciale wegen, maar ook rijks- en gemeentelijke wegen. Indien er capaciteitsknelpunten in de provincie worden geconstateerd, dan worden de stappen van de Mobiliteitsladder doorlopen.

De stappen van deze mobiliteitsladder zien er als volgt uit:

- 1 ruimtelijke ordening (bijvoorbeeld compact bouwen zodat reisaftanden kort zijn en zorgen dat openbaar vervoer dichtbij is);
- 2 prijsbeleid (bijvoorbeeld betaald parkeren);
- 3 optimaliseren van het openbaar vervoer (bijvoorbeeld het faciliteren van overstappen en vergroten van comfort en reistijden);
- 4 mobiliteitsmanagement (bijvoorbeeld verplaatsen door middel van fiets, carpoolen of telefonisch vergaderen);
- 5 beter benutten van bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld het informeren en sturen van verkeer via alternatieve routes met voldoende capaciteit);
- 6 aanpassen van bestaande infrastructuur;
- 7 nieuwe infrastructuur.

Een nadere uitwerking van het mobiliteitsbeleid vindt plaats in het Koersdocument en Meerjarenprogramma Auto. Voorgenomen ontwikkeling is niet opgenomen in het Koersdocument en het Meerjarenprogramma.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Ten behoeve van voorgenomen ontwikkeling zijn de zeven treden van de mobiliteitsladder doorlopen. In de volgende tabel is per stap is een toelichting gegeven.

Tabel 3.1 Mobiliteitsladder

Nr.	Stap	Toelichting
1	ruimtelijke ordening	Multisportterrein ligt vlak naast N307 (hoofdwegennet). Sporters uit Kampen en de directe omgeving maken gebruik van het Multisportterrein. De sporters komen met allerlei soorten vervoer: wandelend, fiets, ov en auto en campers. Dit is met de huidige wegenstructuur voldoende. Bij evenementen op dit terrein doen zich problemen voor, door een groot aantal bezoekers en deelnemers. De bezoekers komen uit het hele land en voornamelijk met de auto (plus caravans en campers). Autogebruik is bij deze evenementen nodig.
2	prijnsbeleid	Betaald parkeren is geen oplossing. Het probleem is in de dagelijkse praktijk niet aanwezig, alleen bij grootschalige evenementen.
3	optimalisatie van het openbaar vervoer	Voor deze evenementendagen is extra openbaar vervoer geen oplossing. De rest van het jaar zijn de bussen dan leeg dus niet exploitabel. Deelnemers komen met materialen en trein en busstations liggen niet in de buurt van het terrein.
4	mobiliteitsmanagement	Mobiliteitsmanagement is niet van toepassing, Het gaat hier om evenementen op het terrein.
5	beter benutten van bestaande infrastructuur	Het is niet mogelijk om bestaande infrastructuur beter te benutten. Bij het nemen van alternatieve routes in de buurt ontstaan op die plekken onveilige situaties en opstoppen.
6	aanpassing van bestaande infrastructuur	Aanpassing van bestaande infrastructuur is niet voldoende om de problemen op te lossen die ontstaan tijdens evenementen qua verkeersveiligheid en doorstroming op de hoofdrijbaan (N307).
7	nieuwe infrastructuur	De oplossing bestaat uit : - ombouw fietspad tot parallelweg - afsluiten van de huidige aansluiting van het sportterrein op de N307 - verplaatsten van de aansluiting op de Van Doorneweg (erftoegangsweg). Door voorgenomen ontwikkeling vindt er geen opstopping meer plaats op de N307 tijdens evenementen, waardoor zich geen onveilige situaties meer voor doen en de doorstroming op het hoofdwegennet van de provincie gewaarborgd is.

Door het doorlopen van de mobiliteitsladder is inzichtelijk gemaakt dat het aanleggen van nieuwe infrastructuur noodzakelijk is om de huidige problemen op te lossen. Het belangrijkste doel van voorgenomen ontwikkeling is de verkeersveiligheid van de aansluiting van Schansdijk op de N307 te verbeteren.

3.3.2 Omgevingsverordening Overijssel 2017

De Omgevingsverordening Overijssel 2017¹ wordt ingezet voor die onderwerpen waarvan de provincie het van belang vindt dat de doorwerking van het beleid uit de Omgevingsvisie geborgd is. Er wordt niet meer geregeld dan nodig is voor het belang zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. De Omgevingsverordening voorziet dus niet in nieuw beleid. Tabel 3.1 geeft een overzicht van de artikelen uit de Omgevingsverordening Overijssel 2017 die betrekking hebben op voorgenomen ontwikkeling en de relatie tot voorgenomen ontwikkeling.

¹ Geactualiseerde omgevingsverordening vastgesteld op 1 december 2019.

Tabel 3.2 Relevante artikelen uit Omgevingsverordening Overijssel 2017

Artikel	Omschrijving	Relatie tot voorgenomen ontwikkeling
2.1.5	In een ruimtelijke onderbouwing moet worden onderbouwd dat de nieuwe ontwikkelingen die de ruimtelijke onderbouwing mogelijk maakt, bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken. Hierbij dient te worden gemotiveerd dat de nieuwe ontwikkeling past binnen het ontwikkelingsperspectief dat in de Omgevingsvisie Overijssel is neergelegd.	De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met het in de Omgevingsvisie 2017/2018 verankerde provinciaal beleid over cultuurhistorisch erfgoed voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals omschreven in de 'Catalogus Gebiedskenmerken'. Voorgenomen ontwikkeling voldoet daardoor aan deze bepaling. In paragraaf 4.11 wordt nader ingegaan op de ruimtelijke kwaliteit en de gebiedskenmerken die gelden in het plangebied.
2.11.2	In ruimtelijke onderbouwingen moet worden aangegeven op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden.	Paragraaf 4.11 van deze ruimtelijke onderbouwing gaat in op de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en hoe - indien nodig - rekening is gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. Voorgenomen ontwikkeling voldoet daardoor aan deze bepaling.
2.18.4	In een ruimtelijke onderbouwing die geheel of gedeeltelijk in het invloedsgebied liggen van een of meerdere wegen die onderdeel uitmaken van het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen, moet worden aangegeven op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met het uitgangspunt dat de provinciale samenhang en de continuïteit van dit routenetwerk wordt geborgd	De voorgenomen ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de provinciale samenhang en de continuïteit van het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen en voldoet daardoor aan deze bepaling.
2.19.2	In ruimtelijke onderbouwingen die voorzien in nieuwe grootschalige ontwikkelingen die bovenlokale verkeersbewegingen met zich meebrengen of effecten hebben op de verkeersafwikkeling op de hoofdinfrastructuur, moet worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met het uitgangspunt dat ontwikkelingen die mobiliteit oproepen worden geprojecteerd nabij aansluitingen op hoofdinfrastructuur, hoofdfietsverbindingen en multimodale knooppunten.	De voorgenomen ontwikkeling is geprojecteerd nabij een aansluiting op de hoofdinfrastructuur en voldoet daardoor aan deze bepaling.

3.3.3 Natuurbeheerplan Overijssel 2020

Het Natuurbeheerplan Overijssel 2020 (Natuurbeheerplan Overijssel) gaat in op de beleidsdoelen en subsidiemogelijkheden voor de ontwikkeling en het beheer van natuurgebieden, agrarische natuur en landschapselementen in de provincie. Het natuurbeheerplan stelt kaders voor de uitvoering van het natuur- en landschapsbeheer. Het geeft aan welke natuur waar aanwezig is en welke beheerdoelen hiervoor gelden. In afbeelding 3.1 is de beheertypenkaart van het Natuurbeheerplan Overijssel 2020 opgenomen. Zoals afbeelding 3.1 laat zien ligt het projectgebied van de voorgenomen ontwikkeling in beheertype N04.02 'Zoete plas'. Het projectgebied ligt echter buiten NNN-gebied (zie afbeelding 3.2). Dit betekent dat het deel van het beheertype N04.02 dat in het projectgebied ligt niet beleidsmatig beschermd is. Er zijn hierdoor geen vervolgstappen nodig.

Afbeelding 3.1 Beheertypenkaart Natuurbeheerplan Overijssel 2019 (projectgebied aangegeven met rode contour)



Afbeelding 3.2 NNN-gebied in de omgeving van het projectgebied (projectgebied aangegeven met rode contour)



Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling is niet gelegen in een beleidsmatig beschermd natuurgebied en is hiermee niet in strijd met het Natuurbeheerplan Overijssel 2019.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Waterbeheerplan Waterschap Drents Overijsselse Delta 2016-2021

Het plangebied ligt in het beheergebied van Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDOD). Het WDOD heeft, als waterschap, wettelijk vastgelegde taken, namelijk het zorgen voor een goede bescherming tegen hoog water, voor een goed functionerend regionaal watersysteem en voor het zuiveren van afvalwater.

Het waterschap heeft in het Waterbeheerplan de koers uitgezet voor de periode van 2016-2021. In het waterbeheerplan laat het waterschap zien welke ontwikkelingen voor het waterbeheer van belang zijn en hoe de samenwerking met partners er uit moet komen te zien. In het waterbeheerplan is het beleid voor de primaire taakgebieden van het waterschap beschreven. Deze taakgebieden zijn onder meer de bescherming tegen overstromingen en werken aan veiligheid: veilig water en schoon water (zorgen voor een goede waterkwaliteit die nodig is voor mens, plant en dier).

Veilig water

Een van de hoofddoelen van het waterschap is de bescherming tegen overstromingen en werken aan veiligheid. Voor primaire keringen geldt dat deze dienen te voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen en dat beheer en onderhoud plaatsvindt. De WDOD hanteert hiervoor de strategie van de 'meerlaagse veiligheid'. Meerlaagse veiligheid omvat een drietal lagen, waarvan de eerste laag inhoudt dat met waterkeringen of een ruim rivierbed de kans op een overstroming klein wordt gehouden. Laag 2 en laag 3 zien op een duurzame ruimtelijke inrichting om de effecten van overstromingen en wateroverlast te beperken (2) en een degelijke crisisbeheersing in geval van overstromingen (3).

Schoon water

Om een gezond en schoon watersysteem te realiseren, werkt het waterschap aan een goede ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater. De opgaven voor waterkwaliteit en -kwantiteit worden in samenhang beschouwd en waar mogelijk vindt meekoppeling met andere projecten plaats. Voor het realiseren van een goede ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater worden maatregelen genoemd voor onder meer het zuiveren en bergen van hemelwater dat op de weg valt en het compenseren van de toename van verhard oppervlak.

In paragraaf 4.3 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt ingegaan op het aspect water. Voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met het Waterbeheerplan Waterschap Drents Overijsselse Delta 2016-2021.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Kampen 2030

Op 28 mei 2009 is de Structuurvisie Kampen 2030 vastgesteld door de raad van de gemeente Kampen. De visie bevat de uitgangspunten van het ruimtelijk beleid. Aangegeven wordt hoe de gemeente verwacht het ruimtelijk beleid de komende jaren te gaan uitvoeren. De Structuurvisie is een richtinggevend en integraal document. Zij beschrijft integraal de gewenste waarden en kwaliteiten voor de landschappen, de kleine kernen en de stad en kijkt daarbij vooruit naar 2030.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Het verbeteren van de bereikbaarheid van Kampen is één van de belangrijkste ambities en idealen in de structuurvisie. De aanleg van de ontsluitingsweg Schansdijk draagt bij aan de bereikbaarheid van het Multisportterrein en agrarische percelen.

Voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Structuurvisie Kampen 2030.

3.5.2 Erfgoedverordening en archeologische verwachtingen- en waardenkaart

Op 21 juli 2011 is de Erfgoedverordening 2011 vastgesteld door de raad van de gemeente Kampen. De Erfgoedverordening sluit aan bij het vergunningensysteem van de Wabo. De verordening is aangevuld met beleidsregels voor archeologie. Samen met de Erfgoedverordening 2011 is de archeologische waardenkaart vastgesteld. Deze kaart geeft aan waar de archeologische verwachtingsgebieden en de bekende archeologische vindplaatsen in de gemeente liggen. In de Erfgoedverordening 2011 wordt per verwachting of waarde aangegeven bij welk oppervlak en diepte van een geplande bodemingreep een vergunnings- en daarmee onderzoeksplicht bestaat.

Op grond van de archeologische verwachtingen- en waardenkaart zijn de archeologische waarden in het plangebied geïnventariseerd. Een deel van het plangebied kent een hoge archeologische waarde.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

In paragraaf 4.10 en paragraaf 4.11 wordt ingegaan op de aspecten archeologie en cultuurhistorie in relatie tot voorgenomen ontwikkeling. Hierbij wordt aangetoond dat voorgenomen ontwikkeling de bestaande archeologische (verwachtings)waarden niet aantast en de cultuurhistorische waarden versterkt. Hiermee voldoet voorgenomen ontwikkeling aan het gemeentelijk beleid ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie.

3.5.3 Beleidsnota Externe Veiligheid Kampen

Op 29 mei 2013 is de Beleidsnota Externe Veiligheid, Kampen IJsselsterk veilig, vastgesteld door de raad van de gemeente Kampen. De gemeente Kampen wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Om die verantwoordelijkheid in te vullen, heeft de gemeente Kampen externe veiligheidsbeleid geformuleerd. Doel van het externe veiligheidsbeleid is om duidelijk te maken welke externe veiligheidsrisico's in de gemeente Kampen aanwezig zijn en hoe met deze en toekomstige risico's dient te worden omgegaan.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gemeente vindt plaats over weg, spoor, water en buisleiding. De gemeente heeft in 2017 een routing voor het wegvervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld. Ook zijn ontheffingsroutes bepaald.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan een verbeterde en veiliger doorstroming van verkeer waardoor de kans op ongevallen met verkeer dat gevaarlijke stoffen vervoerd wordt verkleind. Hiermee voldoet voorgenomen ontwikkeling aan het gemeentelijk beleid ten aanzien van externe veiligheid. In paragraaf 4.5 wordt nader ingegaan op het aspect externe veiligheid.

3.5.4 Ontheffingenbeleid geluid Kampen (Geluidnota)

Op 16 december 2008 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Kampen het Ontheffingenbeleid geluid gemeente Kampen (Geluidnota) vastgesteld. Burgemeester en wethouders leggen in deze nota de spelregels vast hoe zij omgaan met de beleidsvrijheid die hen ten deel valt op grond van de Wet geluidhinder. Dit betreft de mogelijkheid om (naar boven) af te wijken van de in de Wet geluidhinder genoemde voorkeursgrenswaarden bij het bouwen op geluidbelaste locaties of bij de aanleg of reconstructies van wegen in de omgeving van woningen. Voor wegen is dit nader uitgewerkt in punt 4 'Nieuwe aanleg en wijziging van wegen' van de Geluidnota. Deze nota gaat over het beheersen en voorkomen van geluidshinder bij ontwikkelingen (zoals bij bestemmingsplannen, vergunningverlening en aanleg en reconstructie van nieuwe wegen). Als er sprake is van een (nieuwe) aanleg van een weg schrijft de Wet geluidhinder voor dat een ontheffing verleend kan worden tot de in de Wet genoemde maxima mits een zorgvuldige afweging en motivatie heeft plaatsgevonden.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Verder wordt onder de wettelijke voorkeursgrenswaarden gebleven. Voorgenomen ontwikkeling voldoet hiermee aan het beleid van de gemeente Kampen. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op het aspect geluid in relatie tot het voorgenomen ontwikkeling.

4

OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Daarbij wordt getoetst aan sectorale wet- en regelgeving. Er wordt aandacht besteed aan de volgende aspecten:

- verkeer;
- water;
- natuur;
- luchtkwaliteit;
- geluid;
- (water)bodem;
- niet gesprongen explosieven;
- externe veiligheid;
- archeologie;
- landschappelijke inpassing en cultuurhistorie.

4.2 Verkeer

4.2.1 Inleiding

Ten behoeve van het project is een verkeersonderzoek uitgevoerd om de effecten van de ontsluitingsweg op verkeer en de impact op de omgeving inzichtelijk te maken. In het Plan in Hoofdpijnen (bijlage I) is in hoofdstuk 5 ('verkeer') uitgegaan van twee toekomstsituaties:

- referentiesituatie 2030: dit is de situatie zonder realisatie van de Ontsluiting Schansdijk en opwaardering van de N307 Roggebot-Kampen Roggebot naar een autoweg (100km/u) met 1 x 2 rijstroken;
- projectsituatie 2030: dit is de situatie met realisatie van de Ontsluiting Schansdijk en opwaardering van de N307 Roggebot naar een autoweg (100km/u) met 1 x 2 rijstroken.

In het kader van dit project is het ook noodzakelijk om de verkeerseffecten van de realisatie van de Ontsluitingsweg Schansdijk te beschouwen exclusief de herinrichting van de N307 Roggebot. In het verkeersonderzoek (zie bijlage III) zijn de verkeer gerelateerde aspecten beschouwd exclusief de herinrichting van de N307 Roggebot.

Zowel in het Plan in Hoofdpijnen als in het verkeersonderzoek zijn de volgende verkeer gerelateerde aspecten zijn onderzocht:

- verkeerseffecten op netwerkniveau;
- bereikbaarheid bestemmingen en voorzieningen;
- verkeersveiligheid;
- robuustheid.

In de navolgende paragrafen wordt steeds waar nodig de situatie met en zonder herinrichting van de N307 beschouwd.

4.2.2 Verkeerseffecten op netwerkniveau

Met het verkeersmodel Kampen 2017 is inzicht verkregen in de verkeerssituatie van de referentie- en projectsituatie in 2030.

Er zijn drie situaties onderzocht:

- referentiesituatie: dit is de toekomstige situatie 2030 zonder wijzigingen aan de N307 Roggebot - Kampen en de aansluiting N307 / Schansdijk. Er is rekening gehouden met vaststaand beleid voor infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen.;
- projectsituatie 2030 A: dit is de situatie met realisatie van de Ontsluiting Schansdijk exclusief de opwaardering van de N307 Roggebot naar een autoweg 100 km/u met 1x2 rijstroken);
- projectsituatie 2030 B: dit is de situatie met realisatie van de Ontsluiting Schansdijk en opwaardering van de N307 Roggebot naar een autoweg (100km/u) met 1x2 rijstroken.

De resultaten van de modelberekeningen zijn weergegeven in tabel 4.1 en 4.2. In tabel 4.1 is het resultaat van de modelberekeningen weergegeven voor de projectsituatie exclusief opwaardering van de N307 Roggebot (projectsituatie A). In tabel 4.2 het resultaat van de modelberekeningen weergegeven inclusief de opwaardering van de N307 Roggebot (projectsituatie B).

Tabel 4.1 Overzicht intensiteiten referentie- en projectsituatie 2030 A (exclusief opwaardering N307 Roggebot) (aantallen motorvoertuigen, afgerond op 100-tallen)

Wegnaam	Wegvak	Intensiteiten 2030 (mvt/etmaal)		Verschil project versus referentie	
		Referentie	Project	Absoluut	Relatief
N307	N50 - Schansdijk	21.400	21.200	-200	-1 %
N307	Schansdijk – Buitendijksweg	21.300	21.200	- 100	-1%
Schansdijk	Multisportterrein – parallelweg noordzijde N307/Ontsluiting	100	100	-	-
Ontsluitingsweg Schansdijk	Schansdijk - Van Doorneweg	-	100	100	-
Van Doorneweg	Eastmanstraat – parallelweg noordzijde N307	5.700	5.700	-	-
Van Doorneweg	Parallelweg noordzijde N307 - Zambonistraat	5.700	5.900	+ 200	+ 3,5 %

Tabel 4.2 Overzicht intensiteiten referentie- en projectsituatie 2030 B (inclusief opwaardering N307 Roggebot) (aantallen motorvoertuigen, afgerond op 100-tallen)

Wegnaam	Wegvak	Intensiteiten 2030 (mvt/etmaal)		Verschil 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	100	100	-	- 5
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%

Uit tabel 4.1 en 4.2 valt af te lezen dat in beide situaties de realisatie van de ontsluitingsweg Schansdijk een zeer beperkt verkeerseffect heeft op netwerkniveau. De verschillen tussen tabel 4.1 en 4.1 volgen uit de herinrichting van de N307.

Situatie zonder herinrichting N307

In de situatie dat de N307 Roggebot niet wordt gerealiseerd, heeft de realisatie van de ontsluitingsweg geen effect voor het bestemmings- en landbouwverkeer. Het verkeer richting bestemmingen aan de Schansdijk moet nu via de Zambonistraat en Van Doorneweg rijden. Hierdoor neemt op deze wegen de verkeersintensiteit toe en neemt de verkeersintensiteit op de N307 af. De afname op de N307 is echter zeer beperkt. De realisatie van de Ontsluitingsweg Schansdijk heeft daarmee vrijwel geen effect op de doorstroming op de N307.

Situatie met herinrichting N307

In de situatie dat de N307 wel wordt gerealiseerd, blijft de verkeersintensiteit beperkt op de ontsluitingsweg, omdat de ontsluitingsweg enkel toegankelijk is voor bestemmings- en landbouwverkeer. Realisatie van de ontsluitingsweg leidt daarmee bovendien tot een beperkte verhoging van de intensiteit op de Van Doorneweg. De verkeersgroei op de N307 wordt enkel veroorzaakt door de herinrichting van de N307 Roggebot.

Effect Ontsluitingsweg Schansdijk op verkeersafwikkeling noordelijke toe- en afrit N50

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

Situatie mét en zonder herinrichting N307

Na realisatie van de ontsluitingsweg (en mogelijk de herinrichting van de N307) wordt 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 uitwerkingsfase uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar de verkeersafwikkeling tijdens piekmomenten bij evenementen.

4.2.3 Bereikbaarheid bestemmingen en voorzieningen

De bereikbaarheid van bestemmingen en voorzieningen in de omgeving van de Schansdijk wijzigt als gevolg van de wijzigingen in de infrastructuur. De bestaande routestructuur wordt minder duidelijk. Dit komt omdat 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 ontsluitingsweg Schansdijk, die parallel komt te liggen aan de N307, moeten ook fietsers en wandelaars omrijden en -lopen om de Schansdijk en de N307 te bereiken. De dichtstbijzijnde oversteek is de N307/Zambonistraat in Kampen.

Situatie zonder herinrichting N307

Verkeer dat van de Schansdijk naar de Zwartendijk wil, moet in de nieuwe situatie omrijden via de Zambonistraat/Van Doorneweg.

Situatie met herinrichting N307

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.

Multisportterrein Schansdijk

In de toekomstige situatie (met en zonder herinrichting van de N307) wordt het Multisportterrein Schansdijk ontsloten via de ontsluitingsweg Schansdijk. Ten opzichte van de huidige situatie (een directe aansluiting van de Schansdijk op de N307) betekent dit een toename van de omrijdafstand. Wel ontstaat er een vlottere en veiligere ontsluiting. Het verkeer hoeft namelijk niet meer in te voegen op de verkeersstroom van de N307.

Situatie met herinrichting N307

In het referentieontwerp van het project Herinrichting N307 Roggebot - Kampen is een parallelweg aan de noordzijde van de N307 voorzien. Deze parallelweg zal aansluiten op de Schansdijk. Na de herinrichting van de N307 Roggebot -Kampen is het Multisportterrein Schansdijk hierdoor ook bereikbaar via de parallelweg aan de noordkant van de N307.

Landbouwbedrijven en -gebieden Schansdijk

In de toekomstige situatie (met en zonder herinrichting van de N307) is sprake van een (beperkte) omrijdafstand. Landbouwverkeer moet omrijden via de Van Doorneweg/Zambonistraat om de ontsluiting naar het Multisportterrein Schansdijk en overige bestemmingen aan de Schansdijk te bereiken.

Situatie met herinrichting N307

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

Hulpdiensten

In de toekomstige situatie (met en zonder herinrichting van de N307) kunnen hulpdiensten de Schansdijk bereiken via de Van Doorneweg en de ontsluitingsweg. Dit betekent een (beperkte) toename van de reisafstand. De effecten op reistijd zijn naar verwachting echter minimaal. Ondanks de lagere snelheid op de ontsluiting, rijdt hier minder verkeer waardoor hulpdiensten weinig hinder ondervinden van verkeer op dezelfde rijstrook en rijbaan. De reistijden van hulpdiensten blijven voldoen aan het wettelijk minimum.

4.2.4 Verkeersveiligheid

De realisatie van de ontsluitingsweg Schansdijk (met en zonder herinrichting van de N307) leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid op de N307 en de aansluiting met de Schansdijk. Dit komt door het opheffen van de directe aansluiting op Schansdijk - N307. Door het opheffen van de directe aansluiting verdwijnen gevaarlijke situaties tussen doorgaand verkeer op de N307 met afslaand verkeer naar de Schansdijk en overstekend (brom)fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer.

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

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.

Situatie zonder herinrichting N307

De routing van het fietsverkeer wijzigt niet. Op de ontsluitingsweg wordt ten oosten van de kruising met de toerit van de N50 een aansluiting gerealiseerd op het bestaande fietspad naar de Zambonistraat. De veiligheid van het fietsverkeer op de fietsverbinding AZC - Kampen verslechtert niet in de toekomstige situatie. Het fietsverkeer en het overige verkeer worden gemengd afgewikkeld. Door de realisatie van de ontsluitingsweg Schansdijk ontstaat voor fietsers een nieuwe directe verbinding met de Van Doorneweg en het aan de Zambonistraat gelegen winkelcentrum. Ongeacht het feit 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 plaatsvindt, zal tijdens de verdere planuitwerkingsfase extra aandacht worden besteedt aan de routing van fietsverkeer richting Kampen en het winkelcentrum. Dit om te voorkomen dat het (brom)fietsverkeer de Van Doorneweg kan gebruiken. Dit komt de verkeersveiligheid van fietsers ten goede.

Situatie met herinrichting N307

Op het moment dat de N307 Roggebot - Kampen wordt gerealiseerd, verandert de routing van het fietsverkeer tussen het AZC en Kampen. Het fietsverkeer zal dan waarschijnlijk gebruik gaan maken van de geplande parallelweg en het fietspad aan de zuidzijde van de N307. Dit omdat de fietsverbinding vanuit Flevoland aan de zuidzijde van de N307 wordt gerealiseerd. De fietsintensiteit op de noordelijke parallelweg en de ontsluiting neemt daarmee af. Ten oosten van de kruising van de ontsluiting met de toerit van de N50 wordt een aansluiting gerealiseerd op het bestaande (brom)fietspad naar de Zambonistraat.

Het fietsverkeer kan nog steeds gebruik maken van de ontsluitingsweg, 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

De aansluiting Van Doorneweg wordt (met en zonder herinrichting van de N307) uitgevoerd als een voorrangskruispunt waarbij verkeer vanaf de ontsluiting voorrang moet verlenen. Bij voorrangskruispunten bestaat de kans op flankongevallen door oprijdend en afslaand verkeer.

De vormgeving biedt voldoende capaciteit voor een vlotte verkeersafwikkeling. De kans op een verkeersonveilige situatie is daardoor laag. Een lage verkeersintensiteit betekent tevens een kleinere kans op conflicten. Tevens 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 Schansdijk/Van Doorneweg is daardoor klein.

Tussen de Zambonistraat, de Van Doorneweg en de Ontsluitingsweg ligt het perceel van Melmerpark. Voor dit perceel geldt dat hier mogelijk een ontwikkeling plaatsvindt met een verkeersaantrekkende werking. Dit verkeer zal worden afgewikkeld via de Ontsluitingsweg Schansdijk. In het voorontwerp (zie bijlage 2) is rekening gehouden met deze ontwikkeling door het aangeven van een zoekgebied voor de locatie van de eventuele aansluiting van/inrit voor dit terrein.

Situatie met herinrichting N307

Door de toekomstige verkeersintensiteit worden geen verkeersonveilige situaties verwacht op de aansluiting van de ontsluitingsweg Schansdijk en de parallelweg noordzijde N307. Het kruispunt biedt voldoende capaciteit om het verkeersaanbod op een vlotte en veilige manier af te wikkelen.

4.2.5 Robuustheid

De robuustheid van een verkeersnetwerk hangt af van de capaciteit van aansluitingen en kruisingen. Een robuust verkeersnetwerk beschikt over voldoende capaciteit om het verwachte verkeersaanbod te verwerken. Tevens biedt een robuust verkeersnetwerk 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 is 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 (met en zonder herinrichting van de N307) de weg voldoende capaciteit biedt om een toename van verkeer gedurende piekmomenten (bij evenementen op het Multisportterrein Schansdijk) op te vangen.

Aansluiting Ontsluiting Schansdijk/Van Doorneweg

De wachttijden op een voorrangskruispunt blijven onder de 15 seconden. Deze inrichting van het voorrangskruispunt biedt voldoende capaciteit voor een vlotte afwikkeling van het verwachte verkeersaanbod. Tevens leidt ook een 50% toename van de verwachte verkeerscijfers in 2030 niet tot afwikkelingsproblemen. De vormgeving is daarmee voldoende robuust.

4.2.6 Conclusie

Voorgenomen ontwikkeling leidt (met en zonder herinrichting van de N307) tot meer verkeersveilige situaties doordat verkeersstromen worden gescheiden en doordat de capaciteit van de parallelweg toeneemt. Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Water

Ten behoeve van voorgenomen ontwikkeling is een watertoets uitgevoerd. De watertoets is opgenomen als bijlage V bij deze ruimtelijke onderbouwing. In de watertoets is de invloed van voorgenomen ontwikkeling op waterhuishoudkundige belangen onderzocht. Er is onderzoek gedaan naar het toekomstig watersysteem, watercompensatie, duikers en de afvoer van hemelwater. Uit de watertoets komt naar voren dat de nieuwe ontsluitingsweg Schansdijk geen invloed heeft op de structuur van het bestaande watersysteem. Ter compensatie van het verhard oppervlak wordt het aanbevolen om 40 m² aan additioneel oppervlaktewater te graven (los van de 520 m² die al is gepland). De afvoer van het hemelwater op het verhard oppervlak geschiedt volgens het voorkeursalternatief van het waterschap. Bij de aanleg van de nieuwe duikers en verlenging van de huidige duikers dienen de eisen omtrent duikers in acht te worden genomen. Zolang de debietbegrenzer slechts enkele meters naar het noorden verplaatst, is er geen bezwaar vanuit het waterschap.

Voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op waterhuishoudkundige belangen. Het aspect water vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Natuur

4.4.1 Inleiding

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de ruimtelijke uitvoerbaarheid van het ontwerp vanuit het oogpunt van natuur. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op gebiedsbescherming en soortbescherming.

Ten behoeve van onderhavig project is een Quickscan natuur, een nader ecologisch onderzoeken en een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing als bijlage VI, bijlage VII en bijlage VIII. Ten behoeve van voorgenomen ontwikkeling is geen bomenkap benodigd.

4.4.2 Gebiedsbescherming

Inleiding

In Nederland wordt gebiedsbescherming vormgegeven door Natura 2000-gebieden en gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS) aan te wijzen.

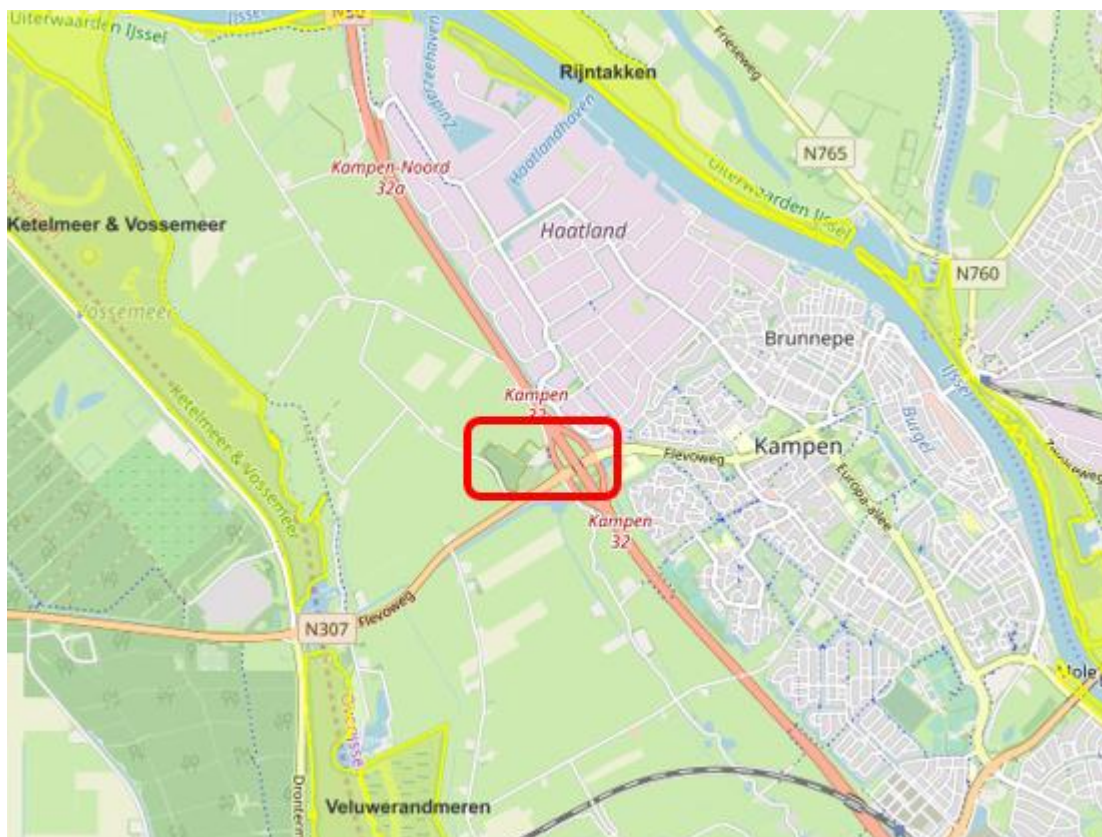
Natura 2000

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Ten aanzien van gebiedsbescherming geldt dat de Wet natuurbescherming de bescherming van Natura 2000-gebieden regelt. Afbeelding 4.1 laat zien dat het projectgebied niet in een Natura 2000-gebied ligt. De volgende Natura 2000-gebieden zijn te zien in afbeelding 4.1:

- Ketelmeer & Vossemeer (ligt op circa 1,5 km afstand van het projectgebied);
- Veluwerandmeren (ligt op circa 1,7 km afstand van het projectgebied);
- Rijntakken (ligt op circa 2,3 km afstand van het projectgebied).

Afbeelding 4.1 Natura 2000-gebieden in de nabijheid van het projectgebied (aangegeven met gele vlakken)



Het projectgebied ligt niet in Natura 2000-gebied. Ruimtebeslag is hiermee niet aan de orde. Het projectgebied ligt tevens buiten het effectbereik van verstoring door licht, geluid en trillingen. Effecten door geluid, licht en trillingen van voorgenomen ontwikkeling op Natura 2000-gebieden hiermee uitgesloten..

Om de effecten van stikstof als gevolg van voorgenomen ontwikkeling in beeld te brengen, is er een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd (bijlage VII). Er is onderzoek uitgevoerd naar de aanlegfase en naar de gebruiksfase. In het stikstofonderzoek is gebruik gemaakt van AERIUS Calculator (versie 2019.A).

Tijdens de aanlegfase leidt emissie van de benodigde werktuigen en het transport van en naar de projectlocatie tot een stikstofdepositie van 0,01 mol/ha/jaar op het Natura 2000 gebied Rijntakken. Het gaat hier om een tijdelijk effect. Er vindt enkel depositie plaats op hexagonen waar geen overschrijding van kritische depositiewaarden (afgekort: KDW) aan de orde is. Ook leidt deze depositie niet tot een overschrijding van de KDW's. Op basis hiervan kunnen significante negatieve effecten ten gevolge van de aanlegfase op voorhand worden uitgesloten.

De gebruiksfase van de Ontsluitingsweg Schansdijk leidt op geen enkel Natura 2000-gebied tot een meetbare bijdrage van stikstofdepositie. Significante negatieve effecten kunnen daarmee wat betreft de gebruiksfase op voorhand worden uitgesloten.

Omdat significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase kunnen worden uitgesloten, is er geen vergunningsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zorgt voor een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden die met elkaar verbonden worden door ecologische verbindingzones. Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van Natuurnetwerk Nederland of provinciale Natuurnetwerk Nederland gebieden. Tevens kent het NNN-beleid van de provincie Overijssel geen externe werking. Vervolgstappen in het kader van NNN zijn hiermee niet nodig.

4.4.3 Soortenbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (hierna Wnb) van kracht. Onder de Wet natuurbescherming bestaat de soortenbescherming uit drie beschermingsregimes: een beschermingsregime voor de Vogelrichtlijnsoorten (artikel 3.1 Wnb), Habitatrichtlijnsoorten (artikel 3.5 Wnb) en 'andere soorten' (artikel 3.10 Wnb):

- vogels: dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn;
- habitatrichtlijnsoorten: dit zijn soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, Bijlage I en II van het Verdrag van Bern en Bijlage II van het Verdrag van Bonn;
- andere soorten: dit zijn soorten die genoemd zijn in Bijlage A van de Wet natuurbescherming. Het gaat hier om een aantal zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten.

De categorie 'andere soorten' gaat om soorten die niet onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn vallen. Deze soorten worden beschermd vanwege de breed in de maatschappij levende overtuiging dat deze dieren beschermd moeten worden. De overige soorten uit deze bijlage worden om ecologische redenen beschermd. Hiermee wordt door Nederland uitvoering gegeven aan het Biodiversiteitsverdrag om de staat van instandhouding van dier- en plantsoorten te garanderen. Omdat onder de categorie 'andere soorten' ook veel algemene soorten vallen, kan de provincie een lijst opstellen waarin een aantal soorten wordt vrijgesteld. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd van de verbodsbepalingen in artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming. Deze soorten zijn genoemd in bijlage 9a van de Omgevingsverordening Overijssel 2017.

Uit de ecologische quickscan (bijlage V) is naar voren gekomen dat er op sommige soorten mogelijk effecten te verwachten zijn. In tabel 4.2 is per soort weergegeven of er effecten te verwachten zijn en wat de eventuele vervolgstappen zijn.

Tabel 4.2 Uitkomsten toetsing soortenbescherming

Soortenbescherming	Effecten	Vervolgstappen
flora	geen overtreding artikel 3.5 of 3.10 Wnb	niet van toepassing
vogels jaarrond beschermde nesten	geen overtreding artikel 3.1 of 3.5 Wnb	niet van toepassing
amfibieën	geen overtreding artikel 3.5 of 3.10 Wnb	niet van toepassing
reptielen	geen overtreding artikel 3.5 of 3.10 Wnb	niet van toepassing
vlinders	geen overtreding artikel 3.5 of 3.10 Wnb	niet van toepassing
libellen	geen overtreding artikel 3.5 of 3.10 Wnb	niet van toepassing
overige ongewervelden	geen overtreding artikel 3.5 of 3.10 Wnb	niet van toepassing
grondgebonden zoogdieren	Geen overtreding artikel 3.10 Wnb Het rietland ten oosten van de Schansdijk biedt geschikt habitat voor de waterspitsmuis. Uit vervolgonderzoek is gebleken dat er geen waterspitsmuizen in het projectgebied aanwezig zijn. Negatieve effecten zijn hiermee uitgesloten.	niet van toepassing
vleermuizen	Geen overtreding artikel 3.5 mits maatregelen In de nabijheid van het plangebied ligt rietland, direct naast het Uitwateringskanaal. Dit kanaal kan door vleermuizen gebruikt worden als vliegroute. De parallelweg kan - naast de N307 - een extra en te grote barrière vormen voor het functioneren van een eventuele vliegroute. Uit vervolgonderzoek zijn er 12 - 16 laatvliegers, circa 4 meervleermuizen en sporadisch individuele foeragerende en gewone en ruige dwergvleermuizen waargenomen. Negatieve effecten kunnen worden uitgesloten, mits maatregelen worden genomen.	Verlichting mag tijdens de aanlegfase en gebruiksfase niet aanstralen richting de bomenrij.
vogels	Geen overtreding artikel 3.1 Wnb, mits maatregelen In het plangebied zijn geschikte nestlocaties van broedvogels aangetroffen. Negatieve effecten op broedende vogels kunnen worden uitgesloten, mits maatregelen worden getroffen.	Werken buiten het broedseizoen, dus werken van september tot en met januari. Indien niet mogelijk: maatregelen nemen waardoor vogels niet kunnen nestelen. In alle gevallen: broedvogelcontrole uitvoeren.
vissen	Geen overtreding artikel 3.10 Wnb Nabijgelegen watergangen bieden geschikt leefgebied voor de grote modderkruiper. Uit vervolgonderzoek is gebleken dat er geen grote modderkruipers in het projectgebied aanwezig zijn. Negatieve effecten zijn hiermee uitgesloten.	niet van toepassing

Ten behoeve van het project heeft nader onderzoek plaatsgevonden naar de soorten waterspitsmuis, grote modderkruiper en vleermuizen (specifiek vlieg- en foerageerroutes). Uit het onderzoek bleek dat er geen waterspitsmuizen en grote modderkruipers in het plangebied aanwezig zijn.

Tijdens het onderzoek zijn 12-16 laatvliegers (vleermuizen) waargenomen die het projectgebied over vlogen (zie afbeelding 4.2). Het kappen van beplanting langs de Zwartendijk en de Schansdijk tast de vliegroute van de vleermuizen aan, wat een overtreding is van artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming. Verder mag

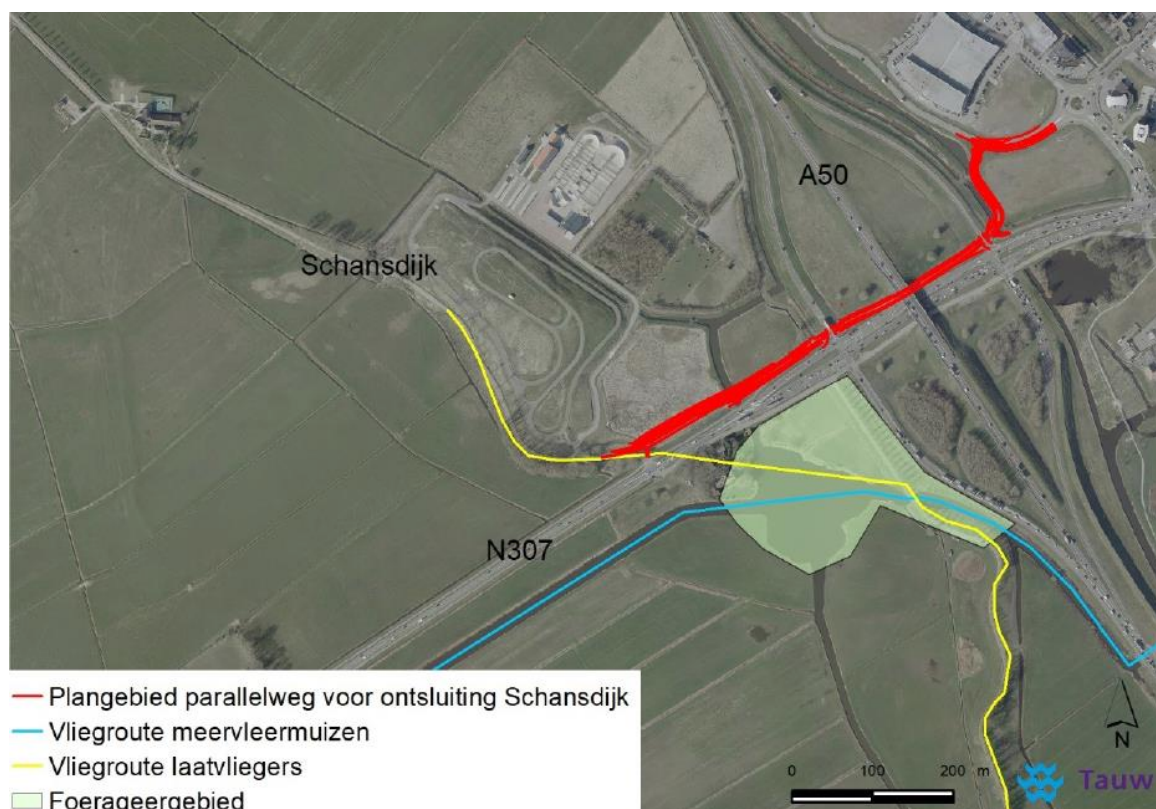
verlichting tijdens de aanlegfase en gebruiksfase niet aanstralen naar de bomenrij. In het kader van dit project worden geen bomen gekapt. Ook zal de verlichting tijdens de aanlegfase en gebruiksfase niet aanstralen richting de bomenrij. Negatieve effecten van voorgenomen ontwikkeling op laatvliegers zijn hiermee uitgesloten.

Tijdens het onderzoek zijn circa 4 meervleermuizen foeragerend waargenomen boven het water ten zuidoosten van de N307. Deze vleermuizen waren op route vanuit de bebouwde kom van gemeente Kampen richting het water ten zuidoosten van de N307 (zie afbeelding 4.2). Dit foerageergebied ligt buiten de invloedsfeer van de werkzaamheden. Negatieve effecten van voorgenomen ontwikkeling op meervleermuizen zijn hiermee uitgesloten.

Aan de randen van het projectgebied zijn sporadisch individuele foeragerende gewone en ruige dwergvleermuizen waargenomen. Gezien de sporadisch waarnemingen zijn deze delen niet essentieel als foerageergebied. Ten zuidoosten van de N307 zijn 10-20 foeragerende gewone en ruige dwergvleermuizen waargenomen (zie afbeelding 4.2). Dit gebied kenmerkt zich door ruige en diverse vegetatie en is vrij uniek in de omgeving. Dit deel is daarom essentieel foerageergebied, maar valt ook buiten de invloedsfeer van de werkzaamheden. Negatieve effecten van voorgenomen ontwikkeling op (essentieel) foerageergebied van de gewone en ruige dwergvleermuis zijn hiermee uitgesloten.

Tot slot wordt gepoogd buiten het broedseizoen te werken. Indien dit niet mogelijk is, worden er maatregelen genomen waardoor vogels niet kunnen nestelen tijdens het broedseizoen. Verder wordt voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden een broedvogelcontrole uitgevoerd.

Afbeelding 4.2 Resultaten vleermuisonderzoek



Conclusie

Uit het nader onderzoek naar soorten is gebleken dat voorgenomen ontwikkeling mogelijk negatieve effecten heeft op (een vliegroute van) laatvliegers. Door het nemen van mitigerende maatregelen worden deze effecten voorkomen en is geen ontheffing Wet natuurbescherming noodzakelijk.

4.4.4 Conclusie

Voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op natuur. Het aspect 'natuur' vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Luchtkwaliteit

4.5.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt beschreven of voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.

4.5.2 Toetsingskader

De Wet milieubeheer (Wm) titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd) geeft grenswaarden voor de concentraties van onder andere stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient getoetst te worden of de ontwikkeling ervoor zorgt dat grenswaarden worden overschreden. Deze grenswaarde liggen voor zowel NO₂ als PM₁₀ op een jaargemiddelde van 40 microgram/m³. Voor PM_{2,5} ligt deze grenswaarde op een jaargemiddelde van 25 microgram/m³.

4.5.3 Resultaten

Het voorontwerp van de ontsluitingsweg Schansdijk is getoetst aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm) (zie bijlage VIII). Er is getoetst of de realisatie van het voorontwerp van de ontsluitingsweg Schansdijk voldoet aan wet- en regelgeving. De NSL-monitoringstool en de NIMB-tool zijn geraadpleegd.

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in het gebied rond de Roggebotsluis (N307) ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen (zie bijlage IX). Uit de toetsing komt ook naar voren dat concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen. Tevens is met behulp van het NIMB-rekentool een worst-case berekening uitgevoerd voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het project op luchtkwaliteit. De bijdrage is bepaald in het zichtjaar 2020. Uit deze tool blijkt dat de maximale bijdrage van verkeer aan het jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ respectievelijk 0,15 µg/m³ en 0,03 µg/m³ bedragen (zie bijlage VI). Er wordt ruim onder de grens van 1.2 µg/m³ gebleven. Dit betekent dat er geen nader onderzoek nodig is.

Gezien het verkeerseffect van het project en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, wordt geen benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer verwacht. Hierdoor is uitgesloten dat door uitvoering van het project de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer worden overschreden.

4.5.4 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling en voldoet aan de eisen die zijn gesteld in artikel 5.16 Wet milieubeheer.

4.6 Geluid

4.6.1 Inleiding

Wijzigingen aan een weg, spoorweg of industrie moeten voldoen aan de wet- en regelgeving die is opgenomen in de Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en onderliggende besluiten en regelingen. Hieronder zijn de hier relevante onderdelen uit geldende wet- en regelgeving kort toegelicht.

4.6.2 Toetsingskader

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing bij de aanleg en/of wijziging van de volgende geluidsbron:

- wegen (hoofdwegen én 30 km wegen of woonerven).

Wegverkeer

De Wgh geeft voor nieuw aan te leggen wegen afzonderlijke toetsingskaders en grenswaarden. Uitgangspunt is de geluidszone langs een weg. De breedte van de geluidszone hangt af van de aard van de weg. In dit geval is dit 250 m. Dit betekent dat een beoordeling uitgevoerd moet worden voor hetgeen is gelegen binnen deze 250 m. De Wgh kent een voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geluidgevoelige objecten (zoals een woning) als gevolg van de wijziging van een weg. Indien niet wordt voldaan aan deze voorkeursgrenswaarde dan is - onder voorwaarden - een hogere waarde toelaatbaar.

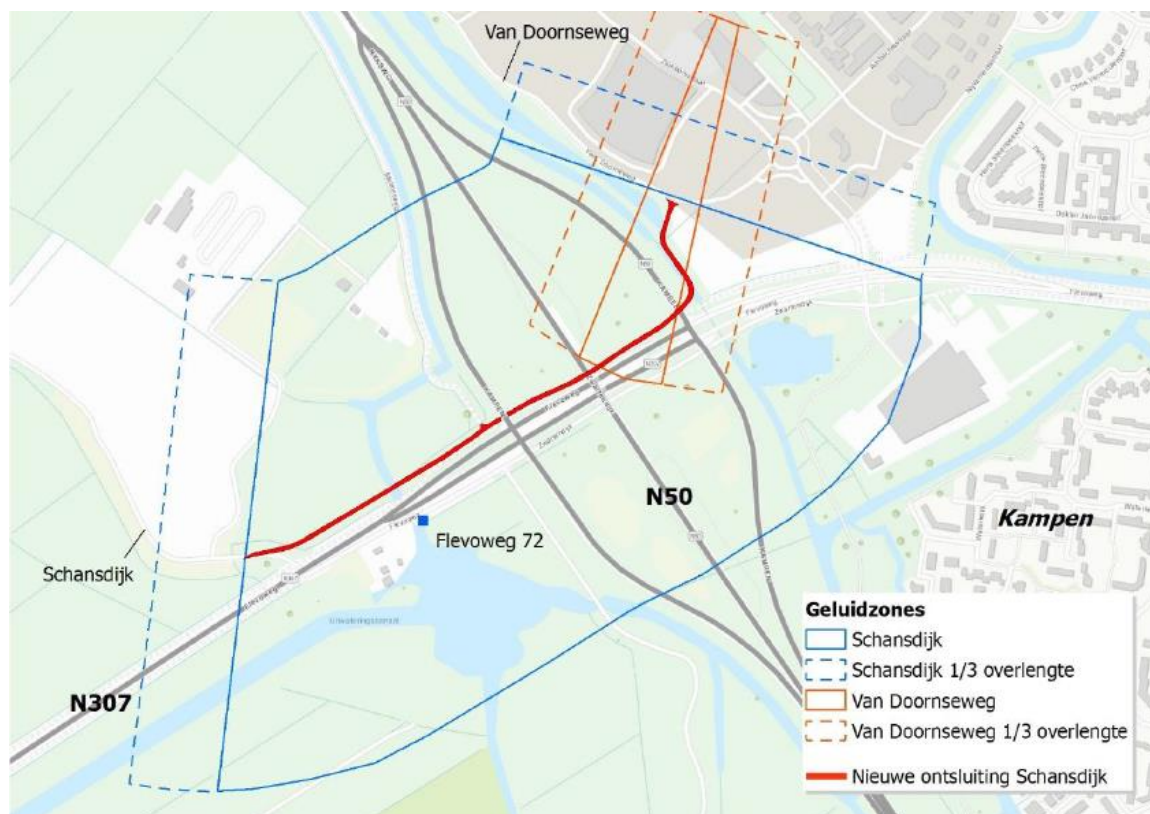
4.6.3 Resultaten

Om te kunnen toetsen of de geluidbelastingen hoger zijn dan 48 dB, moet de geluidbelasting in de toekomstige situatie na de aanleg van de ontsluitingsweg Schansdijk worden onderzocht. In het akoestisch onderzoek (bijlage IV) is daarvoor het jaar 2032 gehanteerd.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige objecten binnen de 'geluidzone' van de weg. Binnen deze zone wordt de geluidbelasting getoetst aan de wettelijke grenswaarden. In afbeelding 4.3 zijn de geluidzones voor de Schansdijk en de Van Doorneweg weergegeven:

- Schansdijk: voor wegen buiten de bebouwde kom met twee rijstroken is de wettelijke zonebreedte 250 m;
- Van Doorneweg: voor wegen binnen de bebouwde kom met twee rijstroken is de wettelijke zonebreedte 200 m.

Afbeelding 4.3 Overzichtskaat onderzoeksgebied akoestisch onderzoek



Binnen het onderzoeksgebied van het akoestisch onderzoek bevindt zich één geluidgevoelig object, namelijk een woning aan de Flevoweg 42. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat de geluidbelasting bij deze woning na realisatie van de ontsluitingsweg Schansdijk (met en zonder herinrichting N307) ver onder de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB ligt. Op basis van de Wet geluidhinder zijn er daarom geen bezwaren voor de aanleg van de Ontsluitingsweg Schansdijk.

4.6.4 Conclusie

Op basis van de Wet geluidhinder zijn er geen belemmeringen voor voorgenomen ontwikkeling.

4.7 (Water)Bodem

4.7.1 Inleiding

Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het plangebied inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij is het van belang om te weten of er bodemverontreiniging is die functiedoelen kan belemmeren of er daardoor ecologische risico's, gezondheidsrisico's of verspreidingsrisico's zijn. Ook is het van belang om te weten wat de mogelijkheden zijn om tijdig iets aan eventuele bodemverontreiniging te doen. Om na te gaan of de voorgenomen werkzaamheden tijdens de aanlegfase mogelijk plaats zullen vinden in een verontreinigde bodem, is historisch onderzoek nodig.

Historisch onderzoek is een onderdeel van het vooronderzoek. Vooronderzoek is bedoeld om inzicht te krijgen of de grond en/of het grondwater verdacht zijn van de aanwezigheid van verontreiniging. De mate

van verdenking van de aanwezigheid van verontreiniging bepaalt of en welk bodemonderzoek uitgevoerd dient te worden.

4.7.2 Toetsingskader

De Wet bodembescherming is het toetsingskader voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De wet bodembescherming gaat over het beschermen en niet verslechteren van de bestaande bodemkwaliteit en het saneren van verontreiniging. Het Besluit bodemkwaliteit ziet op verantwoord grondverzet met betrekking tot het vergraven, vervoeren, tijdelijk opslaan en toepassen van grond, baggerspecie en bouwstoffen.

4.7.3 Resultaten

Ten behoeve van voorgenomen ontwikkeling heeft een verkennend (asbest)bodemonderzoek plaatsgevonden. Het bodemonderzoek is conform geldende NEN-normen, richtlijnen en protocollen uitgevoerd. Ook is er een aanvullend (water)bodemonderzoek, een indicatief (water)bodemonderzoek naar PFAS en een geotechnisch onderzoek uitgevoerd en is er een adviesrapport geotechnische maatregelen zettingen en stabiliteit opgesteld. Deze onderzoeken zijn opgenomen als bijlage X tot en met bijlage XIV bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Vooronderzoek

Voorafgaand aan het verkennend bodemonderzoek is een 'standaard' vooronderzoek uitgevoerd. Uit dit vooronderzoek is naar voren gekomen dat de berm van het fietspad langs de N307 met name vanwege verkeersemisies en toepassing van gebiedsvreemde (bodem)materialen ter plaatse van de rijbaan als verdacht zijn beschouwd. Dit ten aanzien van het voorkomen van lichte verontreinigingen met voornamelijk zware metalen, minerale olie en PAK in de bovengrond. In de ondergrond worden geen noemenswaardige verontreinigingen verwacht. Tevens wordt verwacht dat er in de bodem een bijmenging met puin aanwezig is. De locatie wordt daarom als 'verdacht' aangemerkt ten aanzien van de verontreiniging met asbest in de bodem.

Verkennend bodemonderzoek

Het verkennend bodemonderzoek is opgesplitst in een chemisch onderzoek en een asbestonderzoek. Uit het chemisch onderzoek is naar voren gekomen de gevonden verontreinigingen dermate laag zijn dat op basis van de Wet bodembescherming geen aanleiding is voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of sanerende maatregelen.

Uit het asbestonderzoek blijkt dat er geen asbest is waargenomen c.q. aangetoond. Er bestaat hierdoor geen aanleiding om een nader asbestonderzoek uit te voeren.

Aanvullend (water)bodemonderzoek

Het aanvullend (water)bodemonderzoek is uitgevoerd om de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en de waterbodem vast te stellen. Tevens is in het aanvullend (water)bodemonderzoek het deel van het plangebied, dat niet mee is genomen in het verkennend bodemonderzoek (de aansluiting op de van Doorneweg), meegenomen. Met de uitvoering van het aanvullend onderzoek is de milieuhygiënische kwaliteit van grond en waterbodem vastgesteld binnen het ontwerptraject. Uit het onderzoek blijkt dat in de grond en waterbodem geen verontreinigingen zijn gemeten die een belemmering vormen voor het aanleggen van de ontsluitingsweg Schansdijk. Tevens komt naar voren dat de verschillende grondsoorten in de bodem om civieltechnische aandacht vragen in verband met de stabiliteit en de draagkracht van de bodem in relatie tot het aanleggen van de weg.

Indicatief (water)bodemonderzoek PFAS

Naar aanleiding van het Tijdelijke Handelingskader voor PFAS¹, welke is opgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is aanvullend (water)bodemonderzoek uitgevoerd op basis van NEN 5740 en N5720 voor het bepalen van het gehalte aan PFAS in de grond en waterbodem (bijlage XIV). Uit het onderzoek blijkt dat:

- op basis van de indicatieve toetsing van de analyseresultaten PFAS aan de toepassingsnormen uit het Tijdelijk Handelingskader) de bovengrond van de landbodem aan de westzijde van het plangebied voldoet aan de bodemkwaliteitsklassen wonen en industrie. De landbodem aan de oostzijde en de ondergrond van plangebied is vrij toepasbaar op land;
- op basis van de indicatieve toetsing van de analyseresultaten PFAS aan de regionale achtergrondwaarden dat de bovengrond van de landbodem aan de westzijde van het plangebied indicatief voldoet aan de bodemkwaliteitsklassen wonen en industrie. De bovengrond van de landbodem aan de oostzijde van het plangebied voldoet aan de achtergrondwaarde. De ondergrond van klei en zand voldoet aan de bodemkwaliteitsklassen wonen en industrie, terwijl de ondergrond van veen voldoet aan de achtergrondwaarde;
- de waterbodem niet in aanmerking komt voor toepassing in een ander oppervlaktewater als waterbodem (m.u.v. niet vrijliggende diepe plassen). De reden hiervoor is dat in alle mengmonsters sprake is van een gehalte van een of meerdere PFAS boven de detectielimiet. De waterbodem is wel toepasbaar als waterbodem in hetzelfde oppervlaktewaterlichaam (mits niet bovenstrooms toegepast);
- dat de gemeten gehalten aan PFAS in het grondwater de indicatieve risicogrenswaarden op interventiewaarde niveau (afgeleid door het Expertisecentrum PFAS) niet overschrijden.

De eventueel vrijkomende grond kan onder het Besluit bodemkwaliteit, indien civieltechnisch mogelijk, worden terug geplaatst (tijdelijk uitnemen). Indien dit niet mogelijk is, dient een partijkeuring conform BRL SIKB 1000, protocol 1001, worden uitgevoerd om de kwaliteit van de vrijkomende grond vast te stellen. Deze keuring is een geldig bewijsmiddel onder het Besluit bodemkwaliteit en is noodzakelijk voor de toepassing elders.

Eventueel vrijkomend materiaal van de waterbodem wordt in hetzelfde oppervlaktewater teruggeplaatst. Indicatief kan worden geconcludeerd dat de aanwezigheid van PFAS in het vrijkomende materiaal geen belemmering vormt voor voorgenomen ontwikkeling.

Stabiliteit van de bodem en zettingen

De provincie heeft onderzoek laten uitvoeren naar de stabiliteit van de bodem en zettingen (bijlage XII) en naar geotechnische maatregelen die genomen kunnen worden in het kader van voorgenomen ontwikkeling (bijlage XIII). Uit dit onderzoek naar de stabiliteit van de bodem en zettingen komt naar voren dat voorbelasting benodigd is om de bouwgrond voldoende draagkrachtig te maken. Ook komt naar voren dat er maatregelen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat de stabiliteit van de bodem in de eindsituatie stabiel is. Het onderzoek naar geotechnische maatregelen wijst uit dat er verschillende geotechnische maatregelen mogelijk zijn voor een stabiele ophoging om binnen de voorbelastperiode te voldoen aan de restzettingseis. Tevens zijn er verschillende oplossingen voorhanden om de stabiliteit van de bodem in de eindsituatie te garanderen en te voldoen aan de stabiliteitseis. Doordat er maatregelen genomen zullen worden om de bouwgrond voldoende draagkrachtig te maken en om de stabiliteit van de bodem in de eindsituatie stabiel te maken, staat stabiliteit van de bodem voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

4.7.4 Conclusie

Door het toepassen van voorbelasting en aanvullende maatregelen voorafgaand aan de uitvoering, vormt het aspect bodem geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

¹ Kamerbrief bij Handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 29 november 2019

4.8 Niet gesprongen explosieven

4.8.1 Inleiding

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven in het plangebied en de gevolgen hiervan voor voorgenomen ontwikkeling.

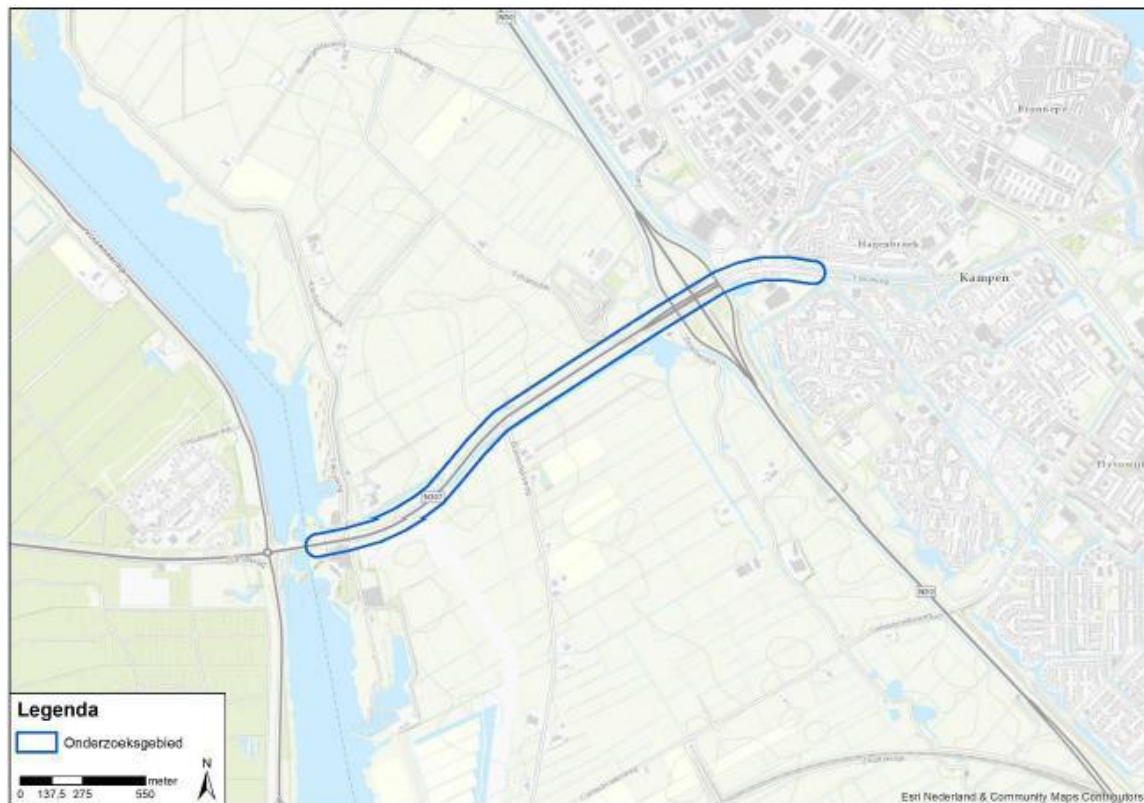
4.8.2 Toetsingskader

Na de Tweede Wereldoorlog zijn op diverse plekken in Nederland niet gesprongen explosieven (verder NGE genoemd) achtergebleven. Deze NGE vormen een risico op het moment dat in de nabijheid van deze explosieven activiteiten in de bodem worden uitgevoerd, zoals graven. Voorafgaand aan deze werkzaamheden dienen eventuele NGE's verwijderd te worden, dan wel dient de aanwezigheid van deze NGE's uitgesloten te worden.

4.8.3 Resultaten

In 2018 is een vooronderzoek gedaan naar de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven in de directe omgeving van de hoofdrijbaan van de N307¹. In 2019 is een addendum vooronderzoek uitgevoerd. Het vooronderzoek en het addendum hierop zijn bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing (bijlage XV en bijlage XVI). Het onderzoeksgebied van het vooronderzoek en het addendum hierop is weergegeven in afbeelding 4.4 en 4.5.

Afbeelding 4.4 Onderzoeksgebied vooronderzoek niet gesprongen explosieven



¹ Vooronderzoek conventionele explosieven Herinrichting N307 2019 en later in Provincie Overijssel (Ortageo Noordoost B.V., kernmerk 208192-10/R01, d.d. 19 juli 2018)

Afbeelding 4.5 Onderzoeksgebied addendum vooronderzoek niet gesprongen explosieven



Uit het vooronderzoek en het addendum hierop komt naar voren dat het onderzoeksgebied niet verdacht is op het aantreffen van niet gesprongen explosieven in de bodem. Het is daarom niet noodzakelijk om vervolgstappen te ondernemen in de explosievenopsporing voorafgaand aan de (grond)werkzaamheden. De (grond)werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder het treffen van maatregelen.

4.8.4 Conclusie

Het aspect niet gesprongen explosieven vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 Inleiding

Het transport, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading vrij kan komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden.

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gericht op de bescherming van individuen die zich bevinden in beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten.¹ Deze twee soorten (kwetsbare) objecten worden ook wel de risico-ontvangers genoemd. In het kader van het vaststellen van nieuwe ruimtelijke plannen moet worden getoetst of het realiseren van het plan een onacceptabel externe veiligheidsrisico oplevert. Bij de toetsing moet gekeken worden naar twee soorten risico's, plaatsgebonden risico en groepsrisico.

¹ In artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is de definitie opgenomen van kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten.

In deze paragraaf wordt eerst het toetsingskader beschreven met de daarbij behorende definities van het plaatsgebonden en groepsrisico. Daarna komen de risicobronnen die zich in het gebied bevinden aan de orde en is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

4.9.2 Toetsingskader

Externe veiligheid betreft de beheersing van de risico's en gaat om het gebruik, de opslag, de productie en het transport van gevaarlijke stoffen. De gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen:

- stationaire bronnen, zoals een fabriek of een LPG-vulpunt;
- mobiele bronnen, zoals transport van gevaarlijke stoffen over wegen en door leidingen.

Voor inrichtingen (bedrijven) zijn het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) en de 'Regeling externe veiligheid inrichtingen' (Revi) van belang. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen wordt externe veiligheid omschreven als 'de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen de inrichting waar een gevaarlijke stof bij betrokken is'.

De richtlijnen voor buisleidingen zijn weergegeven in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als ook de bijbehorende regeling (Revb).

Voor transport is de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' van belang. Daarnaast is er een aantal besluiten en regelingen vastgesteld waarin het beleid verder uitgewerkt is, waaronder het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij externe veiligheid wordt een onderscheid gemaakt tussen een plaatsgebonden risico en een groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon, die zich gedurende een jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10^{-5} (één op 100.000) en een contour waarbinnen deze kans 10^{-6} (één op 1.000.000) bedraagt. Binnen deze contour mogen in ieder geval geen kwetsbare objecten (onder andere scholen, gebouwen waar zich veel mensen bevinden en gebouwen waar zich minder zelfredzame personen kunnen bevinden) aanwezig zijn of geprojecteerd worden.

Het groepsrisico is de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Voor de contour van het groepsrisico geldt in ieder geval dat het niet wenselijk is om hier kwetsbare bestemmingen toe te staan. Het streven moet zijn om het aantal personen binnen het invloed gebied onder de oriëntatiewaarde en waar mogelijk zo laag mogelijk te houden.

4.9.3 Resultaten

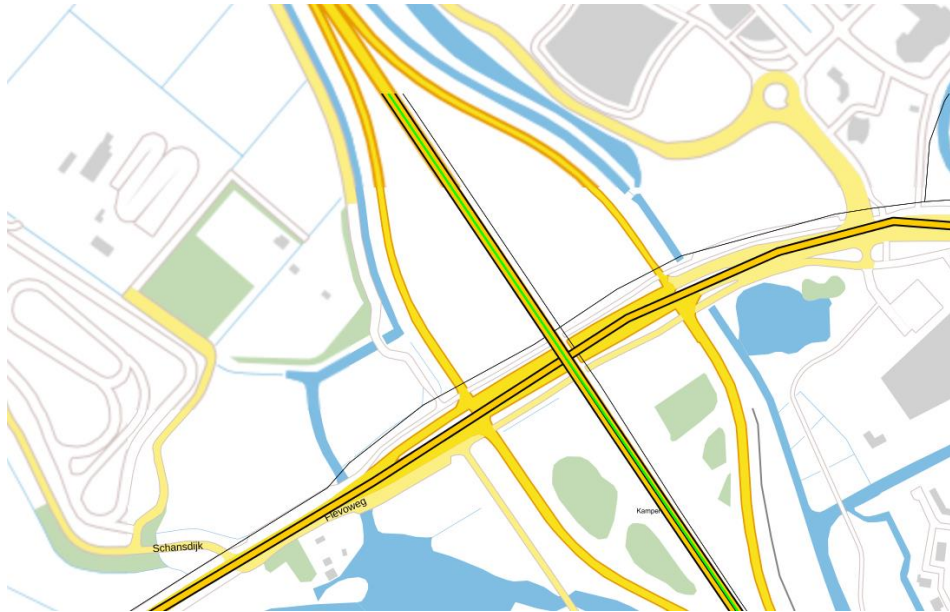
Op de uitsnede uit de risicokaart¹ op afbeelding 4.6 zijn diverse risicobronnen in de buurt van het planvoornemen te onderscheiden:

- de nabijgelegen N307 is aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen;
- de N50 (waar de ontsluitingsweg onder komt te liggen) is aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen.

Binnen het plangebied bevinden zich geen kwetsbare objecten. Ook bevinden er zich geen bedrijven of functies in de omgeving van het plangebied die een risico vormen in het kader van externe veiligheid. Tevens voegt het project geen risicobronnen toe. De aanleg van de ontsluitingsweg zal niet meer vervoer van gevaarlijke stoffen genereren en de ongevalsfrequentie, voor en na aanleg van de weg in het plangebied, blijft naar verwachting gelijk.

¹ Bron: www.risicokaart.nl

Afbeelding 4.6 Uitsnede van de risicokaart ter plaatse van het plangebied



4.9.4 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

4.10 Archeologie

4.10.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt ingegaan op het aspect archeologie. Allereerst wordt het toetsingskader beschreven. Daarna wordt ingegaan op de resultaten van het archeologisch bureauonderzoek (bijlage XVII) en het inventariserend veldonderzoek (bijlage XVIII).

4.10.2 Toetsingskader

Via de Erfgoedwet¹ (per 1 juli 2016 van kracht), en de onderdelen uit de Monumentenwet 1988 die van toepassing zijn gebleven, heeft het Verdrag van Malta zijn doorvertaling gekregen in de Nederlandse wetgeving. De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. De Erfgoedwet beschermt zowel het archeologisch erfgoed in de grond als het archeologisch erfgoed onder water.

Indien de verwachting is dat een gebied archeologisch waardevol is, dan moet een bureauonderzoek worden uitgevoerd. Op deze manier kan meer inzicht worden verkregen in de archeologische waarde van het planbied.

Indien uit het bureauonderzoek blijkt dat er werkzaamheden worden uitgevoerd in gebieden met een hoge verwachtingswaarde, dan moet er nader onderzoek worden uitgevoerd. Met dit onderzoek moeten archeologische resten worden vastgesteld en gewaardeerd.

¹ De Erfgoedwet vervangt 6 wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988.

4.10.3 Resultaten

Archeologisch bureauonderzoek

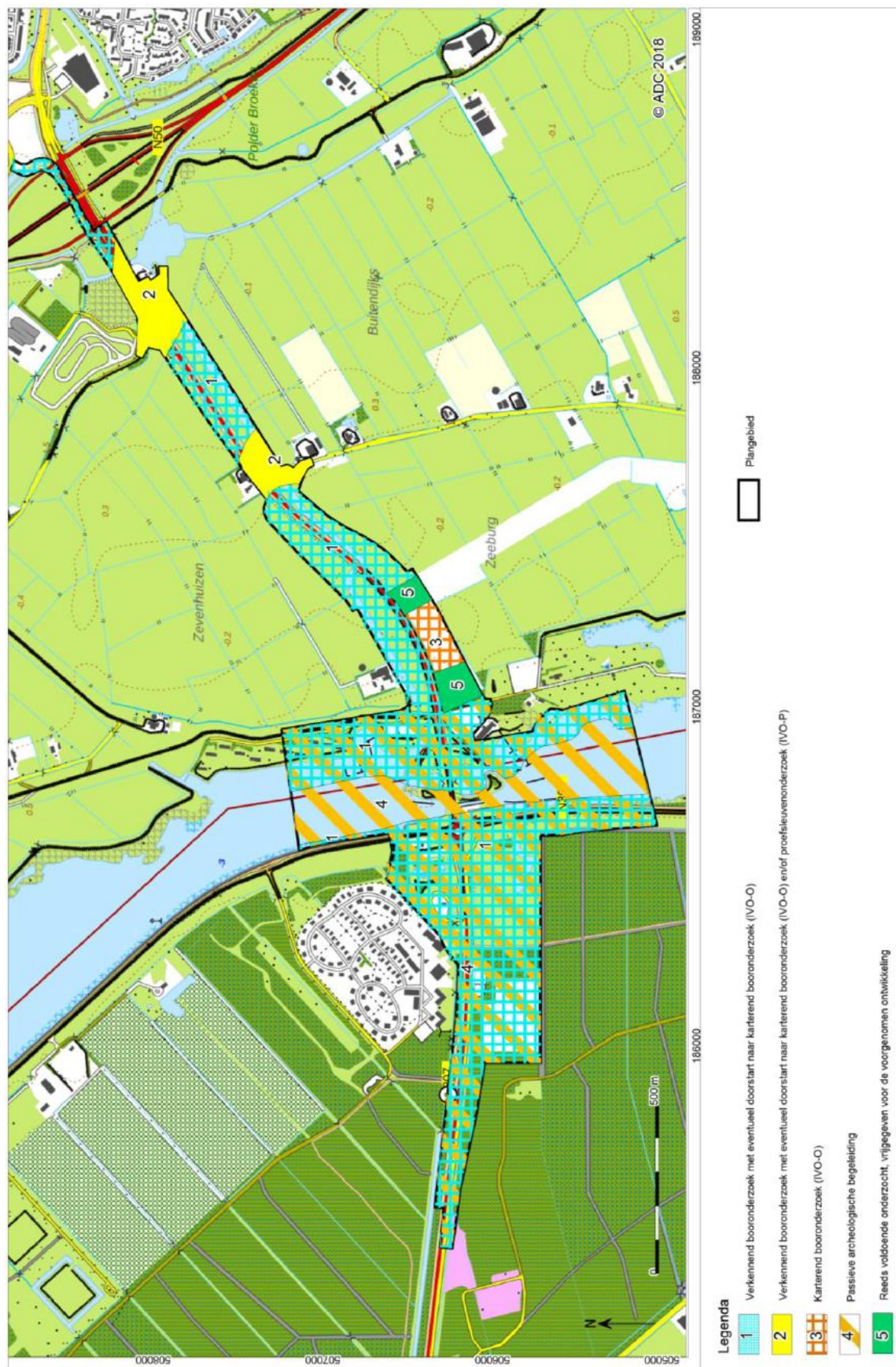
Het bureauonderzoek is uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 4.0 Landbodems, protocol 4002 Bureauonderzoek. Van het plangebied zelf zijn onvoldoende archeologische en aardkundige gegevens beschikbaar om een uitspraak te kunnen doen over de archeologische verwachting. Daarom zijn tevens gegevens uit de directe omgeving van het plangebied bij het bureauonderzoek betrokken. In de directe omgeving zijn diverse archeologische onderzoeken uitgevoerd, onder andere voor grote infrastructurele projecten als de aanleg van de Hanzelijn, de N50, het Reevediep en recentelijk het Reevedorp. Bij het bureauonderzoek is op relevantie een selectie gemaakt van de beschikbare onderzoeksgegevens. Er is uitgegaan van een onderzoeksdiepte van 5,5 m beneden maaiveld of waterbodem.

Op basis van de onderzoeksdiepte van 5,5 m beneden maaiveld/waterbodem worden enkele gebieden onderscheiden waar verschillende typen vervolgonderzoek noodzakelijk zijn (afbeelding 4.5). In de afbeelding zijn de gebieden door middel van zones (1 t/m 5) weergegeven. In vrijwel het gehele plangebied van de ontsluitingsweg Schansdijk wordt, een grotendeels intact, dekzandoppervlak verwacht. Op een begraven dekzand worden resten verwacht uit de prehistorie en in het bovenliggende klei op veenlandschap langs de voormalige Zwartendijk (direct ten zuidoosten van het plangebied) bestaat een kans op het aantreffen van sporen van (post)middeleeuwse ontginning. In hoeverre dit begraven oppervlak daadwerkelijk intact is en in hoeverre er sprake is van significante reliëfvormen, dient door middel van een verkennend booronderzoek te worden onderzocht (zones 1 en 2). De onderzoeksstrategieën van zone 1 en 2 zijn van toepassing op de planlocatie (zie afbeelding 4.7).

Verkennend booronderzoek

Ten behoeve van het verkennend booronderzoek zijn 13 boringen geplaatst in zone 1 en zone 2. Uit het booronderzoek blijkt dat voor een groot deel van het plangebied geldt dat het dekzand wordt bedekt door een veenpakket (Hollandveen Laagpakket) en vervolgens door een kleipakket (Zuiderzee Laag), waarvan de top deels is verstoord als gevolg van (sub)recente omwerking. Naar schatting is er sprake van een verstoring van circa 1 m diep. De verstoring van het Hollandveen Laagpakket en/of de Zuiderzee Laag is binnen het hele plangebied aangetroffen. Aangezien de civiele werkzaamheden, die benodigd zijn voor de realisatie van de ontsluitingswet, maximaal een diepte bereiken van 1,5 m -NAP, en het pleistocene dekzand zich op 2,75 m -NAP bevindt, is er geen risico op aantasting van eventuele archeologische resten. In verkennend booronderzoek wordt daarom geadviseerd het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Het is echter niet uit te sluiten dat binnen het onderzochte gebied toch nog archeologische resten aanwezig zijn. Indien er toch archeologische resten worden gevonden tijdens de uitvoering dient dit gemeld te worden bij de bevoegde overheid, zoals aangegeven in artikel 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet.

Afbeelding 4.7 Advieskaart



4.10.4 Conclusie

Uit het bureauonderzoek is naar voren gekomen dat het plangebied mogelijk archeologisch waardevolle elementen aanwezig zijn. Het verkennend booronderzoek heeft echter uitgewezen dat - gezien de civiele werkzaamheden die benodigd zijn voor de realisatie van de ontsluitingsweg - er geen risico is op aantasting van eventuele archeologische resten.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

4.11 Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie

4.11.1 Inleiding

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de gevolgen van voorgenomen ontwikkeling op de aspecten landschappelijke inpassing en cultuurhistorie.

4.11.2 Toetsingskader

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bundelt wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Bepaalde onderdelen van de wettelijke bescherming van het cultureel erfgoed verhuizen naar de nieuwe Omgevingswet. De vuistregel hierbij is: duiding van erfgoed in de Erfgoedwet en omgang met erfgoed in de fysieke leefomgeving in de Omgevingswet. Het beschermingsregime voor archeologische rijksmonumenten zal net als dat voor gebouwde rijksmonumenten straks worden opgenomen in de Omgevingswet. Voor de bepalingen en vergunningen uit de Monumentenwet die overgaan naar de Omgevingswet blijft de eerdere situatie in de Monumentenwet van kracht tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet (overgangsrecht). Er liggen geen gemeentelijke- en rijksmonumenten binnen het plangebied.

Omgevingsvisie 2017, provincie Overijssel (geconsolideerd 2018)

In de Omgevingsvisie van de Provincie Overijssel staat beschreven dat de provincie inzet op een integrale benadering van het cultuurhistorisch erfgoed in ruimtelijke ontwikkelingen. Door het vinden van een nieuwe functie en bestaansbasis, die aansluiten bij de eisen van de huidige samenleving, wordt behoud op de lange termijn veilig gesteld. De provincie verplicht dat in ruimtelijke plannen aangegeven op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. Door de gebiedskenmerken zoals die in de provinciale 'Catalogus Gebiedskenmerken' (2017) zijn benoemd, wordt voor een groot deel al bereikt dat rekening wordt gehouden met aanwezige cultuurhistorische waarden.

In de Catalogus Gebiedskenmerken (2017) wordt voor diverse landschapstypen aandacht gevraagd voor cultuurhistorische, archeologische en ook aardkundige waarden ter behoud en versterking.

Per gebiedskenmerk heeft de provincie Overijssel Catalogus Gebiedskenmerken (2017) de ambitie benoemd en de wijze waarop zij sturing wil geven aan ontwikkelingen. De volgende gebiedskenmerken zijn aanwezig in het plangebied:

- natuurlijke laag (1): zeekleigebied en randmeren;
- laag van het agrarisch cultuurlandschap (2): laagveenontginningen;
- stedelijke laag (3) Bedrijventerreinen;
- laag van de beleving (4): IJssellinie.

Hieronder wordt per gebiedskenmerk ingegaan op de ambitie en de wijze waarop provincie Overijssel sturing wil geven aan ontwikkelingen.

Natuurlijke laag (1): zeekleigebied en randmeren

De provincie Overijssel heeft de ambitie om de stoerheid en het open karakter van dit landschap te bewaren en te versterken. Langs de waterrijke randen, kwelplekken en wielen zijn er kansen voor natuurontwikkeling, als herinnering aan de herkomst van dit landschapstype benutten. Het patroon van geulen en kreken, kreekruigen en hogere oevers en (voormalige) overstromingsvlaktes dragen bij aan accentuering van het patroon en de hoogteverschillen en de beleefbaarheid daarvan.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap (2): laagveenontginningen

De provincie Overijssel heeft hier de ambitie om de grote open ruimtes, het patroon van sloten met beplantingen en de vochtige bloemrijke weides met weidevogels zoveel mogelijk in stand te houden en beleefbaar te maken. Grondgebonden landbouw is de drager van deze kwaliteiten.

De provincie Overijssel heeft de norm gesteld dat de karakteristieke maat en schaal van de ruimte van de laagveenontginningen in stand gehouden moet worden. Er dient onderscheid te blijven tussen gebieden met grote open ruimtes en gebieden met een langgerekte kavelstructuur met beplanting. Tevens dient het waterpeil niet lager te zijn dan voor graslandgebruik noodzakelijk is. Als ontwikkelingen plaatsvinden in dit gebiedstype, dan dragen deze bij aan behoud en versterking van het lint als karakteristieke bebouwingsstructuur. Het slotenpatroon en, waar aanwezig, de houtsingels als accentuering van de ruimtelijke structuur respecteren en versterken bij de verdere ontwikkeling van de agrarische functie.

Stedelijke laag (3) Bedrijventerreinen

De provincie Overijssel heeft de ambitie om vitale werklocaties te creëren en wil een herstructurerings- en vernieuwingsproces van bedrijventerreinen op gang brengen. De sturing die de provincie aan bedrijventerreinen wil geven is het versterken van de kwaliteit van bedrijventerreinen en het vitale karakter, het verbinden van het terrein met de omgeving en aan versterking van onderlinge differentiatie.

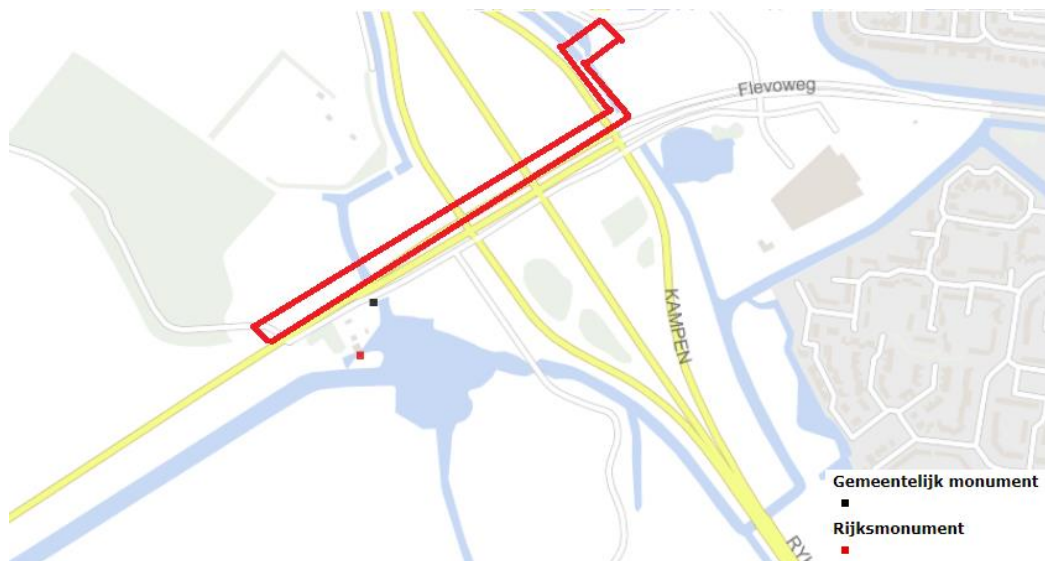
Laag van de beleving (4): IJssellinie

De provincie Overijssel heeft de ambitie om verbindingen en verbanden te creëren tussen bestaande bakens die onderdeel zijn van een groter geheel, maar nu verloren of geïsoleerd in het landschap liggen. De provincie stuurt op het inventariseren van de bakens in tijd. Ook stuurt de provincie op moment dat ontwikkelingen in de buurt van bakens plaatsvinden om deze te behouden, benutten en versterken. Het betreft hier het inundatiegebied van de IJssellinie, historische infrastructuur en verdedigingslijnen.

4.11.3 Resultaten

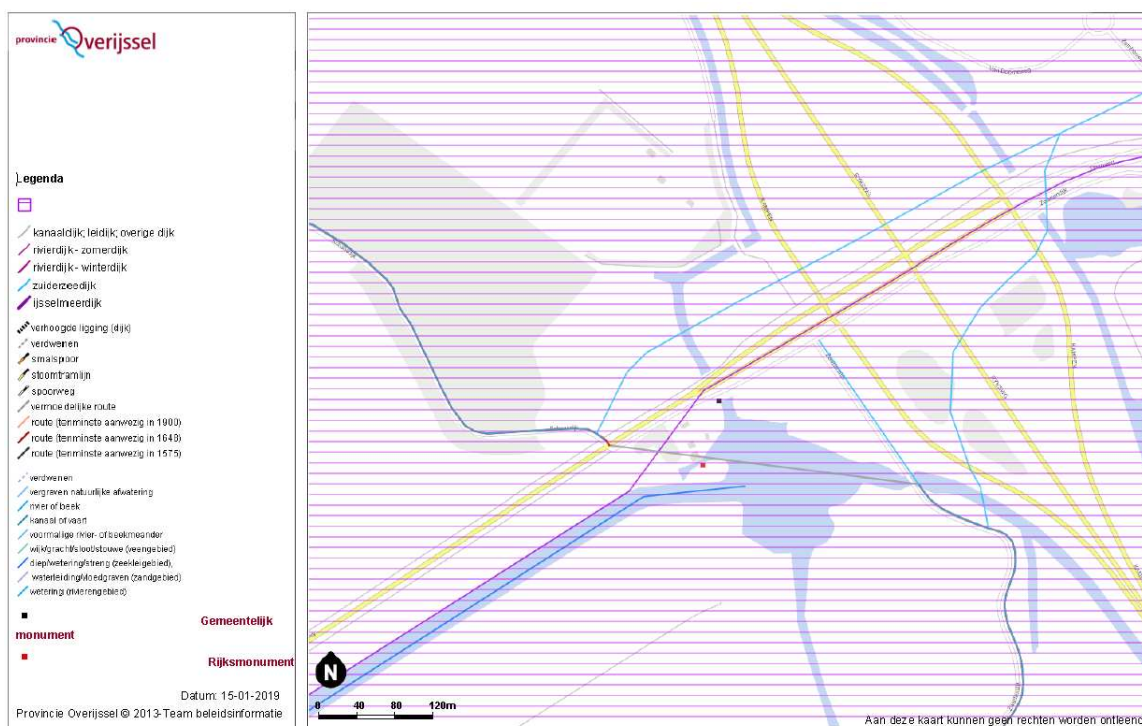
In de nabijheid van plangebied is een gemeentelijk monument en een Rijksmonument aanwezig (zie afbeelding 4.8). Buiten het plangebied ligt een voormalig stoomgemaal (Flevoweg 74, rijksmonument). Hier vlakbij ligt binnen het studiegebied een trafohuisje uit 1929 (gemeentelijk monument, nabij Flevoweg 72). Voorgenomen ontwikkeling ontziet de in en om het plangebied aanwezige monumentale objecten. Er is geen sprake van aantasting van de aanwezige monumentale waarden.

Afbeelding 4.8 Locaties gemeentelijk monument en Rijksmonument in nabijheid plangebied

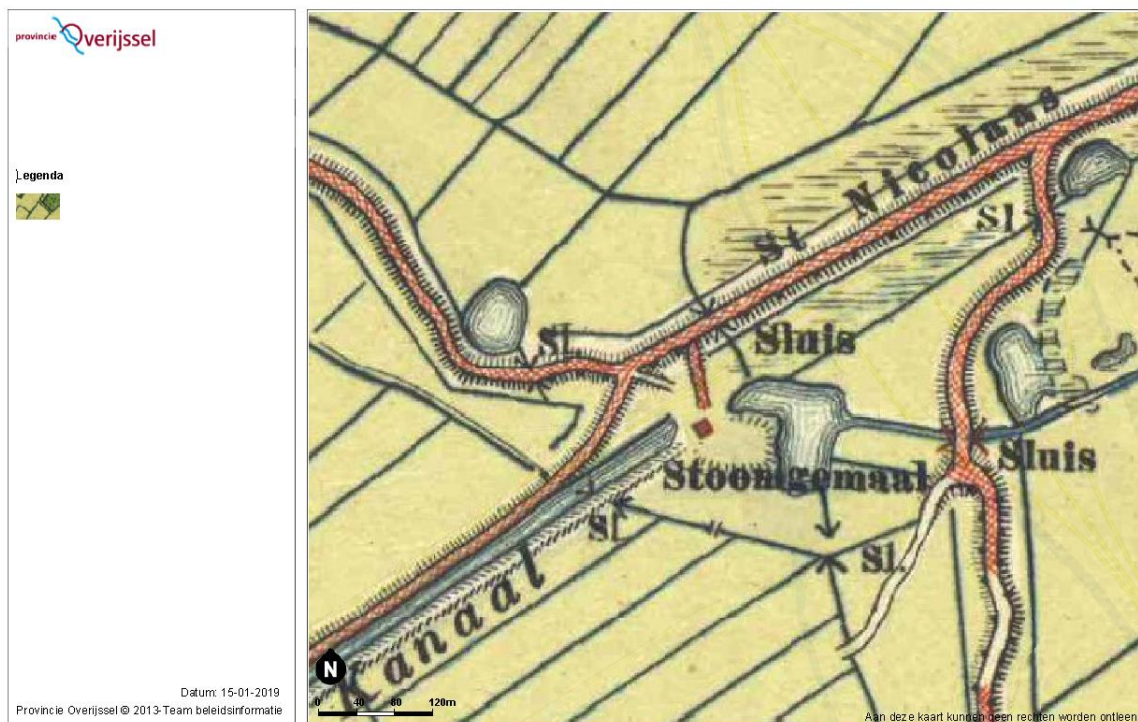


De verkaveling rondom het plangebied is van oorsprong grotendeels langwerpig in noordoost-zuidwestelijke richting en stamt uit de periode 1924-1953. In deze periode gingen landschappen vaak volledig op de schop voor een optimale agrarische benutting en werd minder naar het oorspronkelijke cultuurlandschap gekeken. In het plangebied was er echter van oorsprong een onregelmatige blokverkaveling aanwezig die samenhang met de oorsprong in de zeekleigronden. Tevens ligt in de nabijheid van het plangebied het oude dijkensysteem van de Zuiderzeedijk. De Zuiderzeedijk wordt in de Cultuurhistorische waardenkaart Overijssel als historische infrastructuur aangemerkt (zie afbeelding 4.9 en 4.10). De aanleg van de ontsluitingsweg Schansdijk voegt zich naar de ligging van de N307. Er treden hierdoor geen grote wijzigingen in de huidige landschapsstructuur op.

Afbeelding 4.9 Cultuurhistorische waardenkaart provincie Overijssel



Afbeelding 4.10 Ligging van de Zuiderzeedijk



Toetsing aan gebiedskenmerken Omgevingsvisie

In het projectgebied zijn verschillende gebiedskenmerken aanwezig. Hieronder wordt het project getoetst aan de aanwezige gebiedskenmerken, zoals benoemd in de Catalogus Gebiedskenmerken.

Natuurlijke laag (1): zeekleigebied en randmeren

De provincie Overijssel heeft de ambitie om de stoerheid en het open karakter van dit landschap te bewaren en te versterken. Langs de waterrijke randen, kwelplekken en wielen zijn er kansen voor natuurontwikkeling, als herinnering aan de herkomst van dit landschapstype benutten. Het patroon van geulen en kreken, kreekruigen en hogere oevers en (voormalige) overstromingsvlaktes dragen bij aan accentuering van het patroon en de hoogteverschillen en de beleefbaarheid daarvan.

De ontsluitingsweg Schansdijk wordt evenwijdig aan de N307 gerealiseerd en sluit hierbij aan op de huidige landschapsstructuren. Voorgenomen ontwikkeling doet geen onevenredige inbreuk op de kenmerken van de natuurlijke laag 'zeekleigebied en randmeren'.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap (2): laagveenontginningen

De provincie Overijssel heeft hier de ambitie om de grote open ruimtes, het patroon van sloten met beplantingen en de vochtige bloemrijke weides met weidevogels zoveel mogelijk in stand te houden en beleefbaar te maken. Grondgebonden landbouw is de drager van deze kwaliteiten.

De provincie Overijssel heeft de norm gesteld dat de karakteristieke maat en schaal van de ruimte van de laagveenontginningen in stand gehouden moet worden. Er dient onderscheid te blijven tussen gebieden met grote open ruimtes en gebieden met een langgerekte kavelstructuur met beplanting. Tevens dient het waterpeil niet lager te zijn dan voor graslandgebruik noodzakelijk is. Als ontwikkelingen plaatsvinden in dit gebiedstype, dan dragen deze bij aan behoud en versterking van het lint als karakteristieke bebouwingsstructuur. Het slotenpatroon en, waar aanwezig, de houtsingels als accentuering van de ruimtelijke structuur respecteren en versterken bij de verdere ontwikkeling van de agrarische functie.

De ontsluitingsweg Schansdijk wordt evenwijdig aan de N307 gerealiseerd. Hiermee wordt geen evenredige inbreuk gedaan op bestaande landschapsstructuren en blijven kenmerkende gebiedskenmerken als grote open ruimten en het patroon van sloten met beplantingen behouden.

Stedelijke laag (3) Bedrijventerreinen

De provincie Overijssel heeft de ambitie om vitale werklocaties te creëren en wil een herstructurerings- en vernieuwingsproces van bedrijventerreinen op gang brengen. De provincie ambieert vitale werklocaties. De provincie wil een vernieuwings- en herstructureringsproces van bedrijventerreinen op gang brengen waardoor onder andere de aansluiting op het landschap en de omliggende wijken verbeterd. De sturing die de provincie aan bedrijventerreinen wil geven is het versterken van de kwaliteit van bedrijventerreinen en het vitale karakter, het verbinden van het terrein met de omgeving en aan versterking van onderlinge differentiatie.

Voorgenomen ontwikkeling verbindt het bedrijventerrein ten noordwesten van de gemeente Kampen met de omgeving. Hiermee draagt voorgenomen ontwikkeling bij aan de ambitie van de provincie om bedrijventerreinen beter te verbinden met de omgeving.

Laag van de beleving (4): IJssellinie

De provincie Overijssel heeft de ambitie om verbindingen en verbanden te creëren tussen bestaande bakens die onderdeel zijn van een groter geheel, maar nu verloren of geïsoleerd in het landschap liggen. De provincie stuurt op het inventariseren van de bakens in tijd. Ook stuurt de provincie op het moment dat ontwikkelingen in de buurt van bakens plaatsvinden om deze te behouden, benutten en versterken. Het betreft hier het inundatiegebied van de IJssellinie, historische infrastructuur en verdedigingslinies.

In de nabijheid van het projectgebied zijn een gemeentelijk monument en een Rijksmonument aanwezig. De aanleg van de ontsluitingsweg Schansdijk ontziet een gemeentelijk monument en Rijksmonument. Hiermee wordt geen evenredige inbreuk gedaan op de gebiedskenmerken van de laag van de beleving 'IJssellinie'.

Conclusie toetsing aan de gebiedskenmerken uit de Omgevingsvisie

Geconcludeerd kan worden dat voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie 2018/2019 verankerde provinciaal beleid over cultuurhistorisch erfgoed voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Conclusie

De aanleg van de ontsluitingsweg Schansdijk ontziet een gemeentelijk monument en Rijksmonument. Tevens treden geen grote wijzigingen op in het huidige landschapspatroon en wordt geen onevenredige inbreuk gedaan op aanwezige gebiedskenmerken. Voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aantasting van cultuurhistorische waarden in het plangebied.

5

UITVOERBAARHEID

5.1 Inleiding

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Het project is een opgave van de provincie Overijssel. De provincie financiert het project Ontsluitingsweg Schansdijk. Er is geen sprake van een bouwplan. Een exploitatieplan op grond van artikel 6.12 Wro is niet benodigd.

Het merendeel van de benodigde gronden is in beheer van de overheid, te weten de gemeente Kampen en waterschap Drents Overijsselse Delta. 133 m² grond wordt van een particuliere eigenaar overgenomen. De economische uitvoerbaarheid is hiermee gewaarborgd.

5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Gedurende het ontwerpproces van het tracé van de ontsluitingsweg Schansdijk is doorlopend afstemming gevoerd met de verschillende stakeholders, zoals de gebruikers van het Multisporterrein Schansdijk, gemeente Kampen, Rijkswaterstaat, het Waterschap Drents Overijsselse Delta en het projectteam N307 Roggebot - Kampen. Tevens heeft het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen van 15 oktober 2018 tot en met 26 november 2018 ter inzage gelegen. Een ieder heeft gedurende deze periode de mogelijkheid gehad om schriftelijk te reageren op het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen N307 ontsluiting Schansdijk. Gedeputeerde Staten hebben drie reacties ontvangen op het (ontwerp)Plan in Hoofdlijnen ontsluiting Schansdijk. De reacties zijn beantwoord in een reactienota (bijlage 4 van het Plan in Hoofdlijnen) en hebben geleid tot de volgende aanpassingen van het Plan in Hoofdlijnen N307 ontsluiting Schansdijk:

- in het voorontwerp wordt een (visueel) zoekgebied opgenomen voor een eventueel te realiseren aansluiting op de kavel van een indiener van een reactie;
- de aanleglocatie van de aansluiting met Van Doorneweg in relatie tot het 'zoekgebied', verkeersveiligheid, doorstroming wordt nader onderzocht.

Het ontwerp besluit omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan wordt gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode heeft een ieder een zienswijze kunnen indienen tegen het ontwerpbesluit. Vervolgens wordt het definitieve besluit ook zes weken ter inzage gelegd. Tegen het definitieve besluit kan beroep aangetekend door belanghebbenden die eerder al een zienswijze hebben ingediend tegen het ontwerpbesluit.

Bijlage(n)

1.

BIJLAGE: PLAN IN HOOFDLIJNEN

2.

BIJLAGE: VOORONTWERP ONTSLUITINGSWEG SCHANSDIJK

3.

BIJLAGE: AANVULLEND VERKEERSONDERZOEK ONTSLUITINGSWEG SCHANSDIJK

4.

BIJLAGE: AKOESTISCH ONDERZOEK

5.

BIJLAGE: WATERTOETS

6.

BIJLAGE: QUICKSCAN NATUUR

7.

BIJLAGE: STIKSTOFDEPOSITIEONDERZOEK

8.

BIJLAGE: NADER ECOLOGISCH ONDERZOEK

9.

BIJLAGE: LUCHTKWALITEITSONDERZOEK

10.

BIJLAGE: VERKENNEND (ASBEST) BODEMONDERZOEK

11.

BIJLAGE: AANVULLEND BODEM- EN WATERBODEMONDERZOEK

12.

BIJLAGE: ZETTINGSADVIES

13.

BIJLAGE: INDICATIEF (WATER)BODEMONDERZOEK PFAS

14.

BIJLAGE: GEOTECHNISCHE MAATREGELEN ZETTINGEN EN STABILITEIT

15.

BIJLAGE: NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN ONDERZOEK

16.

BIJLAGE: ADDENDUM NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN ONDERZOEK

17.

BIJLAGE: ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

18.

BIJLAGE: INVENTARISEREND VELDONDERZOEK

