
Gemeente Zwartewaterland
Bestemmingsplan
Meppelerdiepsluis

Vastgesteld bestemmingsplan
12 mei 2011

Verantwoording

Titel	Bestemmingsplan Meppelerdiepsluis
Opdrachtgever	Rijkswaterstaat
Projectleider	R.H. Korfage
Auteur(s)	Ilse Konings
Projectnummer	4712674
Aantal pagina's	72 (exclusief bijlagen)
Datum	12 mei 2011
Handtekening	

Colofon

Tauw bv
afdeling Ruimte
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.
De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Inhoud

Verantwoording en colofon	3
1 Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Het plangebied	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	8
1.4 Het kader van dit bestemmingsplan	9
2 Beleid.....	11
2.1 Rijksbeleid	11
2.2 Provinciaal beleid	11
2.3 Gemeentelijk beleid.....	13
3 Planbeschrijving.....	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Huidige situatie.....	15
3.2.1 Karakteristiek van de sluis.....	15
3.2.2 Noodzaak tot het wijzigen van de huidige situatie.....	16
3.3 Toekomstige situatie	16
3.4 Ontwerp	18
3.4.1 Design and construct.....	18
3.4.2 Permanente veranderingen	18
3.4.3 Beeldkwaliteit	19
4 Milieuaspecten.....	25
4.1 Akoestiek.....	25
4.1.1 Industrielawaai	25
4.1.2 Geluid wegverkeer	31
4.2 Archeologie en cultuurhistorie	31
4.3 Bodemonderzoek	33
4.4 Veiligheid.....	34
4.4.1 Scheepvaartveiligheid	34
4.4.2 Externe veiligheid	35
4.4.3 Hoogwaterveiligheid	36
4.5 Landschap.....	37
4.6 Lucht	37

4.7	Natuur.....	40
4.7.1	Natuurtoets	41
4.7.2	Verslechtings- en verstoringstoets	46
4.8	Verkeer	51
4.9	Watertoets	52
5	Toelichting op de regels	55
5.1	Algemeen	55
5.2	Toelichting op de verbeelding	55
5.3	Toelichting op de regels	55
5.3.1	Hoofdstuk 2 bestemmingsregels	55
6	Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid	59
6.1	Economische uitvoerbaarheid	59
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	59

Bijlage(n)

1. Aanwijzing habitats en soorten Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De vaarweg Meppel - Ramspol vormt de belangrijkste ontsluiting over water voor Meppel en de omliggende regio. Een belangrijk knelpunt in deze vaarweg is de huidige passage bij de Meppelerdiepkeersluis in Zwartsluis. Deze keersluis is gemiddeld 16 dagen per jaar gesloten als gevolg van te hoge of lage waterstanden op het zwarte Water. In dat geval is de scheepvaart van en naar Meppel volledig gestremd. Dit is een probleem voor de bedrijven langs het Meppelerdiep die afhankelijk zijn van de aan- en afvoer over water.

Dit bestemmingsplan heeft als doel het mogelijk maken van een schutsluis voor het reduceren van stremmingen, een vlotte en veilige doorvaart voor verbreding en het realiseren van een bedieningsgebouw, zodat de vaarweg nagenoeg het hele jaar bevaarbaar is. Daarnaast voldoet de huidige sluis (die tevens dienst doet als primaire waterkering) niet aan de normering uit de Waterwet. Dit bestemmingsplan maakt de noodzakelijke aanpassingen aan de primaire waterkering mogelijk.

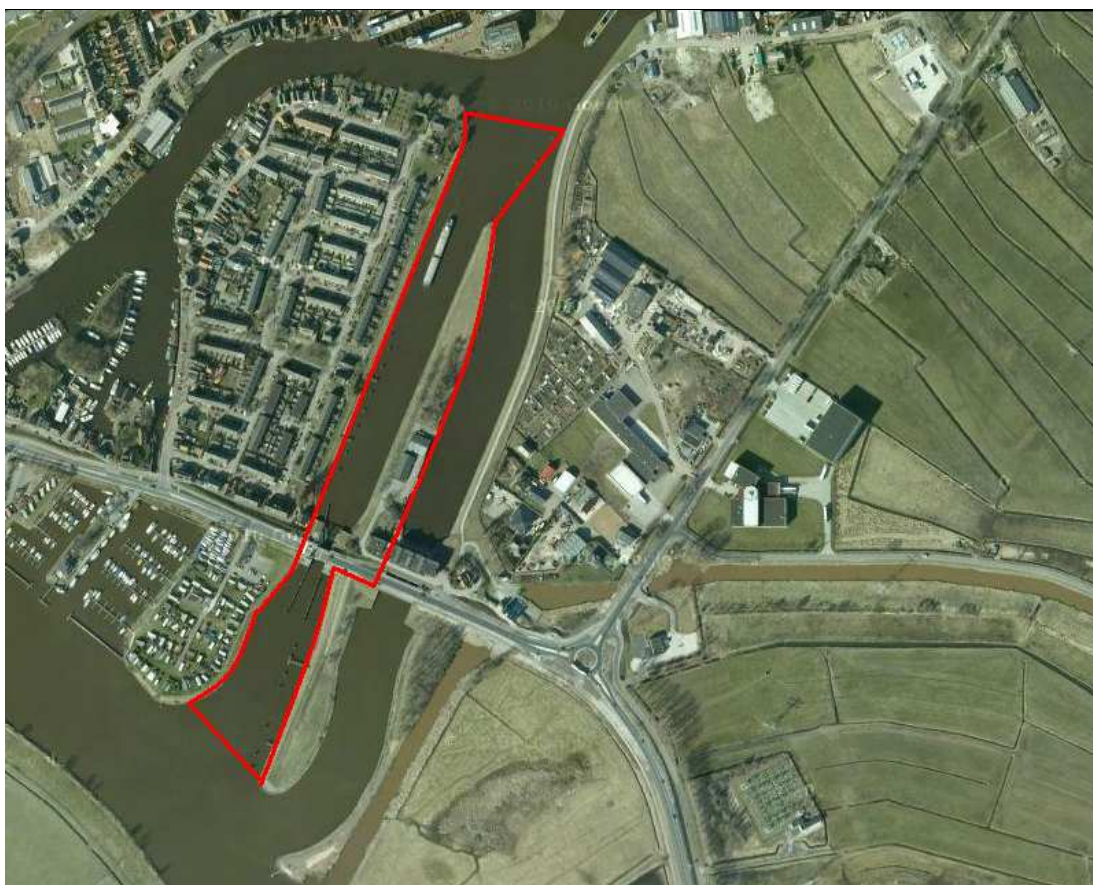
1.2 Het plangebied

De Meppelerdiepkeersluis in Zwartsluis ligt op de overgang van het Meppelerdiep naar het Zwarte Water. Het plangebied vormt de (vaar)verbinding tussen het Zwarte Water en het Meppelerdiep. De vaarwegverbinding wordt aan de noordwestelijke kant begrensd door de bebouwing van Zwartsluis. Aan de zuidoostelijke kant van de keersluis ligt het gemaal Zedemuden met aan de Meppelerdiepzijde het toevoerkanaal en aan de Zwarte Waterzijde het spuikanaal.

Tussen de vaarweg en het toevoer- en spuikanaal ligt een landtong. Het noordelijke deel van de landtong omvat een werkloods en twee ambtswoningen en bestaat verder grotendeels uit verharding, gras en een houtwal. Het zuidelijke deel van de landtong wordt gebruikt door recreanten (vissers, wandelaars et cetera) en schippers die aan wal willen.

Recreatie in het gebied rond Zwartsluis bestaat uit dagrecreatie (zowel locatie- als routegebonden) en verblijfsrecreatie (locatiegebonden). Ten behoeve van deze recreatie zijn voorzieningen, paden en routes aanwezig. Op de westelijke oever ligt de camping Zwartsluis met aansluitend jachthaven 'Zwarte Water'. Direct aan de jachthaven is het hotelcomplex 'Zwarte Water' gevestigd.

Direct aan het Meppelerdiep (westzijde) liggen diverse woningen gelegen in de woonwijk 'De Nieuwesluis'. Ten oosten van het Meppelerdiep ligt bedrijventerrein Kranerweerd. Verder wordt het plangebied doorsneden door de provinciale weg N331 (Hasselterdijk). Dit is een belangrijke doorgaande verbinding door Zwartsluis van Emmeloord naar Zwolle en vice versa. De kruising van de weg met het Meppelerdiep veroorzaakt in de zomer, wanneer de bruggen lang open staan vanwege de recreatievaart, opstoppen op de weg.



Figuur 1.1 Plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Nieuwesluis e.o.
- Het bestemmingsplan Meppelerdiep
- Bestemmingsplan Buitengebied

1.4 Het kader van dit bestemmingsplan

Het ontwikkelen van de Meppelerdiepsluis van een keersluis tot een Schutsluis past niet in de bovengenoemde bestemmingsplannen. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan gemaakt. De insteek van dit bestemmingsplan is dat het een flexibel plan is ten behoeve van de Design & construct werkwijze. In dit plan worden randvoorwaarden en grenzen aangegeven waaraan de toekomstige ontwikkelingen aan moeten voldoen.

Waterwet

Het project Meppelerdiepsluis heeft te maken met de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Voor de ombouw van de Meppelerdiepsluis zullen diverse vergunningen aangevraagd worden. Ter voorbereiding op deze vergunningaanvragen moet het projectplan Waterwet vastgesteld zijn. De inhoud van het projectplan op grond van de Waterwet dient als basis voor het bestemmingsplan.

Omdat het projectplan Waterwet gaat over de primaire waterkering is de procedure in artikel 5.5. en volgende van de Waterwet van toepassing. Dit betekent dat het projectplan Waterwet ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan Gedeputeerde Staten. De procedures voor het bestemmingsplan en het projectplan Waterwet zullen zo veel mogelijk synchroon aan elkaar lopen.

2 Beleid

2.1 Rijksbeleid

Nota Mobiliteit (NoMo)

Het Rijk streeft naar betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over water. De prioriteit ligt daarbij op de hoofdverbindingssassen. Nieuwe vaarwegen zijn niet nodig. In 2020 voldoen de hoofdverbindingssassen aan de streefbeelden van breedte, diepte en vrije doorvaarthoogte en wachttijden bij sluizen. Het Rijk streeft ernaar de groei van de binnenvaart goed te faciliteren op de hoofdverbindingssassen, dit vanwege het belang van een goed functionerend vervoerssysteem voor de Nederlandse economie.

Groei gaat gepaard met intensiever gebruik van de vaarwegen. Het is de ambitie deze groei mogelijk te maken en tegelijkertijd de betrouwbaarheid en reistijd op orde te brengen en vast te houden.

Uitgaande van de eerder aangegeven verwachte groei is het streefbeeld voor het Meppelerdiep voor 2010 dat deze hoofdvaarweg minimaal geschikt moet zijn voor klasse IV en 3-laagscontainervaart. De Meppelerdiepsluis is in het NoMo genoemd als één van deze capaciteitsknelpunten die in de periode 2005-2010 opgelost moet worden.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Met ingang van de begroting 2008 verschijnt er jaarlijks een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Doel van het MIRT is om meer samenhang te brengen in investeringen in grote ruimtelijke projecten. In het 'MIRT projectenboek 2010' is de Vaarweg Meppel - Ramspol (keersluis Zwartsluis) opgenomen.

2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Overijssel

De provincie Overijssel heeft het streekplan, verkeers- en vervoersplan, waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan en bodemvisie samengevoegd tot één Omgevingsvisie. Daarmee is deze visie het centrale provinciale beleidsplan voor het fysieke leefmilieu in Overijssel.

De vaarroute Meppel - Ramspol behoort tot de hoofdinfrastructuur. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat hiervoor geïnvesteerd wordt in:

- Verbreden en verdiepen van verbindingen en vaargeulen
- Aanpassen bruggen en sluizen

- Verbeteren overslagfaciliteiten - regionale overslagcentra
- Verdiepen havens

De bruggen over de Meppelerdiepkeersluis, de sluis bij Deventer en de Beukersluis zijn een knelpunt voor het wegverkeer. In samenspraak met Rijkswaterstaat en betrokken gemeenten wil de provincie lange wachttijden tegengaan, bijvoorbeeld met een ander bedieningsregiem, maatregelen aan de brug, of in de omgeving.

Provinciaal Verkeer en Vervoersplan Overijssel

Het gebruik van de vaarwegen in Overijssel neemt toe. Vooralsnog is de capaciteit van het Overijsselse vaarwegennet voldoende om de verwachte groei op te vangen, maar er is sprake van specifieke knelpunten. Deze richten zich op:

- Het vaarwegprofiel (de diepgang en de vaargeulbreedte van vaarwegen)
- De breedte en hoogte (de doorvaart) van kunstwerken (bruggen en sluisen)
- Brug- en sluisbediening: de verwerking van zowel weg als waterverkeer bij de opening van een kunstwerk

Daarnaast leiden de ontwikkelingen op het gebied van de scheepvaart (zoals de grootte en andere scheepstypen) in de toekomst tot nieuwe knelpunten op het vaarwegennet. Voor de rijksvaarwegen zijn de huidige knelpunten de vaargeul naar de IJssel, de keersluis in het Meppelerdiep en de bevaarbaarheid op de IJssel en de Twentekanalen.

Vaarwegenvisie Overijssel Streefbeeld 2020

In december 2003 verscheen de nota 'Het Overijssels vaarwegennet in de toekomst; streefbeeld Overijssels vaarwegennet in 2020'. Deze nota is in de 'Vaarwegenvisie Overijssel Streefbeeld 2020' geactualiseerd. De directe aanleiding hiervoor was het verschijnen van de Nota Mobiliteit en de opdracht in de Nota Mobiliteit voor het maken van zogenaamde netwerkanalyses.

Naast het meenemen van de doelstellingen en acties uit de Nota Mobiliteit is de vaarwegenvisie geactualiseerd op basis van andere (nieuwe) beleidsdocumenten zoals de Nota Ruimte voor de Rivier en het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan. Bovendien zijn de nieuwste vervoersgegevens en prognoses en ontwikkelingen in de beroeps- en recreatievaart meegenomen. Het streefbeeld wordt ondersteund door een lijst met acties en aandachtspunten. Het aanpassen van de Meppelerdiepsluis, van keersluis tot schutsluis, wordt in de 'Vaarwegenvisie Overijssel Streefbeeld 2020' genoemd als actiepunt.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Zicht op Zwartewaterland

De Structuurvisie heeft als doel het ruimtelijk beleid van de gemeente Zwartewaterland te formuleren voor de periode tot 2020. Ook in de structuurvisie wordt de Meppelerdiepsluis als knelpunt omschreven: 'De keersluis tussen het Meppelerdiep en het Zwartewater in Zwartsluis is vanwege een hoog waterpeil in het Zwartewater gemiddeld 16 dagen per jaar dicht. Dit is storend voor de beroepsvaart die soms dagen moet wachten om deze sluis te kunnen passeren.'

Waterplan Zwartewaterland

Het Waterplan is ingegeven vanuit de thema's waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterveiligheid. Samen met belangengroepen, inwoners, betrokken ambtenaren en bestuurlijke partners is geïnventariseerd hoe het watersysteem en de waterketen functioneren.

Over de Meppelerdiepsluis wordt in het Waterplan het volgende gezegd: 'Ten behoeve van een zekere hoofdvaarverbinding voor de beroepsscheepvaart, wordt een nieuwe schutsluis aangelegd tussen het Meppelerdiep en het Zwarte Water. Deze maatregel biedt kansen voor enkele andere recreatieve voorzieningen in de omgeving om mee te liften.'

3 Planbeschrijving

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de huidige situatie is en wat de voorgenomen activiteit inhoudt.

3.2 Huidige situatie

3.2.1 Karakteristiek van de sluis

De huidige keersluis is, samen met een ophaalbrug over de sluis, in 1957 gebouwd. De brug en keersluis vormen samen één constructie die is ontworpen voor scheepvaartklasse III. De keersluis is onderdeel van de primaire waterkering (dijkkring 9 Vollenhove). Bediening van zowel de sluis als de brug vindt plaats vanuit een bedieningsgebouw naast het brug- en sluiscomplex. De sluis is uitgevoerd met een stel ebdeuren en een stel vloeddeuren. Op basis van inspectierapporten uit 2002 door de Bouwdienst gesteld dat de constructie nog een restlevensduur heeft van circa 50 jaar, mits betonreparaties worden uitgevoerd en de deuren en bewegingswerken worden vervangen. Bij een gesloten keersluis is het scheepvaartverkeer van en naar het Meppelerdiep gestremd.



Figuur 3.1 De brug uit 1957

3.2.2 Noodzaak tot het wijzigen van de huidige situatie

De huidige situatie voldoet niet meer. Hiervoor zijn enkele redenen aan te geven. Deze worden hieronder kort toegelicht.

Betrouwbaarheid van de Vaarweg

De keersluis moet bij te hoge of te lage waterstanden op het Meppelerdiep of het Zwarte Water het water keren en is daarvoor gemiddeld 16 dagen poer jaar dicht. De scheepvaart van en naar Meppel is dan volledig gestremd. Deze stremming is moeilijk voorspelbaar als gevolg van de onvoorspelbaarheid van de opwaaiing vanaf het IJsselmeer. Door de stremming en de onvoorspelbaarheid ervan is de vaarroute onvoldoende betrouwbaar.

Hoogwaterveiligheid

De huidige keersluis voldoet niet aan de eisen van de Wet op de Waterkering. De waterkering is een enkele kering, die niet voldoende bedrijfszeker is met een onvoldoende kleine kans op falen.

Vlotheid en veiligheid van scheepvaart/voldoen aan de Richtlijn Vaarwegen

In de Nota Mobiliteit is het Meppelerdiep aangegeven als een klasse Va vaarweg met een knelpunt in het vaarwegprofiel en een knelpunt ter hoogte van de Meppelerdiepsluis. De bestaande keersluis is echter maar gedimensioneerd op een klasse III vaarweg. De keersluis vormt hiermee een van de obstakels in de vaarweg Meppel - Ramspol. Bij hoge afvoeren is de passage van grotere geladen schepen door de bestaande keersluis zeer moeizaam of onmogelijk, vanwege de stroming en het nauwe dwarsprofiel.

Doorstroming wegverkeer

De hoge frequentie waarmee de Meppelerdiepbrug open staat ten behoeve van de scheepvaart leidt tot verkeershinder op de Provinciale weg N331.

Arbo

Het bedieningshuis bij de sluis voldoet niet meer aan de huidige arbo-eisen.

3.3 Toekomstige situatie

Voortraject

In opdracht van het Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart heeft Rijkswaterstaat een planstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden om de Meppelerdiepkeersluis in Zwartsluis om te bouwen naar een schutsluis, zodat de stremmingen fors afnemen en het Meppelerdiep nagenoeg het hele jaar bevaarbaar is. Het resultaat hiervan is opgenomen in het rapport 'Projectnota ombouw Meppelerdiepkeersluis tot schutsluis' (19 februari 2008).

Op basis van deze projectnota is een bestuursovereenkomst getekend tussen de Staat der Nederlanden, de provincies Drenthe en Overijssel en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland waarin de afspraken zijn vastgelegd rond de kostenverdeling en uitvoering van 'de ombouw van de huidige Meppelerdiepeersluis tot een volwaardige klasse Va schutsluis'.

Voorkeursvariant

Voor de ombouw is gekozen voor functionele kenmerken van variant M6A uit de 'Projectnota ombouw Meppelerdiepeersluis tot schutsluis'. Dit betreft een schutsluis aan de Meppelerdiepzijde van de huidige keersluis waarbij de huidige keersluis wordt vervangen door een nieuw (buiten)sluishoofd.

Aangezien de sluis onderdeel is van de primaire waterkering, krijgt het nieuwe buitensluishoofd (eventueel samen met het binnensluishoofd) deuren, die hoog water op het Zwarte Water keren. Dit heeft tot gevolg dat de sluiskolk en het binnenhoofd niet volledig Maatgevend Hoogwater (MHW) hoeven te keren en de kade langs de woningen met slechts circa 25cm hoeft te worden verhoogd tot NAP +1,40 meter. Deze extra hoogte is nodig om te kunnen schutten. Het nieuwe buitensluishoofd wordt minimaal 18,25 m en maximaal 20,5 meter breed in plaats van de huidige 13,5 meter. De drempel wordt aangelegd op NAP-5.15 meter. Door de verbreding van het sluishoofd moet tevens een nieuwe brug worden aangelegd.

Daarnaast zal er een nieuw binnensluishoofd worden gerealiseerd. Indien deze zal worden voorzien van een rol-/schuifdeur, zal de deurkas, waarin de deur zich bevindt als er niet wordt gesloten, worden gesitueerd op de landtong tussen het Meppelerdiep en het instroomkanaal van het gemaal Zedemuden. De sluiskolk krijgt een lengte van 185 meter. Deze lengte biedt een ligplaats van 115 meter en een geleidelijke overgang naar de sluishoofden. Tussen de beide sluishoofden wordt een zogenaamde 'groene' sluiskolk gemaakt met een begroeide kade (vergelijkbaar met de huidige situatie). De benodigde verbreding en verdieping van de sluiskolk wordt gerealiseerd door onder water damwanden aan te brengen. Voor het afmeren in de kolk worden meerpalen aangebracht. De locatie wordt middels een design & construct principe ingericht.

De bestaande beweegbare ophaalbrug over het buitensluishoofd dient te worden aangepast (grotere overspanning) als gevolg van de grotere doorvaartbreedte. Om de weg hierop aan te sluiten zal het talud eveneens verhoogd worden. Rijkswaterstaat heeft op verschillende manieren rekening gehouden met de inpassing van de brug in de omgeving. Zo is afgeweken van de standaardnormen uit de Richtlijn Vaarwegen voor vrije doorvaarthoogten onder gesloten bruggen. Volgens de Richtlijn Vaarwegen moet een onderdoorvaarthoogte worden gehanteerd van 7,0 meter. Dan kunnen alle schepen van klasse IV en 3-laags containervaart de brug passeren zonder brugopeningen. Dit alternatief is niet inpasbaar in de omgeving.

Andere logische verhogingen van de brughogte (zoals 2-laags containervaart) die eenvoudig inpasbaar zijn in de omgeving, zijn omwille van de bezwaren van direct omwonenden niet doorgevoerd. Om de toekomstige situatie niet te verslechteren ten opzichte van de huidige situatie wordt alleen de toekomstige zomerpeilverhoging van 30 cm verdisconteerd in de brugverhoging.

Daarnaast wordt het oude bedieningsgebouw gesloopt en wordt op de landtong een nieuw bedieningsgebouw geplaatst.

3.4 Ontwerp

3.4.1 Design and construct

De ombouw van de Meppelerdiepsluis wordt door middel van een Design & Construct-contract op de markt gebracht. Dit betekent dat de te selecteren aannemer een kader van het te realiseren project meekrijgt. Dit kader bestaat uit het projectplan in het kader van de Waterwet, een programma van eisen, het bestemmingsplan en het met Rijkswaterstaat af te sluiten contract. Binnen het kader werkt de aannemer het ontwerp en de constructie verder uit en realiseert de ombouw. De opdrachtgever toetst het ontwerp, de kwaliteit en bouwmethodiek op basis van de in het contract, programma van eisen en het projectplan opgenomen kaders. De kaders zijn onder andere vastgelegd in het ambitiedocument Meppelerdiepsluis. Dit brengt met zich mee dat er in voorliggend bestemmingsplan gestreefd wordt naar een zo groot mogelijke vrijheid ten behoeve van de aannemer zonder dat dit ten koste gaat van de waarborgen om te voldoen aan de wettelijke bepalingen.

3.4.2 Permanente veranderingen

- De bestaande Meppelerdiepsluis wordt omgebouwd tot een klasse Va schutsluis met een maatgevende diepgang van 3,50 m
- De schutsluis wordt aan de Meppelerdiepzijde van de huidige brug in de N331 over de keersluis gerealiseerd
- Het bestaande keersluishoofd wordt vervangen door een nieuw sluishoofd (buitensluishoofd), met een grotere doorvaartbreedte (maximaal 20,5 meter in plaats van 13,5 meter) en drempeldiepte (NAP -5,15m) en in het Meppelerdiep wordt een tweede sluishoofd (binnensluishoofd) en sluiskolk aangelegd
- De afmetingen van de schutkolk worden ontworpen als een 'vaarweg' klasse Va en niet als een 'schutkolk' van klasse Va. De schutsluis is immers het grootste deel van het jaar niet in bedrijf en staat open
- Er moet een 'groene' sluiskolk worden gerealiseerd. Dit heeft betrekking op de kades, welke een groene uitstraling dienen te hebben
- De doorvaartbreedte van het buitensluishoofd is in geopende toestand conform het profiel klasse Va vaarweg, met enkelstrooksprofiel.

- In de voorhavens van de Meppelerdiepsluis, aan de Meppelerdiep- en de Zwartewaterzijde, is voorzien in het verplaatsen van meerdere palen. Door de aanpassingen moet de voorhaven een veilige locatie worden met afmeervoorzieningen die voldoen aan de Richtlijn Vaarwegen
- Nieuwbouw bedieningsgebouw: Het bedieningsgebouw wordt gesitueerd vóór het gemaal ter plaatse van de oude te slopen woning op enige afstand van het Meppelerdiep
- Ophogen talud Hasselterdijk om aan te sluiten bij hoogte nieuwe brug

3.4.3 Beeldkwaliteit¹

Het zicht op het Meppelerdiep en het Zwarte Water vanaf de Hasselterdijk is weids en groen. De oevers lopen soepel over in het brughoofd. In de nieuwe situatie zal het brughoofd en het daaraan liggende keermiddel aan de Zwarte Waterzijde vernieuwd worden en er wordt een nieuw sluishoofd in het Meppelerdiep aangelegd.

De brug

De huidige brug is een ophaalbrug en dit type brug is ook voor de toekomstige situatie het uitgangspunt. Het draaipunt ligt gelijk als in de huidige aan de westzijde van de brug.

Ontwerpuitgangspunt is dat er op doelmatige wijze een brug gerealiseerd wordt en niet dat er in eerste instantie aan een landmark gewerkt is. Desalniettemin moet er op dusdanige wijze elegantie en helderheid in het ontwerp worden getoond waardoor de brug zelf als visitekaartje werkt. Dat wil zeggen dat er geen extra toevoegingen aan de brugmassa gedaan worden om op te vallen of bijzonder te zijn.

De hekwerken op het brugdek zijn ondergeschikt aan de hoofdvorm van de brug. De bevestiging van het hekwerk is op het wegdek en niet aan de zijkant van het brugdek.

Alle onderdelen van de brug, behalve de onderzijde van het brugdek (de val), dienen in één lichte kleur te worden uitgevoerd. Het ontwerp voor de bijzondere behandeling van de onderkant van het beweegbare deel van de brug moet gebeuren middels een ontwerp van een kunstenaar.

De verlichting mag geen hinder opleveren voor omwonenden en mag geen belemmering zijn voor de scheepvaart. De functionele verlichting van het kunstwerk en haar omgeving moet op eenduidige wijze worden gerealiseerd. Armaturen zijn waar mogelijk gelijk of tenminste van gelijke fabrikant en serie en gelijk van kleur. Armaturen in serie worden op gelijkmatige afstand op geïntegreerde wijze gemonteerd. Sierverlichting dient uitgevoerd te worden in LED-verlichting.

¹ Bron: Ambitiedocument Meppelerdiepsluis, 29 juni 2010

Groen beeld

De overgangen langs de oever moeten soepel en zo natuurlijk mogelijk verlopen. De oevers van de sluiskolk worden in de nieuwe situatie, net als in de huidige situatie, groen. Dat wil zeggen ingepland met grassen en kruiden. Van belang is dat deze oevervegetatie past binnen de situatie aan de oever met veranderende waterpeilen. De zachte groene oevers lopen op natuurlijk wijze over in de grondkerende constructies met metselwerk uiterlijk van de keermiddelen en het brughoofd. De nieuwe schutsluis loopt op vanzelfsprekende wijze over in haar omgeving, zowel aan de Zwarte Waterzijde als aan de Meppelerdiepzijde.

Kades en brughoofden

Alle harde kades van buiten- en binnenhoofd inclusief grondkerende constructies en de brughoofden binnen het werk dienen een bakstenen uiterlijk te hebben. De kades en brughoofden worden hierdoor op een stevige manier opgenomen in de oevers. Uitgangspunt voor het project moet zijn dat deze onderdelen visueel aansluiting hebben op de omgeving en deel uitmaken van de omliggende bebouwing.

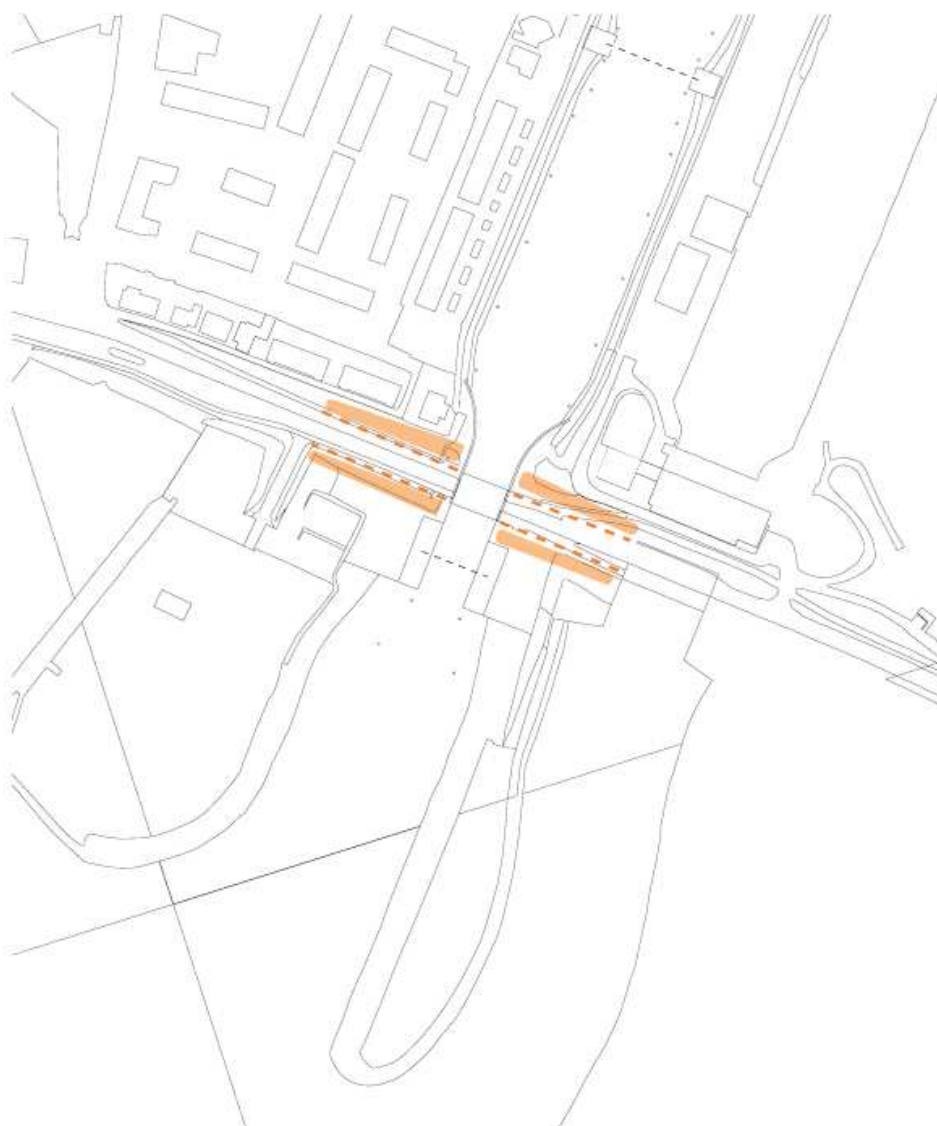
Weids zicht

Het weidse zicht op de locatie moet behouden blijven. De nieuwe sluishoofden moeten beiden zo ontworpen worden dat er geen bouwwerken, machinerie of anderszins boven een bepaald peil uitkomt.

Hasselterdijk

De nieuwe brug komt ten opzichte van het peil van de huidige brug 85 cm hoger te liggen. Het gevolg is dat ten behoeve van de aansluiting op de brug, de Hasselterdijk voor een deel ook geleidelijk (over een lengte van circa 75 meter) verhoogd zal worden. De verhoging van de Hasselterdijk heeft als gevolg dat ook het talud van de dijk aangepast wordt. Het is van belang voor de omgeving en de beeldkwaliteit dat het talud een doorlopend groen uiterlijk heeft, dat wil zeggen ingepland is met grassen.

Uitgangspunt voor het talud in de nieuwe situatie is dat het beeld gelijk is aan de huidige situatie: het beeld is een natuurlijk groen talud met grassen. Eventuele keerwanden moeten zo worden toegepast dat het groene uiterlijk van de dijk onveranderd blijft.

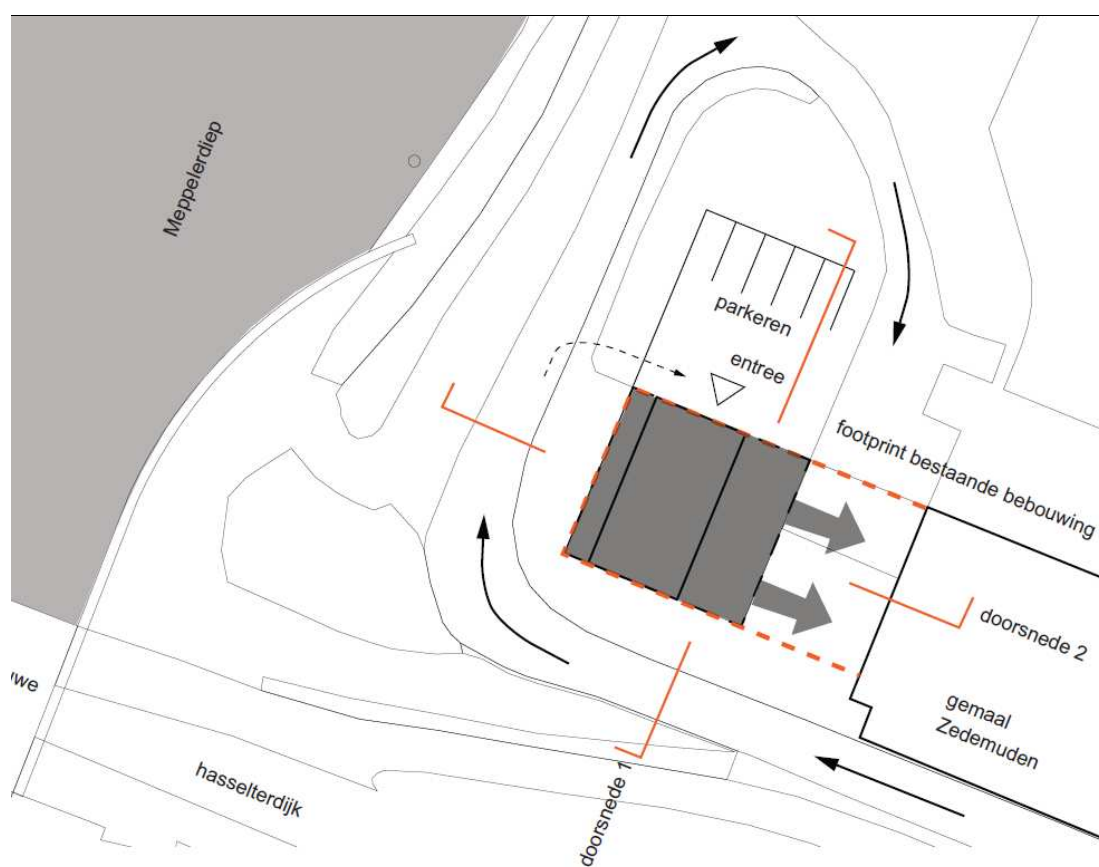


Figuur 3.2 Verhoging talud Hasselterdijk

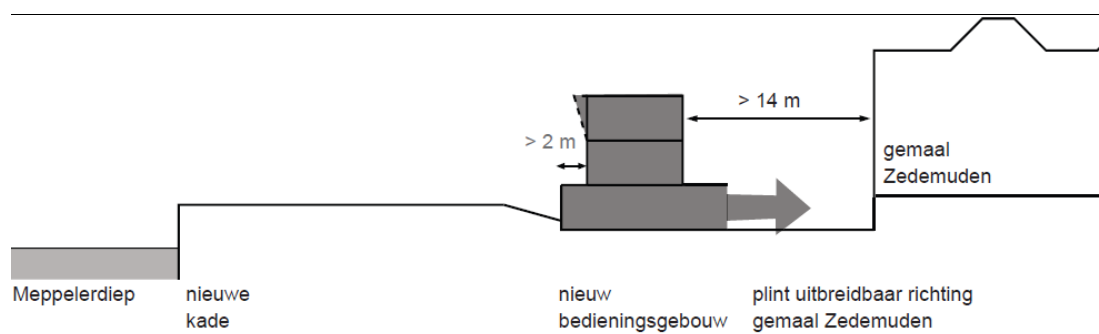
Bedieningsgebouw

Naast de nieuwe brug en het nieuwe sluiscomplex wordt een nieuw bedieningsgebouw gerealiseerd. Belangrijk voor het landschap en de omgeving is dat het zicht vanaf de Hasselterdijk richting het noordoosten, richting de landtong zoveel mogelijk bewaard blijft.

Daarom is het uitgangspunt voor het nieuwe bedieningsgebouw een zo slank mogelijk volume in noord(oost)-zuid(west) richting. Het nieuwe bedieningsgebouw moet worden ontworpen in harmonie met het landschap en mag niet sterk concurreren met de brug. Vanuit de bedienruimte moet er direct zicht zijn op de ingang van het Zwarte Water naar de sluis, het binnen- en buitenhoofd, de brug en de schutkolk.



Figuur 3.3 Locatie nieuw bedieningsgebouw



Figuur 3.4 Doorsnede nieuw bedieningsgebouw

4 Milieuaspecten

4.1 Akoestiek

4.1.1 Industrielawaai²

Toetsingskader

Normaliter wordt voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling aangesloten bij de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Aangezien het hier echter een aanpassing aan een bestaande situatie betreft, wordt gekozen om aansluiting te zoeken bij de geluidwetgeving zoals deze in het kader van vergunningverlening voor inrichtingen wordt gehanteerd. Opgemerkt wordt dat de schutsluis geen inrichting is zoals gedefinieerd in de Wet milieubeheer.

Het bovenstaande houdt in dat aansluiting gezocht kan worden bij de beoordelingssystematiek uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening of de grenswaarden uit het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). Hieronder wordt deze wetgeving nader beschouwd.

Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

In de handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening, 1998, staan richtwaarden voor woonomgevingen beschreven (zie onderstaande tabel).

Tabel 4.1 Richtwaarden voor woonomgevingen ten gevolge van Industrielawaai

Aard van de woonomgeving	Aanbevolen richtwaarden in de woonomgeving dB(A)		
	Dag	Avond	Nacht
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in de stad	50	45	40

De maatgevende woningen zijn direct langs het Meppelerdiep en de sluis gelegen. In de directe omgeving van deze woningen zijn ook de haven van Zwartsluis, een camping en de N331 gelegen.

² Bron: Akoestisch onderzoek Meppelerdiepsluis in Zwartsluis, DGMR, 1 september 2010

Gezien deze doorgaande weg en waterweg (en de haven en camping) kan aansluiting gezocht worden bij de gebiedstypering 'woonwijk in de stad'. De bijbehorende richtwaarde bedraagt 50 dB(A) etmaalwaarde.



Figuur 4.1 Karakterisering gebied rondom de sluis

Maximale geluidsniveaus

Voor de maximale geluidsniveaus biedt de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening een aantal mogelijkheden. Bij voorkeur moet gestreefd worden naar een begrenzing van de maximale geluidsniveaus, tot ten hoogste 10 dB boven de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus. Indien dit niet haalbaar is, mogen de maximale geluidsniveaus in de dagperiode tot 70 dB(A), in de avondperiode tot 65 dB(A) en in de nachtperiode tot 60 dB(A) bedragen. In specifieke situaties kan voor de dag- nachtperiode nog 5 dB meer worden toegestaan.

Activiteitenbesluit

In het activiteitenbesluit zijn standaard grenswaarden opgenomen voor bedrijven die niet vergunningplichtig zijn. In artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit zijn grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidsniveau opgenomen (zie onderstaande tabel).

Tabel 4.2 Grenswaarden geluid Activiteitenbesluit

	07.00 - 19.00 uur	19.00 - 23.00 uur	23.00 - 07.00 uur
$L_{A,LT}^3$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,LT}$ in in- of aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}^4$ op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
$L_{A,max}$ in in- of aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

Toetsing

Uit bovenstaande blijkt dat de richt- c.q. grenswaarden met elkaar overeenkomen. Op basis hiervan wordt aansluiting gezocht bij de volgende normen:

- Ten aanzien van de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus wordt getoetst aan 50 dB(A)-etmaalwaarde
- Ten aanzien van maximale geluidsniveaus wordt getoetst aan 70 dB(A)-etmaalwaarde

Onderzoek

In onderstaande tabel zijn de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus op de beoordelingspunten weergegeven voor de bestaande situatie en de toekomstige situatie in het geval van een geopende sluis.

³ langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

⁴ Maximaal geluidsniveau

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus*Open sluis***Tabel 4.3 Berekende langtijdgemiddels beoordelingsniveaus open sluis (2020) dB(A)**

Ontvanger	Bestaande keersluis			Toekomstige schutsluis		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
01	34	38	32	34	38	32
02	35	38	33	35	38	33
03	36	39	33	36	39	33
04	36	39	34	36	39	34
05	38	41	36	38	41	36
06	40	43	38	40	43	38
07	42	44	39	42	44	39
08	40	40	35	40	40	35

Uit bovenstaande tabel blijkt dat voor de situatie van een geopende sluis de resultaten voor de bestaande keetsluis en de toekomstige schutsluis hetzelfde zijn. De geluidsniveaus in de geopende situatie voldoen aan de norm van 50 dB(A)-etmaalwaarde.

Gesloten sluis

In onderstaande tabel zijn de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus op de beoordelingspunten weergegeven voor de bestaande situatie en de toekomstige situatie in het geval van een gesloten sluis.

Tabel 4.4 Berekende langtijdgemiddels beoordelingsniveaus gesloten sluis (2020) dB(A)

Ontvanger	Bestaande keersluis			Toekomstige schutsluis		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
01	46	47	45	39	41	44
02	44	46	44	43	45	44
03	48	49	46	47	48	45
04	45	47	47	44	46	40
05	45	47	45	49	51	41
06	48	49	47	55	55	39
07	42	45	43	51	52	39
08	40	40	38	40	40	36

Uit de tabel blijkt dat voor de gesloten sluis wel duidelijke verschillen tussen de bestaande keersluis en de toekomstige schutsluis optreden. Hierbij geldt dat in de bestaande situatie de geluidsniveaus bij de woningen met elkaar overeenkomen. Dit komt omdat verondersteld is dat voor de sluis een reeks van boten ligt te wachten. In de toekomstige situatie treden hogere niveaus op bij enkele woningen. Dit komt omdat hier is uitgegaan van wachtende schepen die steeds op dezelfde locatie zijn gelegen.

Overigens geldt zowel voor de bestaande als de toekomstige situatie dat niet voldaan wordt aan de norm van 50 dB(A) etmaalwaarde. De overschrijding bedraagt maximaal 10 dB. Gezien het feit dat deze situatie slechts 15 keer per jaar voorkomt, worden deze niveaus niet nader beschouwd.

Maximale geluidsniveaus

De maximale geluidsniveaus voor de open sluis zullen voor de bestaande keersluis en toekomstige schutsluis gelijkwaardig zijn. In onderstaande tabel zijn de maximale geluidsniveaus op de beoordelingspunten weergegeven voor de bestaande situatie en toekomstige situatie in geval van geopende sluis.

Tabel 4.5 Berekende maximale geluidsniveaus open sluis (2020) dB(A)

Ontvanger	L _{Amax}		
	Dag	Avond	Nacht
05	57	60	60
06	62	64	64
07	61	64	64
08	61	61	61

Uit bovenstaande tabel blijkt dat voor de maximale geluidsniveaus niet wordt voldaan aan de norm van 70 dB(A) etmaalwaarde (= 60 dB(A) 's nachts). In de nachtperiode treedt een maximale overschrijding van 4 dB op ten gevolge van manoeuvrerende schepen. Ten opzicht van de bestaande situatie treden geen wijzigingen op van de maximale geluidsniveaus die kunnen optreden.

In onderstaande tabel zijn de maximale geluidsniveaus op de beoordelingspunten weergegeven voor de bestaande situatie en de toekomstige situatie in het geval van een gesloten sluis.

Tabel 4.6 Berekende maximale geluidsniveaus gesloten sluis (2020) dB(A)

Ontvanger	Bestaande keersluis			Toekomstige schutsluis		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
01	64	66	66	59	62	62
02	65	66	66	65	66	66
03	65	66	66	65	66	66
04	66	67	67	66	67	67
05	67	67	67	63	65	65
06	67	67	67	66	67	67
07	67	67	67	66	67	67
08	67	67	67	57	57	57

Voor de maximale geluidsniveaus tijdens een gesloten sluis geldt dat de norm van 70 dB(A) etmaalwaarde voor zowel de bestaande als de toekomstige situatie wordt overschreden. De overschrijding bedraagt ten hoogste 7 dB. Ten opzichte van de bestaande situatie geldt dat bij een aantal woningen lagere piekniveaus optreden.

Conclusie

Voor wat betreft de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus geldt dat in de toekomstige situatie bij een geopende sluis voldaan wordt aan de norm van 50 dB(A) etmaalwaarde. De geluidsniveaus zijn gelijkwaardig aan de geluidsniveaus zoals deze optreden in de bestaande situatie. Voor het grootste gedeelte van het jaar, circa 350 dagen, blijft het akoestische leefklimaat bij de woningen rondom de sluis derhalve ongewijzigd.

In het geval van een gesloten sluis (de situatie dat de schutsluis in bedrijf is bij extreme waterstanden) wordt niet voldaan aan de normstelling van 50 dB(A) etmaalwaarde. De overschrijding bedraagt dan maximaal 10 dB. Ten opzichte van de bestaande situatie treedt een aantal veranderingen op. Voor de woningen direct naast de schutsluis treden hogere geluidsniveaus op in de dag- en avondperiode en lagere geluidsniveaus in de nachtperiode. Voor de woningen rondom de schutsluis nemen de geluidsniveaus in de dag- en avondperiode af. Bij deze woningen verbetert het akoestische klimaat. De situatie van een gesloten sluis treedt circa 15 dagen per jaar op. Gezien dit relatief beperkte aantal dagen blijft het leefklimaat bij de woningen (gemiddeld met de situatie van de geopende sluis) grofweg gelijkwaardig.

De maximale geluidsniveaus voldoen voor zowel een geopende als gesloten sluis niet aan de normstelling. De overschrijding bedraagt ten hoogste 4 en 7 dB in respectievelijk de avond- en nachtperiode. Ook voor de bestaande situatie geldt dat dergelijke piekgeluiden optreden.

Wel is het zo dat in het geval de schutsluis bij minder woningen deze hoge piekgeluiden optreden. Voor een aantal woningen is sprake van een verbeterde akoestische situatie.

4.1.2 Geluid wegverkeer⁵

Toetsingskader

In het kader van de wet geluidhinder is een reconstructieonderzoek uitgevoerd. In de wet geluidhinder is de reconstructie aan een weg gedefinieerd als een wijziging op of aan de bestaande weg, waarbij de geluidsbelasting als gevolg van deze wijziging met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de toetswaarde. De feitelijk heersende geluidsbelasting op een gevel van een geluidsgevoelige bestemming één jaar voor de wijziging van de weg wordt als toetswaarde genomen om te bepalen of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Indien de heersende geluidsbelasting minder bedraagt dan 48 dB (Lden), wordt de toename bepaald ten opzichte van 48 dB. De andere toetswaarde is de geluidsbelasting, die heerst tenminste tien jaar na het realiseren van de verkeerskundige/fysieke reconstructie.

Een toename ten gevolge van een reconstructie mag maximaal 5 dB bedragen, behoudens enkele uitzonderingsgevallen.

Onderzoek

De geluidsbelasting is berekend voor de jaren 2009 en 2021 (tien jaar na reconstructie). Aan de hand van de geluidsbelasting voor het jaar 2021 is vastgesteld of er een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder plaatsvindt vanwege de wijzigingen aan de N331.

Conclusie

Uit de rekenresultaten volgt dat vanwege de wijzigingen aan de N331 geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie⁶

Cultuurhistorie

Het Meppelerdiep is van oorsprong een natuurlijk water (de Sethe). Het Zwarte Water en het Meppelerdiep zorgden voor de ontwatering van het gebied. Aan de noord- en oostzijde werden kaden aangelegd om het achterliggende gebied te beschermen tegen het water.

Bewoning vond plaats op hoger gelegen oeverwallen of rivierduinen (waaronder Zwartewaterklooster en Zwartsluis). Zwartsluis is in de 16^e eeuw versterkt met bastions en omgracht. Door de ontginning van de Zuid-Drentse veengebieden kreeg het Meppelerdiep in de 19e eeuw meer water te verwerken. Om het afvoervermogen te vergroten is tussen 1921 en 1961 het Meppelerdiep enkele malen verruimd en zijn enkele bochten afgesneden.

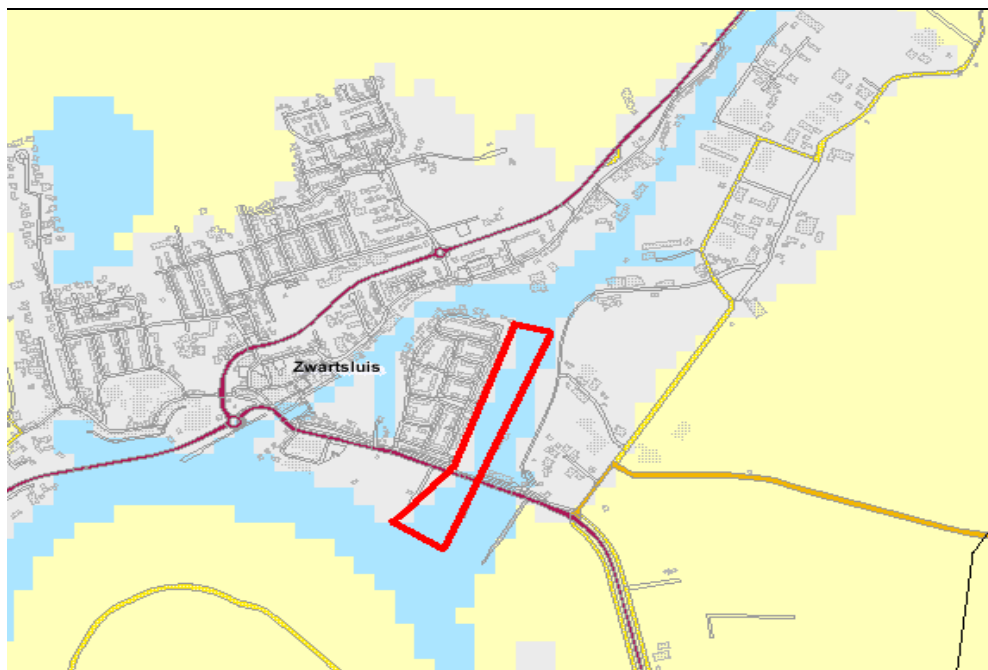
⁵ Bron: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Meppelerdiepsluis in Zwartsluis, DGMR, 27 juli 2010

⁶ Bron: Projectnota ombouw Meppelerdiepsluis tot schutsluis, Rijkswaterstaat, 19 februari 2008

Het plangebied is gelegen op de overgang tussen de IJsseldelta en in het (laag)veengebied van noordwest Overijssel (beide aangewezen als Belvédère gebieden). Ten zuiden van de provinciale weg N331 maakt het gebied deel uit van het Nationaal Landschap IJsseldelta (buitenlanden van het Zwarte Water). Hier staat behoud en versterking van de aanwezige kwaliteiten voorop.

Archeologie

De omgeving van het projectgebied is op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) gekwalificeerd als een gebied met een lage trefkans. In onderstaande figuur is een overzicht van de waarden opgenomen. Aan de bebouwde kom van Zwartsluis is geen waarde toegekend. Het huidige sluisencomplex is aangelegd in een voormalig laagveengebied waar niet of nauwelijks bebouwing voorkwam en waar sporen van bewoning derhalve ook niet te verwachten zijn. Door de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschappen en Monumenten (RACM) en de gemeentearcheoloog van Zwolle is geconstateerd dat de voorgenomen activiteiten liggen in een gebied dat kan worden omschreven als 'archeologisch verstoord' en zonder nadere archeologische studie vrijgegeven kan worden. Ook onderzoek naar cultuurhistorie en aardkundige waarden is niet nodig.



Figuur 4.2 Archeologische verwachtingswaarde, meppelerdiepsluis e.o. (Bron: KICH)

4.3 Bodemonderzoek⁷

Onderzoek

Waterbodem

Er is onderzoek gedaan naar de waterbodemkwaliteit rond de Meppelerdiepkeersluis waaruit blijkt dat in de waterbodem minerale olieproducten aanwezig zijn en in geringe mate zware metalen (kwik). Uit nadere analyse blijkt dat het overal om een relatief 'zwaar' olieproduct gaat (vermoedelijk motorolie). Naar verwachting is deze verontreiniging veroorzaakt door (lekkage van) de scheepvaart. In de waterbodem zijn ook verhoogde gehalten aan polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) aangetoond. Op basis van deze gemeten concentraties is de vrijkomende baggerspecie ingedeeld in klasse 3 of 4. De oorzaak van deze verontreiniging is onbekend. Er kan aangenomen worden dat op de locatie een geval van bodemverontreiniging aanwezig is, maar niet spoedeisend.

Landbodem en grondwater

Tevens heeft milieuhygiënisch bodemonderzoek plaatsgevonden op die locaties waar met de aanpassing van de Meppelerdiepkeersluis grondverzet kan gaan plaatsvinden. Daarbij zijn aan de Meppelerdiepzijde licht verhoogde gehalten EOX, koper, kwik, lood, zink en minerale olie aangetoond. De exacte oorzaak van deze verhoogde gehalten is niet bekend. In het grondwater is voor geen van de onderzochte parameters een concentratie boven de betreffende streefwaarde aangetoond. Aan de Zwarte Waterzijde zijn plaatselijk licht verhoogde gehalten EOX, nikkel, zink, kwik en lood aangetoond. De exacte oorzaak voor deze licht verhoogde gehalten is niet bekend. In het grondwater is voor geen van de onderzochte parameters een concentratie boven de betreffende streefwaarde aangetoond.

Asbest

Aangezien er tijdens het bodemonderzoek sporen werden aangetroffen van asbest is er een uitgebreider uitgevoerd naar asbest in de waterbodem. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn de bovenste waterbodemiaag geen zintuiglijke asbestverdachte materialen waargenomen. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat de toplaag van de waterbodem van het Meppelerdiep en het Zwarte Water niet boven de streefwaarde verontreinigd zijn met asbest.

⁷ Bron: Projectnota ombouw Meppelerdiepkeersluis tot schutsluis, Rijkswaterstaat, 19 februari 2008

Hergebruik

De analyses van het milieuhygiënische onderzoek zijn getoetst aan de in maart 2007 geldende regels van het bouwstoffenbesluit. Aangezien deze monsters bij de toekomstige sluisdeuren niet zijn genomen conform het geldende bouwstoffenbesluit moet deze toetsing als indicatief worden beschouwd. De vrijkomende grond ter plaatse van deze sluisdeuren zal ingedeeld worden als categorie 1 materiaal.

Conventionele Explosieven⁸

Binnen het onderzoeksgebied hebben tijdens de Tweede Wereldoorlog geen (zware) oorlogshandelingen plaatsgevonden. Aan de hand van de beschikbare informatie is de verwachting dat er binnen het onderzoeksgebied geen Conventionele Explosieven aangetroffen zullen worden. Het gebied wordt daarom als niet verdacht beschouwd.

Werkzaamheden

Voor de uitvoer van de werkzaamheden zal er een nieuw bodemonderzoek worden uitgevoerd.

4.4 Veiligheid

4.4.1 Scheepvaartveiligheid

Toetsingskader

Veiligheid op de vaarweg (ook wel 'interne veiligheid') is een moeilijk begrip en staat vaak lijnrecht tegenover het begrip vlotheid. Een schip dat stil ligt is veiliger dan een varende schip. Het komt er op neer dat, door het scheppen van voorwaarden, een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer mogelijk is (interne risico's). Daarnaast is het belangrijk om de omgeving tegen schadelijke gevolgen van scheepvaartverkeer te beschermen, dan wel deze gevolgen te beperken (externe risico's).

De scheepvaartveiligheid wordt bepaald door de risico's die de gebruikers van de vaarweg lopen. Het betreft hierbij ongevallen op de vaarweg. Gedacht kan worden aan het volgende (definitie scheepsongevallen AVV):

- Een dodelijk, vermist of zwaar gewond slachtoffer
- Schade aan de infrastructuur
- Scheeps- of ladingschade
- Milieuschade als gevolg van een ongeval
- Stremming van de vaarweg van meer dan één uur

⁸ Bron: Historisch vooronderzoek naar de mogelijkheid van aanwezige explosieven uit de tweede wereldoorlog, Leemans speciaalwerken, december 2008

Onderzoek

In de huidige situatie voldoet de situatie ter plaatse van de Meppelerdiepsluis niet aan de eisen voor een klasse Va vaarweg uit de Richtlijnen Vaarwegen 2005. De Meppelerdiepsluis is oorspronkelijk gedimensioneerd op klasse III schepen. Door een verruimd toelatingsbeleid varen er echter wel klasse Va schepen. De invaart vanaf het Zwarte Water naar het Meppelerdiep is niet optimaal. Deze zaken leiden tot risico's qua scheepvaartveiligheid. Omdat er op de vaarwegen erg weinig ongevallen voorkomen is het moeilijk om de veiligheidseffecten te kwantificeren.

Eén van de doelen van het project Meppelerdiepsluis is het opwaarderen van de doorvaart ter plaatse van de keersluis naar moderne maatstaven voor scheepvaartklasse Va. Hierdoor kan het scheepvaartverkeer vlot en veilig de doorvaart passeren. De doorvaartbreedte onder de brug wordt hierdoor breder dan in de huidige situatie. De maximale toegestane snelheden voor de scheepvaart veranderen niet. De onderdoorgang van de brug wordt ontworpen als een keersluis met een enkelstrookprofiel. Er kunnen dus niet twee vrachtschepen tegelijk de brug passeren. In de praktijk zal de beroepsvaart daarom het midden van de vaarweg opzoeken om vlot en veilig door te kunnen varen. Het gevaar voor aanvaringen met de kade is daardoor klein.

Conclusie

De kans op aanvaringen tussen schepen onderling of van schepen met constructies wordt in te toekomstige situatie kleiner dan in de huidige situatie.

4.4.2 Externe veiligheid⁹*Toetsingskader*

Het risico van de scheepvaart voor omwonenden wordt gevat onder het begrip externe veiligheid. De externe veiligheid van de vaarweg wordt bepaald door het risico dat rondom een vaarweg aanwezig is als gevolg van een (mogelijk) ongeval. Als er bij een ongeval op de vaarweg bijvoorbeeld schepen zijn betrokken die gevaarlijke stoffen vervoeren, heeft dat invloed op de externe veiligheid. De risicobenadering voor externe veiligheid kent twee begrippen voor het risiconiveau, namelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die zich continue en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route.

⁹ Bron: Beoordeling externe veiligheid schutsluis bij Zwartsluis, Rijkswaterstaat, 15 december 2006

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico geeft aan wat de kans per jaar is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. De normstelling voor het GR heeft niet de status van grenswaarde, maar van oriënterende waarde. Dit betekent dat er een inspanningsverplichting is om aan de norm te voldoen. Gemotiveerde afwijkingen door het bevoegd gezag zijn echter mogelijk.

Onderzoek

In het onderzoek van de Bouwdienst van Rijkswaterstaat 'Beoordeling Externe Veiligheid schutsluis bij Zwartsluis', d.d. 15 december 2006, is gekeken naar het Plaatsgebonden risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Uit het onderzoek is gebleken dat er voor de huidige situatie geen 10⁻⁶ contour aanwezig is, het plaatsgebonden risico valt dus binnen de normen. Ook is er geen sprake van een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico.

Kegelschepen

Een schip dat wordt geschild wordt beschouwd als een varend schip. Voor kegelschepen geeft de wet geen beperkingen voor het op afstand blijven van woningen tijdens het schilden.

Conclusie

Ook in de nieuwe situatie ligt er geen PR contour op de oever en wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico langs het traject nergens overschreden.

4.4.3 Hoogwaterveiligheid¹⁰

Toetsingskader

De Waterwet schrijft voor dat elke vijf jaar door de beheerder aan het bevoegd gezag verslag uitgebracht moet worden over de algemene waterstaatkundige toestand van de primaire waterkering. Er wordt daarbij getoetst op kerende hoogte, stabiliteit en sterkte en de betrouwbaarheid van de sluiting. In het geval van de keersluis te Zwartsluis is de Rijkswaterstaat als beheerder verantwoordelijk voor de toetsing.

Onderzoek

Uit de laatste toetsingsronde in 2006 is gebleken dat het 'object keersluis Zwartsluis' onvoldoende scoort op het onderdeel 'Betrouwbaarheid Sluiting'. Belangrijke factoren daarbij zijn het ontbreken van een tweede permanent keermiddel in combinatie met het hoge aantal sluitvragen per jaar. Ook de onmogelijkheid van een tijdige voorwaarschuwing draagt bij aan de onbetrouwbaarheid.

¹⁰ Bron: Projectnota ombouw Meppelerdiepkeersluis tot schutsluis, Rijkswaterstaat, 19 februari 2008

Conclusie

Om het object te laten voldoen aan de eisen uit de Waterwet zijn maatregelen nodig. Bij de voorgenomen ombouw tot schutsluis is het uitgangspunt dat in alle gevallen moet worden voldaan aan de toetsingseisen uit de Wet op de waterkering. In het Hoogwaterbeschermingsprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is voorzien dat de keersluis in 2015 op orde is. Gezien de scheepvaart waarbij gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Sluis is een kwetsbaar punt tijdens het vervoer doordat schepen langer stilliggen in een gebied dat bewoond wordt.

4.5 Landschap¹¹

Het plangebied maakt onderdeel uit van een relatief jong landschap ontstaan tijdens de aanleg van de keersluis in 1957. Het oorspronkelijke cultuurlandschap (laagveengebied) is in die periode aanzienlijk van karakter veranderd. De omgeving kenmerkt zich door de grote mate van openheid welke in het plangebied beperkt is door de aanwezigheid van de camping en de jachthaven. Ten noorden van de N331 is het karakter stedelijk door de aanwezigheid van een woonwijk en bedrijventerrein.

4.6 Lucht¹²*Toetsingskader*

In de Wet milieubeheer zijn de EU richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa van 2008 en de vierde dochterrichtlijn luchtkwaliteit geïmplementeerd. In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆), koolmonoxide (CO) en stikstofoxiden (NO_x).

Niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit

In het Besluit niet in betekende mate bijdragen is omschreven dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als het project maximaal 3 % van de grenswaarde bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ of PM₁₀. Dit betekent dat een project voldoet aan de Wet milieubeheer als de jaargemiddelde concentratie van zowel NO₂ als PM₁₀ met niet meer dan 1,2 µg/m₃ toeneemt door dat project.

¹¹ Bron: Projectnota ombouw Meppelerdiepkeersluis tot schutsluis, Rijkswaterstaat, 19 februari 2008

¹² Bron: Luchtkwaliteit Meppelerdiepsluis, B02013/CE0/057/000099/MW, Arcadis, 31 augustus 2010

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is een samenwerkingsprogramma van het Rijk en de decentrale overheden. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren en is er op gericht dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ wordt voldaan, voor NO₂ uiterlijk op 1 januari 2015 en voor PM₁₀ uiterlijk op 11 juni 2011. Op 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Het project Meppelerdiepsluis is niet opgenomen in het NSL.

Grenswaarden

Dit luchtkwaliteitonderzoek richt zich op de beoordeling van de concentraties fijn stof- en stikstofdioxide. Voor de overige stoffen waarvoor grenswaarden gelden, wordt in het bijlagenrapport van TNO onderbouwd dat overschrijding van deze grenswaarden nergens langs het Nederlandse wegennet zal optreden.

Stikstofdioxide

In onderstaande tabel zijn de grenswaarden voor stikstofdioxide weergegeven zoals deze vanaf 1 januari 2015 gaan gelden voor het onderzoeksgebied.

Beoordelingsgrootheid	Grenswaarde	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ₃	Geldig vanaf 1 januari 2015
24-Uurgemiddelde concentratie	200 µg/m ₃	Geldig vanaf 1 januari 2015, overschrijding maximaal 18 maal per kalenderjaar toegestaan

Voor de berekeningen en beoordeling van de concentraties is met name de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie relevant. Deze grenswaarde is voor stikstofdioxide maatgevend. De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie wordt pas overschreden bij jaargemiddelde concentraties vanaf 82,2 µg/m₃. Dergelijk hoge concentraties doen zich in Nederland niet voor.

Fijn stof

In de onderstaande tabel zijn de grenswaarden weergegeven zoals deze vanaf 11 juni 2011 gelden voor het onderzoeksgebied.

Beoordelingsgrootheid	Grenswaarde	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ₃	Geldig vanaf 11 juni 2011
24-Uurgemiddelde concentratie	50 µg/m ₃	Geldig vanaf 11 juni 2011, overschrijding maximaal 35 maal per kalenderjaar toegestaan

Voor de berekeningen en beoordeling van de concentraties is met name de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie relevant. Deze grenswaarde is voor fijn stof maatgevend. De grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie wordt al overschreden bij jaargemiddelde concentraties hoger dan $32,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (zonder toepassing van de zeezoutcorrectie).

Vanaf 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie $\text{PM}_{2,5}$ van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Onderzoek

Stikstofdioxide

Uit de berekeningsresultaten (met keersluis en schutsluis) blijkt dat in 2015 de jaargemiddelde concentratie NO_2 met keersluis en schutsluis maximaal $26,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. De hoogste concentraties treden op direct langs de N331 en de N334. De grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt in het gehele rapportagegebied niet overschreden. De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 correspondeert, afgeleid uit een statistische relatie, met een jaargemiddelde concentratie van $82,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, zodat mag worden geconcludeerd dat ook deze grenswaarde niet wordt overschreden.

Fijn stof

Uit de berekeningsresultaten (met keersluis en schutsluis) blijkt dat in 2015 de jaargemiddelde concentratie PM_{10} met keersluis en schutsluis maximaal $22,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. De hoogste concentraties treden op direct langs de N331 en de N334. De grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt in het gehele rapportagegebied niet overschreden. De grenswaarde voor 24 uurgemiddelde PM_{10} -concentratie, die correspondeert met een concentratie PM_{10} van $32,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$, wordt in het rapportagegebied evenmin overschreden.

Conclusies

Stikstofdioxide

De jaargemiddelde en uurgemiddelde concentratie NO_2 bedragen in het rapportagegebied in 2015 voor de autonome ontwikkeling met keersluis en projectsituatie M6a met de schutsluis minder dan de grenswaarden voor NO_2 uit de Wet milieubeheer. Nergens binnen het rapportagegebied worden de grenswaarden voor NO_2 overschreden. De lokale, extra concentratiebijdrage ten gevolge van de planontwikkeling leidt voor NO_2 niet tot een overschrijding van de norm uit de Wet milieubeheer voor NO_2 . De situering van een schutsluis is daarmee niet afhankelijk van de normen voor NO_2 .

Fijn stof

De jaargemiddelde en uurgemiddelde concentratie NO_2 bedragen in het rapportagegebied in 2015 voor de autonome ontwikkeling met keersluis en projectsituatie M6a met de schutsluis minder dan de grenswaarden voor PM_{10} uit de Wet milieubeheer.

Nergens binnen het rapportagegebied worden de grenswaarden voor PM₁₀ overschreden. De lokale, extra concentratiebijdrage ten gevolge van de planontwikkeling leidt voor PM₁₀ niet tot een overschrijding van de norm uit de Wet milieubeheer voor PM₁₀. De situering van een schutsluis is daarmee niet afhankelijk van de normen voor PM₁₀.

4.7 Natuur

Toetsingskader

In Nederland is de wetgeving omtrent de bescherming van natuurwaarden gesplitst in soortbescherming en gebiedsbescherming. De bescherming is geregeld in respectievelijk de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet.

Flora- en faunawet

De bescherming van dier- en plantensoorten in Nederland is geregeld via de Flora- en faunawet. De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van in het wild levende planten- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen kan op grond van artikel 75 worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Een ontheffingsaanvraag wordt beoordeeld door de Dienst Regelingen van het Ministerie van LNV.

De beschermde soorten zijn ondergebracht in drie tabellen die elk een ander beschermingsregime kennen. In tabel 1 zijn de algemene beschermde soorten ondergebracht. In geval van ruimtelijke ingrepen, en bestendig gebruik en beheer geldt voor de soorten van tabel 1 een vrijstelling van de verbodsbepalingen. In tabel 2 zijn de minder algemene beschermde soorten ondergebracht. In geval van ruimtelijke ingrepen en bestendig gebruik en beheer geldt voor de soorten van tabel 1 een vrijstelling van de verbodsbepalingen, mits men werkt op basis van een door het Ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode. In overige gevallen is een ontheffing noodzakelijk, waarbij een lichte toetsing wordt toegepast. In tabel 3 zijn de strikt beschermde soorten ondergebracht, waaronder bijlage 4-soorten van de Habitatrichtlijn.

Natuurbeschermingswet

De NB-wet heeft de bescherming en instandhouding van natuurgebieden met een hoge ecologische waarde in Nederland als doel. Daartoe zijn gebieden aangewezen in het kader van de Vogelrichtlijn (VRgebieden), Habitatrichtlijn (HR-gebieden) en het Verdrag van Ramsar (Wetlands). Verder vallen ook Beschermde Natuurmonumenten onder de NB-wet. De VR- en HR-gebieden worden samengevat onder de noemer Natura 2000. Voor de Natura 2000-gebieden worden/zijn instandhoudingsdoelen geformuleerd voor specifieke vogelsoorten of habitats. Deze kunnen van gebied tot gebied verschillen. De vier genoemde gebieden kunnen overlappen. Activiteiten die een negatief effect hebben op Natura 2000- gebieden zijn verboden.

Dat geldt ook voor activiteiten buiten de gebieden die een negatief effect hebben binnen het gebied. Voor activiteiten is een vergunning mogelijk. Een vergunning wordt pas afgegeven wanneer een zogenaamde 'habitattoets' is doorlopen. Hieruit moet blijken dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast en de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van de soorten niet verslechtert en geen verstoring van soorten optreedt. Een vergunning wordt afgegeven door de betreffende Provincie.

4.7.1 Natuurtoets¹³

Onderzoek

Gebiedsbeleid

Natura 2000

Het Zwarte Water inclusief de uiterwaarden is aangewezen in het kader van Natura 2000 (Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht). Het plangebied grenst aan het gebied, dat hier is aangewezen in het kader van de Vogelrichtlijn. Een klein gedeelte van het plangebied overlapt in het zuidwesten met het Natura 2000- gebied. Tevens ligt ten noorden van Zwartsluis Natura 2000-gebied De Wieden. Dit gebied grenst niet aan het plangebied.

In de bijlage staat aangegeven voor welke duurzame instandhouding van soorten en habitats het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht is aangewezen. Het daadwerkelijke voorkomen van VR soorten rond het plangebied is nog niet bekend.

Wetlands

Ten noorden van Zwartsluis ligt het beschermde Wetland De Wieden. Het gebied grenst niet aan het plangebied.

Nationaal Landschap

Het plangebied maakt deel uit van Nationaal Landschap IJsseldelta. De kernwaarden van het landschap zijn:

- Oudste rationele, geometrische verkaveling van Nederland,
- Zeer open landschap,
- Huisterpen en kreekruigen.

Beschermde Natuurmonument

Het plangebied ligt niet binnen de grenzen of in de omgeving van een Natuurmonument.

Nationaal Park

Ten noorden van Zwartsluis ligt Nationaal Park De Wieden. Het gebied grenst niet aan het plangebied.

¹³ Flora en fauna onderzoek schutsluis Zwartsluis, d.d 24 november 2010, Bureau Bleijerveld

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Het Zwarte Water inclusief de uiterwaarden maakt onderdeel uit van de EHS. De begrenzing van de EHS volgt hier in grote lijnen de begrenzing van Het Natura 2000-gebied. Het plangebied grenst aan de EHS. Een klein gedeelte van het plangebied overlapt in het zuidwesten met het Natura 2000-gebied. Ten noorden en oosten van Zwartsluis liggen andere onderdelen van de EHS. Deze grenzen niet aan het plangebied.

Flora

De meer natuurlijke korte begroeiing binnen het plangebied wordt grotendeels gevormd door matig voedselrijk grasland dat voorkomt op de dijken. Over het algemeen is het weinig gedifferentieerd met gebruikelijke soorten als Scherpe boterbloem, Rode klaver en Gewone paardenbloem. Op de taluds langs het Meppelerdiep neigt het grasland naar een soortenarme, vrij ruige Glanshavergemeenschap met soorten als Gewone berenklaauw en Rietgras. Op open, zandige delen van de dijken komt veel Gewone veldsla voor. De landtong ten zuiden van de sluis is deels half-verhard en wordt veel bereden. Hier komt plaatselijk een ongedifferentieerde ruderaal vegetatie voor met soorten als Bijvoet, Gewone raket en Canadese fijnstraal. Langs de stortsteen van het Meppelerdiep komt een smalle gordel stikstofrijke natte strooiselruigte voor met soorten als Rietgras, Grote kattenstaart, Moerasspirea, Bitterzoet, Smeewortel, Moeraskruiskruid, Haagwinde en Grote brandnetel. Langs de uitlaat van het tweede gemaal is een moerasgordel aanwezig die behoort tot de Riet-klasse met soorten als Riet, Grote lisdodde, Oeverzegge, Scherpe zegge, Pluimzegge en Liesgras. Onder de opgaande begroeiing is een ongedifferentieerde vegetatie van stikstofrijke zomen aanwezig met soorten als Gewone braam, Grote brandnetel, Fluitenkruid, Hondsdraf, Kleefkruid en Penningkruid.

Alle gevonden soorten zijn algemeen. Er is één beschermde soort gevonden, namelijk Dotterbloem. Hiervan waren verschillende exemplaren aanwezig aan het einde van de uitlaat van het tweede gemaal. Verder was aan de oever van het Meppelerdiep ten noorden van de sluis een Dotterbloem aanwezig. De Dotterbloem bevindt zich in tabel 1 van de Flora- en faunawet.

Fauna

Zoogdieren

In het plangebied werd alleen Konijn (tabel 1) daadwerkelijk aangetroffen. De soort is in het hele plangebied expliciet aanwezig, met name op het Rijkswaterstaat terrein. In het wilgenbos dat zich op het terrein bevindt waren hollen aanwezig. Verder werden sporen (hollen) gevonden van Mol en kleinere zoogdieren. In principe is het plangebied geschikt voor verschillende kleine zoogdieren als Rosse woelmuis en Veldmuis. De meeste kleine zoogdieren komen algemeen voor in Nederland en vallen onder tabel 1 van de Ff-wet.

Een beperkt aantal kleine soorten valt onder tabel 2 of 3, te weten, Grote bosmuis, Eikelmuis, Hazelmuis, Veldspitsmuis, Hamster, Noordse woelmuis en Waterspitsmuis. Met uitzondering van de laatst genoemde, beschikken deze soorten over zeer beperkte verspreidingsgebieden, die bovendien ver buiten de regio liggen. Het voorkomen van deze soorten in het plangebied is uitgesloten. Waterspitsmuis komt verspreid maar schaars door heel Nederland voor. Als habitat is het plangebied ongeschikt. Het voorkomen van deze soort is uitgesloten. Het is waarschijnlijk dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het (veel grotere) leefgebied van grotere zoogdieren. Dit kunnen strikter beschermde soorten zijn. Grotere soorten zijn echter alleen als passant te verwachten.

Vleermuizen

Alle soorten vleermuizen zijn strikt beschermd (tabel 3). Een vleermuisonderzoek is in uitvoering. Tot dusver zijn drie, mogelijk vier, soorten waargenomen, namelijk Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger, Meervleermuis en mogelijk Watervleermuis. Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van verblijfplaatsen. Het late verschijnen van alle genoemde soorten wijst op verblijfplaatsen buiten het plangebied. In de nazomer staan bezoeken aan het plangebied gepland met het oog op paar- en winterverblijfplaatsen.

Vogels

In en rond het plangebied zijn territoria vastgesteld van twintig broedvogels, namelijk Zwarte kraai, Meerkroet, Boerenzwaluw, Grasmus, Huismus, Fuut, Tuinfluit, Bosrietzanger, Vink, Zwartkop, Tjiftjaf, Pimpelmees, Roodborst, Winterkoning, Merel, Heggenmus, Spreeuw, Witte kwikstaart, Holenduif en Gierzwaluw. De meeste soorten en aantallen kwamen voor op het RWS-terrein en op de landtong met eikenbos. Op dit deelterrein werd ook veel gefoerageerd door Spreeuwen en Huismussen die in Zwartsluis broedden. Er zijn drie vogelsoorten met vaste nestplaats waargenomen, te weten Boerenzwaluw, Gierzwaluw en Ransuil. Van deze drie soorten broedde alleen de Boerenzwaluw in het plangebied. Onder de brug over de sluis en in het boothuis op het RWS-terrein was een nest aanwezig.

Amfibieën en reptielen

Alle inheemse soorten amfibieën en reptielen worden beschermd door de Flora- en faunawet. Binnen het natte gedeelte van het plangebied zijn amfibieën alleen te verwachten in de uitlaat van het zuidelijke gemaal. Het betreffen ten hoogste tabel 1-soorten als Meerkikker en Bruine kikker. Het Meppelerdiep is binnen het plangebied ongeschikt voor amfibieën. In het droge gedeelte van het plangebied zijn amfibieën tijdens de landfase te verwachten in en rond opgaande begroeiing. Gelet op de regio en habitats in de omgeving, worden strikter beschermde soorten in eerste instantie uitgesloten.

Vissen

Het Meppelerdiep maakt deel uit van het IJsselsysteem. Op grond hiervan zijn de kenmerkende beschermde vissoorten Kleine modderkruiper en Rivierdonderpad (tabel 2) en Grote modderkruiper en Bittervoorn (tabel 3) niet uit te sluiten. Het traject waarin de schutsluis is geprojecteerd betreft een groot diep water met stortstenen oever zonder substantiële oever- of waterbegroeiing. Op basis van dit gegeven is het water voor de genoemde soorten, behalve Rivierdonderpad, te bestempelen als marginaal habitat.

De uitlaat van het zuidelijke gemaal behoort binnen het plangebied tot de potentiële plaatsen. Omdat het Meppelerdiep de toegang vormt tot vele wateren in het oosten van het land, kan het plangebied ook worden beschouwd als belangrijke verbindingszone voor vissen in het algemeen en trekvis in het bijzonder.

Dagvlinders

Het plangebied en de directe omgeving daarvan voldoen niet aan de habitateisen van beschermde soorten dagvlinders. Een negatieve invloed van het plan op deze soorten of hun habitats is uitgesloten.

Libellen

Het plangebied voldoet niet aan de eisen die beschermde soorten libellen aan hun habitat stellen. Een negatieve invloed van het plan op deze soorten of hun habitats is uitgesloten.

Overige ongewervelden (kevers, weekdieren en kreeftachtigen)

Het plangebied voldoet aan geen van de habitateisen die de overige beschermde soorten ongewervelden aan hun leefgebied stellen. Een negatieve invloed van het plan op deze soorten of hun habitats is uitgesloten.

Conclusies

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt deel uit van Nationaal Landschap IJsseldelta. De ingreep tast de kernwaarden van het Nationaal Landschap niet aan.

Verder overlappen kleine delen van het plangebied in het zuidwesten met Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht en met de EHS. Zolang het projectgebied buiten de overlapping ligt, is er geen sprake van directe aantasting. Tijdens de aanleg- en gebruiksfase is indirecte aantasting niet uitgesloten. Eventuele gevolgen zijn afhankelijk van werkwijze en de periode van uitvoering. Negatieve effecten zouden kunnen zijn:

- Vervuiling door slib
- Geluidbelasting
- Lichtbelasting

Negatieve effecten op het Natura 2000-gebied zijn mogelijk, maar lijken vooralsnog beperkt. Eventuele effecten zijn afhankelijk van de locatie, de uitvoeringsperiode en de werkwijze. Het is niet wenselijk de zuidwestelijke en zuidoostelijke randen van het plangebied te betrekken bij het project omdat deze delen overlappen met beschermde gebieden. De minste effecten op beschermde gebieden zijn te verwachten wanneer de sluis ten noorden van de huidige keersluis wordt aangelegd. De depositie van slib in het Zwarte Water moet worden voorkomen. Door geluidbelastende werkzaamheden buiten broedseizoen te plannen, wordt effecten op broedvogels voorkomen. De niet-broedvogels zijn weinig gevoelig voor geluid en lichtverstoring. In de komende periode wordt het voorkomen van beschermde natuurwaarden in het kader van Vogelrichtlijn nader onderzocht.

Flora

In het plangebied is één beschermde plantensoort van tabel 1 gevonden. De kans bestaat dat de marginale groeiplaats langs het Meppelerdiep verdwijnt. Aangenomen is dat de beter ontwikkelde groeiplaats langs de uitlaat van het tweede gemaal behouden blijft. Voor soorten van tabel 1 geldt een algemene vrijstelling in geval van ruimtelijke ontwikkeling.

Zoogdieren

In het plangebied is het voorkomen van zoogdieren van tabel 2 en 3 beperkt tot passanten. Er zijn alleen negatieve effecten te verwachten op kleine zoogdieren uit tabel 1. Voor soorten van tabel 1 geldt een algemene vrijstelling van de Flora- en faunawet in geval van ruimtelijke ingrepen.

Vleermuizen

Op basis van de voorlopige resultaten is alleen een effect op Meervleermuis en eventueel Watervleermuis mogelijk wanneer de verbinding tussen Zwarte Water en Meppelerdiep fysiek wordt afgesloten tijdens het actieve seizoen (half maart – begin oktober), bijvoorbeeld door een tijdelijke damwand. In hoeverre dit nadelig is voor de functie van de wateren als foerageergebied kan nog niet worden ingeschat. Op de overige soorten en functies is een negatief effect vooralsnog uitgesloten.

Vogels

Bij uitvoering tijdens het broedseizoen zijn negatieve effecten mogelijk op broedvogels. De enige jaarrond beschermde nestplaats binnen het projectgebied bevindt zich onder de brug.

Aangenomen is dat de brug behouden blijft.

Het onderzoek zal worden aangepast op dit onderdeel. De bestaande brug zal worden gesloopt en vervangen. De toekomstige brug zal, net als de bestaande, mogelijkheden bieden voor vogels om een nestplaats te maken.

Vissen

Het voorkomen van enkele beschermde vissoorten is mogelijk. Alleen voor Rivierdonderpad is specifiek habitat aanwezig. Van geen van de beschermde soorten is het daadwerkelijke voorkomen bekend. Een negatief effect op deze soorten is afhankelijk van de uitvoering van het project. Voor de overige soorten treedt geen habitatverlies op.

Overige soortgroepen

Van de overige soortgroepen komen ten hoogste tabel 1-soorten voor. Het voorkomen is bovendien beperkt tot de delen van het plangebied die buiten de ingreep vallen. Een negatief effect op deze soorten is uitgesloten.

4.7.2 Verslechtings- en verstoringstoets

Naar aanleiding van het natuuronderzoek en overleg met de provincie Overijssel is een verslechtings en verstoringstoets¹⁴ uitgevoerd. Bij de toets is onderscheid gemaakt in de effecten tijdens de aanlegfase en de effecten tijdens de gebruiksfase.

Verslechtering

Onder verslechtering wordt de fysische aantasting van een habitat verstaan. Hiervan is sprake als in een bepaald gebied van deze habitat de oppervlakte afneemt, of wanneer het met de specifieke structuur en functies, die voor de instandhouding van de habitat op lange termijn noodzakelijk zijn, dan wel met de staat van instandhouding met de met deze habitat geassocieerde typische soorten in dalende lijn gaat in vergelijking tot de instandhoudingsdoelstellingen.

Verstoring

In tegenstelling tot kwaliteitsverslechtering heeft verstoring geen directe invloed op de fysische kenmerken van een gebied; een verstoring betreft soorten en is vaak in de tijd beperkt (lawaaï, lichtbronnen, enzovoort). Belangrijke parameters zijn derhalve: intensiteit, de duur en de frequentie van verstoring. Verstoring van een soort in een gebied treedt op wanneer uit de populatiedynamische gegevens betreffende die soort in dat gebied blijkt dat de soort het gevaar loopt niet langer een levensvatbare component van de natuurlijke habitat te blijven.

Onderzoek

Mogelijke effecten

Een project of maatregel kan op verschillende manieren zorgen voor verstoring van soorten en verslechtering van habitats. De volgende effecten zijn in het algemeen mogelijk:

Directe aantasting

¹⁴ Verslechtings- en verstoringstoets, d.d. 4 januari 2011, Bureau Bleijerveld.

- Doden en/of beschadigen van soorten
- Oppervlakteverlies
- Vernietigen van habitats

Indirecte aantasting

- Lichtverstoring
- Visuele verstoring
- Barrièrewerking
- Depositie van milieubelastende stoffen
- Geluidverstoring

Verwachte effecten

Directe aantasting

Doden en/of beschadigen van soorten

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natura 2000-gebied. Een directe aantasting in de vorm van sterfte of beschadiging van HR- of VR-soorten als gevolg van werkzaamheden is daarom niet aan de orde.

Oppervlakteverlies

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natura 2000-gebied. Er treedt daarom geen directe aantasting op in de vorm van oppervlakteverlies van het Natura 2000-gebied.

Vernietigen van habitats

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natura 2000-gebied. Er treedt daarom geen directe aantasting op in de vorm van habitatverlies van het Natura 2000-gebied.

Indirecte aantasting

Lichtverstoring

Het is waarschijnlijk dat in de aanlegfase bouwverlichting gebruikt gaat worden. Omdat alleen tijdens de daguren gewerkt wordt, is bouwverlichting alleen in het winterhalfjaar noodzakelijk. Wel is toepassing van verlichting tijdens de nachtelijke uren om veiligheidsredenen mogelijk. Een negatief effect van verlichting op Natura 2000-gebied wordt tijdens de aanlegfase uitgesloten geacht. Het gebied is in de huidige situatie al verlicht. Daarnaast is de afstand tot het Veldiger Buitenland 190 meter. Tussen het projectgebied en het Buitenland zijn bovendien afschermdende elementen aanwezig in de vorm van dijken, gebouwen en bos.

De toekomstige schutsluis zal om veiligheidsredenen verlicht worden. De huidige keersluis is echter om dezelfde reden ook verlicht. In de gebruikersfase is een negatief effect van verlichting daarom uitgesloten.

Visuele verstoring

Het projectgebied ligt op 190 meter van het Natura 2000-gebied. Het maakt deel uit van een stedelijke zone waar in de huidige situatie al veel menselijke activiteiten plaatsvinden. Verder zijn tussen het projectgebied en het Veldiger Buitenland afscherpende elementen aanwezig in de vorm van gebouwen, dijken en bos. Zowel in de aanleg- als gebruikersfase is visuele verstoring uit te sluiten.

Barrièrewerking

Het projectgebied maakt geen deel uit van het Natura 2000-gebied en ligt daar bovendien buiten. De constructies van de nieuwe sluis zijn niet hoger dan de omliggende bebouwing. Wat betreft de landhabitat is een barrièrewerking zowel in de aanleg- als gebruikersfase uitgesloten.

Tijdens de aanlegfase wordt het kanaal niet gestremd. In de gebruikersfase is de frequentie waarmee de sluis in gebruik is gelijk aan de huidige frequentie. Wat betreft waterhabitat treedt daarom geen verandering op. Zowel in de aanleg- als gebruikersfase treedt geen barrièrewerking op.

Depositie van milieubelastende stoffen

Van het merendeel van de werkzaamheden tijdens de aanlegfase is significante uitstoot van milieubelastende stoffen uitgesloten. Omdat de waterbodem van het projectgebied vervuild is, is de activiteit baggeren potentieel wel belastend. Belasting van het Natura 2000-gebied kan optreden in geval van lozing van slib in het Zwarte Water en in geval van meegevoerd opgewerveld slib vanuit het stroomopwaarts gelegen projectgebied. De waterbodem van het projectgebied is zwaar vervuild (klasse C). Dergelijke grond geldt als niet toepasbaar en dient in speciale depots te worden gestort. Van lozing van slib in het Zwarte Water is daarom geen sprake. Betreffende het baggeren van klasse C-slib, gelden strenge milieuvoorschriften om mobilisatie van vervuilde deeltjes te voorkomen. De waterbodem in het projectgebied dient daarom te worden gebaggerd met een milieuknijper. Deze bestaat uit een gesloten constructie die speciaal is ontworpen op mobilisatie van vervuild slib tegen te gaan. Hoewel enige mobilisatie niet is te voorkomen, wordt een significante depositie in het Natura 2000- gebied uitgesloten geacht. Het verwijderen van vervuild slib kan op de langere termijn bovendien als een positief effect worden beschouwd.

Geluidsverstoring

Uit de gegevens blijkt dat Kwartelkoning de enige aangewezen broedvogel is die in de omgeving van het projectgebied kan voorkomen. De afstand tot het projectgebied is circa 600 meter. Met betrekking tot het vervangen van de afmeervoorzieningen in het mondingsgebied van het Meppelerdiep is de afstand geringer, circa 500 meter. Sommige werkzaamheden tijdens de aanlegfase gaan gepaard met hogere geluidsbelastingen dan gebruikelijk is in het gebied.

Uit onderzoek blijkt dat sommige vogelsoorten gevoelig zijn voor hoge geluidbelastingen. De mate van gevoeligheid is afhankelijk van de communicatiemethoden, de wijze van foerageren en de periode waarin de soort actief is. Er wordt aangenomen dat geluidsverstoring eerder optreedt wanneer deze samen gaat met visuele verstoring. Onderzoek naar het effect van wegverkeer op Vogelrichtlijnsoorten heeft voor Kwartelkoning geen significant effect opgeleverd. In de effectenindicator van het Ministerie van EL&I is Kwartelkoning aangemerkt als ongevoelig voor geluids- en trillingsverstoring. De indicator geeft geen nadere details over de mate van ongevoeligheid. Om verschillende redenen wordt verstoring van Kwartelkoning als gevolg van de werkzaamheden uitgesloten. De redenen zijn:

- De afstand tussen broedgebied en de geluidsbron is aanzienlijk met minimaal 500 meter. Het grootste deel van het projectgebied ligt op een grotere afstand
- Tussen het projectgebied en het broedgebied liggen afscherpende elementen in de vorm van dijken, gebouwen en bos
- Kwartelkoning is voornamelijk 's nachts actief. In deze periode treedt de geluidsbelasting niet op
- De geluidsbelasting gaat niet samen met visuele verstoring
- De geluidsbelasting is van tijdelijke aard

De habitatsoorten Kleine modderkruiper en Bittervoorn zijn niet specifiek behandeld, omdat voor het Vogelrichtgebied geen neventoelen zijn geformuleerd. Overigens zijn effecten op habitatsoorten uit te sluiten vanwege het feit dat het gehele mondingsgebied niet voldoet aan de habitateisen van beide soorten.

Het gebruik van de sluis in de toekomstige situatie verschilt nauwelijks van het huidige gebruik. De voornaamste geluidsbelasting is afkomstig van de scheepvaart. Deze belasting blijft ongewijzigd. Verstoring door geluid tijdens de gebruikersfase is uitgesloten.

Conclusie

Aanlegfase

Dit het onderzoek komt naar voren dat directe effecten - doden en/of beschadigen van soorten, oppervlakteverlies en vernietigen van habitats - niet optreden. Het optreden van indirecte verstoring door licht, visuele aanwezigheid en barrièrewerking is uitgesloten. Depositie van milieuvervuilende stoffen treedt hoogstwaarschijnlijk in lichte mate op door enige mobilisatie van vervuilde deeltjes tijdens het baggeren. Omdat de baggerwerkzaamheden aan strenge milieuvoorschriften zijn gebonden, blijft de depositie beperkt en is als niet significant te beschouwen. Geluidsverstoring treedt in het noordelijke deel van het Natura 2000 op. In dit deel van het gebied is geen geschikt habitat aanwezig voor Roerdomp, Porseleinhoen, Zwarte stern en Grote karekiet. Wel kan hier Kwartelkoning voorkomen.

Op grond van de afstand tot het projectgebied, de ecologie van de soort en ongevoeligheid van Kwartelkoning voor geluidverstoring, wordt een significant effect van de geluidsbelasting uitgesloten.

De optredende verstoringen zijn niet significant mits wordt voldaan aan enkele voorwaarden. Met betrekking tot depositie dient gewerkt te worden volgens milieuvorschriften. Met het oog op geluidsverstoring van Kwartelkoning dienen in de periode half mei tot en met begin september buiten de daguren geen werkzaamheden te worden verricht die gepaard gaan met hoge geluidsbelastingen. Deze voorwaarden moeten worden vastgelegd in een vergunning.

Gebruikersfase

De nieuwe sluis is niet van invloed op het scheepvaartverkeer. De enige verandering die met de reconstructie wordt bewerkstelligd is een reductie van het aantal scheepvaartstremmingen. Indirecte of directe effecten treden hierdoor niet op. Het gebruik van de schutsluis zelf veroorzaakt geen storende effecten. Ten slotte heeft de nieuwe sluis geen effect op de verbinding tussen Zwarte Water en Meppelerdiep.

Eindconclusie

Tijdens de gebruiksfase treedt geen verslechtering of verstoring op. De instandhoudingsdoelstellingen en kernopgaven van het gebied worden niet aangetast.

Als gevolg van de aanleg van de schutsluis treedt geen verslechtering en geen significante verstoring van het Natura 2000-gebied op mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Om significante verstoring in de aanlegfase te voorkomen dient bij het baggeren te worden gehandeld volgens de geldende milieuvorschriften en geluidsintensieve werkzaamheden mogen alleen gedurende de daguren worden uitgevoerd in de periode half mei - begin september. Om deze voorwaarden vast te leggen, is het aanvragen van een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet noodzakelijk.

De provincie Overijssel heeft te kennen gegeven dat met het opnemen van de hierboven genoemde voorwaarden in de vergunning, wordt voldaan aan de vereisten. Er is voldoende zicht op een verleende vergunning, voordat met de werkzaamheden gestart wordt. Daarmee is de haalbaarheid van dit plan op het aspect natuur aangetoond.

4.8 Verkeer

Verkeer over de vaarweg

De vaarweg Meppelerdiep verbindt Meppel via het Zwarte Water met het IJsselmeer en via het Zwolle-IJsselkanaal (en de Spooldersluis) met de IJssel. Voor het goederenvervoer van en naar de regio speelt de vaarweg een belangrijke rol. Daarnaast maakt ook de recreatievaart veel gebruik van het Meppelerdiep.

Het Meppelerdiep is een zogenaamde 'Overige hoofdvaarweg' en benoemd als klasse Va vaarweg gezien de hoeveelheid vervoerd gewicht. Conform de Richtlijnen Vaarwegen 2005 moet een klasse Va hoofdvaarweg geschikt zijn voor schepen van 110 meter lengte en 11,40 meter breedte, een maatgevende diepgang van 3,50 meter en 4-laags containervaart.

De huidige keersluis is gebouwd voor scheepvaartklasse III en voldoet qua doorvaartbreedte en drempeldiepte niet aan de eisen van vaarwegklasse Va. Er wordt echter wel klasse Va scheepvaart gedoogd, dit is vastgelegd in het Binnenvaart Politie Reglement. Volgens de Richtlijnen Vaarwegen 2005 is een kielspeling van 1,05 m vereist, de gedoogde kielspeling is 0,25m. Hierdoor is toch nog een diepgang mogelijk van 3,25 m (bij een waterstand op NAP) maar deze neemt evenredig af bij lagere waterstanden. Grote schepen varen langzaam door de sluis omdat ze anders te diep steken en het risico lopen de drempel te raken. Toch is de drempel sinds 2002 volgens bekende incidenten vier keer aangevaren. Na een schadevaring worden de sluisdeuren getest om de hoogwaterveiligheid te kunnen garanderen. Ook komt het voor dat met name grotere geladen schepen door de sterke stroming in de doorvaartopening de sluis niet kunnen passeren en moeten wachten.

De bereikbaarheid van de vaarweg IJsselmeer - Meppel wordt bepaald door: de stremmingen ter hoogte van de Meppelerdiepsluis en de doorvaarthoogte en bedieningstijden van de bruggen.

Het grootste deel van het jaar staat het Meppelerdiep in open verbinding met het IJsselmeer. Het waterpeil op het Meppelerdiep is dan ook nagenoeg gelijk aan het peil van het IJsselmeer (zomerstreefpeil NAP -0,20m, winterstreefpeil NAP -0,40m). Bij waterstanden bij de keersluis hoger dan NAP +0,50m en lager dan NAP -0,50m wordt de keersluis gesloten en is de vaarweg gestremd. Deze stremmingen vinden vooral plaats van september tot maart.

De betrouwbaarheid van de vaarweg naar Meppel wordt sterk verbeterd met de ombouw van keersluis naar schutsluis. In de huidige situatie met alleen een keersluis is er geen zekerheid van passage omdat de keersluis in de periode van september tot en met maart relatief onverwachts gesloten kan worden en scheepvaart onmogelijk is. De betrouwbaarheid is daardoor beperkt. Bij ombouw tot een schutsluis is passage vrijwel het hele jaar mogelijk. Een schutsluis heeft daardoor een veel grotere betrouwbaarheid dan een keersluis. De mate van betrouwbaarheid wordt afgemeten aan het streefbeeld dat een vaarweg 98,5 % van de tijd beschikbaar moet zijn.

Autoverkeer

De kruising met het Meppelerdiep veroorzaakt in de zomer, wanneer de bruggen lang open staan vanwege de recreatievaart voor opstoppen op de weg (4 à 5 keer per uur). De gemiddelde openingsduur bedraagt 3,6 minuten. De wegverkeerfile is doorgaans binnen 5 à 10 minuten na de start van de bedieningscyclus weer opgelost.

4.9 Watertoets

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verplicht de Watertoets uit te voeren. De Watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten.

Waterhuishouding

Het plan loopt geen verhoogd risico op wateroverlast als gevolg van overstromingen. Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. In het verleden is er in of rondom het plangebied geen wateroverlast of grondwateroverlast geconstateerd. De toename van het verharde oppervlak is minder dan 1.500 m².

Voorkeursbeleid hemelwaterafvoer

In het plan wordt gestreefd het voorkeursbeleid van het waterschap op te volgen. Als de hemelwaterafvoer (a) niet wordt aangesloten op een gescheiden rioolstelsel, (b) of er wordt niet afgekoppeld van het bestaande rioolstelsel is oppervlakkige afvoer en infiltreren in de bodem uitgangspunt. Als infiltratie in de bodem niet mogelijk is, is lozing op het oppervlaktewater via een bodempassage gewenst. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

Het gebruik van materialen

Het waterschap is verantwoordelijk voor een goede waterkwaliteit van het regionale watersysteem. Om verontreiniging van het watersysteem te voorkomen adviseert het waterschap om materialen zoals lood, koper en zink niet te gebruiken als het hemelwater vrij afstroomt naar het watersysteem.

Wetgeving lozen in oppervlaktewater

In het plan vindt een lozing plaats van water in oppervlaktewater. Hemelwater van schone oppervlakken (zoals daken en tuinen) mag rechtstreeks geloosd worden. Hemelwater dat van een parkeerterrein afstroomt (of anderszins) vervuild raakt, dient via een bodempassage af te worden geleid. Indien grondwater wordt onttrokken tijdens de aanleg en geloosd wordt in oppervlaktewater dan gelden er specifieke regels.

Wetgeving grondwateronttrekking

Ten behoeve van de uitvoering van het werk aan de Meppelerdiepsluis wordt geotechnisch onderzoek uitgevoerd. RWS heeft daarvoor externe deskundigheid ingeschakeld. Het onderzoek wordt uitgevoerd door Fugro Ingenieursbureau. Grondwater is een van de aspecten die daarbij uiteraard aan de orde zal komen. Verder zal er op basis van het geotechnisch onderzoek ook een bouwkundig onderzoek worden uitgevoerd om de gevolgen voor de omgeving zo compleet mogelijk in beeld te krijgen. Uiteraard geldt in zijn algemeenheid dat de voorbereiding en uitvoering van het werk met de grootst mogelijke zorgvuldigheid wordt aangepakt.

Gezien de verschillende belangen, die partijen hebben bij het grondwater, is het beheer van het grondwater wettelijk geregeld in de Waterwet. In het kort komt het er op neer dat voor grote grondwateronttrekkingen een vergunningsplichtig geldt. Voor kleinere onttrekkingen geldt een meldingsplicht.

Wetgeving werken binnen beschermingszone waterstaatswerken

De nieuw aan te leggen schutsluis in het Meppelerdiep ligt in een primaire waterkering. Zowel de huidige keersluis als de aan te leggen schutsluis zijn onderdeel van de waterkering. Voor werkzaamheden binnen (de beschermingszone van) een waterkering is een watervergunning nodig. De initiatiefnemer heeft hierover al contact gehad met het waterschap.

Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft het Waterschap Reest en Wieden geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen en de nadere beoordeling door het waterschap hebben er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding.

‘De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen conform de Handreiking Watertoets III. Waterschap Reest en Wieden geeft een positief wateradvies’.

5 Toelichting op de regels

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit de plantoelichting, regels en verbeelding. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende gedeelte van een bestemmingsplan. En zijn aan elkaar gerelateerd. Dit betekent dat de verbeelding en de regels altijd in samenhang moeten worden gebruikt. De plantoelichting is bedoeld om de verbeelding en de regels te verduidelijken en om gemaakte keuzen te verantwoorden aan de hand van ruimtelijk beleid.

5.2 Toelichting op de verbeelding

Voor de verbeelding wordt als ondergrond de basiskaart Zwartewaterland gehanteerd. Deze basiskaart bestaat uit de Grootchalige Basiskaart van Nederland (GBKN) met gemeentelijke aanvullingen in de vorm van extra meetgegevens.

Alle gronden die binnen het plangebied vallen hebben een bestemming gekregen op de verbeelding, waaraan soms een aanduiding is toegevoegd. Deze bestemmingen en aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien in de regels hieraan een betekenis wordt gegeven. De begrenzingen van de bestemmingen volgen zoveel mogelijk geografische, topografische en/of kadastrale grenzen. Daar waar dat niet mogelijk bleek, is gekozen voor een meer praktische benadering. De schaal van de verbeelding kan met behulp van de computer door de gebruiker naar keuze worden ingesteld.

5.3 Toelichting op de regels

De regels zijn een juridische vertaling van het planologisch/ruimtelijk beleid van de gemeente, provincie en het rijk. De regels zijn een juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en bebouwing, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bebouwing. Bij het opstellen van de regels is geprobeerd om de regels zo beperkt mogelijk te houden door alleen te regelen wat nodig is. Dit heeft alsnog geleid tot een bestemmingsplanregeling met 15 artikelen.

De planregels van dit bestemmingsplan zijn opgedeeld in vier hoofdstukken:

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

De inhoud van de verschillende hoofdstukken wordt als volgt toegelicht.

5.3.1 Hoofdstuk 2 bestemmingsregels

In hoofdstuk 2 van de regels worden de op de verbeelding aangegeven bestemmingen omschreven en wordt toegelicht op welke wijze de gronden en opstallen gebruikt mogen worden.

Artikel 3 Bedrijf

Deze bestemming heeft betrekking op de Rijkswaterstaatkavel waar bebouwing staat ten behoeve van het dijk- en waterbeheer. Uitgesloten zijn grote lawaaimakers zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Artikel 4 Groen

De gronden met deze bestemming ligt op de landtong. Rekening is gehouden met de mogelijkheid dat de bebouwing van de sluis ook op deze gronden komen te liggen.

Artikel 5 Kantoor

De gronden waarop de bebouwing voor de bediening van het sluizencomplex staan hebben een kantoorbestemming gekregen. Eventuele nieuwe bebouwing dient op de zelfde locatie te liggen als het huidige gebouw.

Artikel 6 Verkeer

De Hasselterdijk heeft de bestemming Verkeer. Hier zijn 1+1 rijstroken mogelijk. Dat wil zeggen per rijrichting één rijstrook.

Artikel 7 Verkeer - Verblijfsgebied

De onbebouwde gronden rondom het bedieningsgebouw voor de sluizen zijn als verblijfsgebied bestemd.

Artikel 8 Water

De delen van de vaarweg die buiten het gebied waar de sluizen gerealiseerd kunnen worden liggen, hebben de bestemming Water.

Artikel 9 Water - Waterkering

Het deel van de vaarweg waarbinnen de sluizen gebouwd kunnen worden hebben de bestemming Water - Waterkering gekregen. De maatvoering van de bebouwing ten behoeve van de sluizen en de brug zijn in Normaal Amsterdams Peil aangegeven.

Artikel 10 Waterstaat - Waterkering

De gronden met een waterkerende functie hebben de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering. Er is een afstemmingsbepaling opgenomen. Bouwwerken zijn alleen toegestaan indien de belangen van de waterkering niet onevenredig worden geschaad. Burgemeester en wethouders vragen de waterbeheerder om advies. Burgemeester en wethouders kunnen hiertoe een termijn stellen waarbinnen het advies moet zijn ontvangen. Deze afstemmingsbepaling is opgenomen omdat de vergunningen op grond van de Waterwet niet onder de omgevingsvergunning van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vallen.

Voor de uitvoering van een bouwwerk geen gebouw zijnde of van werkzaamheden is er een vergunningstelsel (voorheen aanlegvergunningstelsel) opgenomen. Dit vergunningstelsel dient ter bescherming van de waterkerende functie van het gebied. Overigens geldt dit vergunningstelsel op grond van artikel 5.10 van de Waterwet niet voor het gebied dat is begrepen in een vastgesteld projectplan op grond van de Waterwet.

Artikelen 11 tot en met 14 Algemene regels.

In deze bepalingen zijn regels opgenomen die gelden voor het gehele plangebied.

De geluidzone - industrielawaai heeft betrekking op de geluidscontour van het gezoneerde bedrijventerrein 'Zwarte Water' in Hasselt en het gezoneerde bedrijventerrein 'Meppelerdiep' in Zwartsluis.

6 Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het project Meppelerdiepsluis is opgenomen in het MIRT projectenboek 2010 (onder de noemer Vaarweg Meppel - Ramspol, keersluis Zwartsluis). Het MIRT projectenboek is een bijlage bij de Rijksbegroting. In dit boek is een taakstellend budget van 47 miljoen euro opgenomen voor het project.

Gelet op het bovenstaande is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan 'Meppelerdiepsluis' voldoende aangetoond.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraakreactie van de heer Siebert en mevrouw Bruins

1	Inspraak reactie	Antwoord
a.	Het bestemmingsplan projecteert een hoog en groot bedieningsgebouw tegenover mijn woning. Vanuit het brugwachtersgebouw kijken de brugwachters uit op de sluis en de brug. Daarmee kijken ze recht in mijn woning en terras. Dit schaadt mijn privacy. Ook alle camera's rond de brug en de sluis schaden mijn privacy.	Camerabeelden worden daar waar het gaat om privacy gevoelige zaken geblokt. Het bedieningsgebouw wordt bewust niet vlak aan het Meppelerdiep gebouwd, maar tegen het gemaal aan om de inijk zoveel mogelijk te minimaliseren. De inijk vanaf het toekomstig bedieningsgebouw is groter dan vanaf het huidige bedieningsgebouw en iets groter dan vanuit de dienstwoning. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
b.	Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat de doorvaart onder de brug breder wordt. Hierdoor komt de kademuur 3 tot 4 meter dicht naar mijn woning toe. Ik vraag me af of het wel veilig is dat de afstand tussen mijn woning en het water kleiner wordt?	Eén van de doelen van het project Meppelerdiepsluis is het opwaarderen van de doorvaart ter plaatse van de keersluis naar moderne maatstaven voor scheepvaartklasse Va. Hierdoor kan het scheepvaartverkeer vlot en veilig de doorvaart kan passeren. De doorvaartbreedte onder de brug wordt hierdoor een stuk breder dan in de huidige situatie. De maximale toegestane snelheden voor de scheepvaart veranderen niet. De onderdoorgang van de brug wordt ontworpen als een keersluis met een enkelstrooksprofiel. Er kunnen dus niet twee vrachtschepen tegelijk de brug passeren. In de praktijk zal de beroepsvaart daarom het midden van de vaarweg opzoeken om vlot en veilig door te kunnen varen. Het gevaar voor aanvaringen met de kade is daardoor klein. Al deze aspecten maken dat de

		kans op aanvaringen tussen schepen of van schepen met constructies in de toekomstige situatie kleiner wordt dan in de huidige situatie. Dit geldt ook ter hoogte van Tjalk 18. Geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting. Het onderdeel veiligheid uitbreiden met bovenstaand antwoord.
c.	Doordat de doorvaart breder wordt kunnen schepen sneller de brug passeren. Dat geldt ook voor schepen met een gevaarlijke lading; de zogenaamde kegelschepen. Doordat de schepen de brug sneller kunnen passeren, is de kans op een botsing groter. Omdat ik zo dicht bij de brug woon, vraag ik me af of de passage niet onveilig wordt?	Eén van de doelen van het project Meppelerdiepsluis is het opwaarderen van de doorvaart ter plaatse van de keersluis naar moderne maatstaven voor scheepvaartklasse Va. Hierdoor kan het scheepvaartverkeer vlot en veilig de doorvaart kan passeren. De doorvaartbreedte onder de brug wordt hierdoor een stuk breder dan in de huidige situatie. De maximale toegestane snelheden voor de scheepvaart veranderen niet. De onderdoorgang van de brug wordt ontworpen als een keersluis met een enkelstrooksprofiel. Er kunnen dus niet twee vrachtschepen tegelijk de brug passeren. In de praktijk zal de beroepsvaart daarom het midden van de vaarweg opzoeken om vlot en veilig door te kunnen varen. Het gevaar voor aanvaringen met de kade is daardoor klein. Al deze aspecten maken dat de kans op aanvaringen tussen schepen of van schepen met constructies in de toekomstige situatie kleiner wordt dan in de huidige situatie. Zie de reactie onder 2 o. voor kegelschepen met een gevaarlijke lading. Zie B.
d.	Doordat de watergang breder wordt, zullen de schepen dicht langs mijn woning varen. Zoals ook bij punt c is aangegeven leidt dit tot onveiligheid. Ik vraag me af of de doorgang wel breder mag? Hoe groot mag de afstand tussen mijn woning en de sluis/brug wettelijk zijn?	Er zijn geen wettelijke bepalingen voor afstanden van vaarweg tot bebouwing. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
e.	Ik heb twijfels of mijn woning wel bereikbaar is tijdens de werkzaamheden.	Rijkswaterstaat zorgt er voor dat de bewoners hun woningen kunnen bereiken met zo min mogelijk hinder. Dit geldt ook voor de woning aan de Tjalk 18. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

f.	Kabels en leidingen liggen erg dicht langs mijn woning. Ik vraag me af of er wel veilig kan worden gewerkt? Zeker gezien de gasleiding die erg dicht langs de woning ligt.	Er wordt veilig gewerkt volgens strenge richtlijnen. Om de nieuwe sluis en brug te kunnen bouwen zal rekening gehouden moeten worden met de aanwezige kabels en leidingen. Indien nodig moeten deze - tijdelijk- worden verlegd. Rijkswaterstaat heeft in beeld welke kabels en leidingen in het projectgebied aanwezig zijn. De aannemer draagt zorg voor de kabels en leidingen. De aannemer moet voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen. Die gelden uiteraard ook voor de gasleidingen. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
g.	De drie jaren dat er wordt gebouwd aan brug en sluis, zullen veel overlast opleveren. Ik verwacht dat de hinder te groot zal zijn, en dat de belasting lichamelijk en emotioneel te groot zal zijn. Dat geldt voor ons beiden, maar ook voor mijn honden. Ik zou willen weten wat er gedaan gaat worden om de overlast te voorkomen.	De bouw van het werk zal hinder opleveren voor de bewoners in de omgeving. Rijkswaterstaat schrijft eisen voor en verwijst naar richtlijnen waaraan opdrachtnemers zijn gebonden. De woning aan de Tjalk 18 is geen onderdeel van het projectgebied maar staat er wel pal naast. Rijkswaterstaat begrijpt dat de bewoners van dit pand veel hinder zullen gaan ervaren en blijft met de bewoners in gesprek om een passende oplossing te zoeken. Wat een passende oplossing is wordt in overleg met de heer Siebert en Mevrouw Bruins bepaald. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

Inspiraakreactie van de bewoners van De Tjalk 8 tot en met 16

2	Inspiraak reactie	Antwoord
a.	Met de realisatie van de Meppelerdiepschutsluis met daarbij een nieuwe brug, die 85 cm hoger 'moet' komen te liggen dan de huidige, wordt het uitzicht vanuit de woningen zwaar aangetast, zo niet, geheel teniet gedaan. Hiermee vervalt de functionaliteit van onze woningen. En daarmee gaat het woongenot verloren. Het verlies van uitzicht, de functionaliteit van onze woningen, de vermindering van direct lichtinval en de vermeerdering van de inkijk zijn voor ons de zwaarst wegende redenen om deze zienswijze in te dienen. Bij het doorgaan van de plannen in deze vorm speelt tegelijkertijd ook de financiële	De verhoging van de Hasselterdijk ter hoogte van de woningen aan de Tjalk 8 tot 16 zal minder zijn dan 85 cm, omdat de weg al gedaald is tussen de brug en de Tjalk 16. Vanaf het hoogste punt (het midden van de brug) zal de weg over een lengte van ongeveer circa 75 meter dalen naar 0cm verhoging (zie ook reactie 2i). Rijkswaterstaat stelt daarnaast strenge eisen aan de dikte van de nieuwe brug om deze zo beperkt mogelijk te houden. Door de verhoging van de weg neemt het uitzicht vanuit de woonkamer op de 1 ^e verdieping van de woningen van de Tjalk 8 - 16 in de richting van het Zwartewater af. De

	schade, die wij zullen lijden door de verhoging van het talud.	mate waarin dit uitzicht afneemt verschilt per adres en hangt af van de Ausgangssituatie en de mate waarin de weg lokaal wordt verhoogd. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
b.	Hoe verhoudt zich de weidsheid van het gebied welke wordt genoemd in het strategische visiedocument voor de ontwikkelingsplannen rond het stroomgebied van het Zwarte Water met het dagelijkse uitzicht van burgers? Het hoger neerleggen van de brug met daarbij een hoger talud laten zich moeilijk inpassen in de omgeving. De maximale bouwhoogte van 17 m voor de brug en de 20,5 maximale overspanning zijn buiten proporties in de projectomgeving. Er komen veel belangen bij elkaar in dit project, maar het bewonersbelang kan en mag hierin geen ondergeschikte rol spelen. Daar krijgt het nu alle schijn van.	Rijkswaterstaat heeft op verschillende manieren rekening gehouden met de inpassing van de brug in de omgeving. Allereerst door af te wijken van de standaardnormen uit de Richtlijn Vaarwegen voor vrije doorvaarthoogten onder gesloten bruggen. Volgens de Richtlijn Vaarwegen moet een onderdoorvaarthoogte worden gehanteerd van 7,0 meter. Dan kunnen alle schepen van klasse IV en 3-laags containervaart de brug passeren zonder brugopeningen. Dit alternatief is niet inpasbaar in de omgeving. Hypothetisch zou de verhoging van de Hasselterdijk voor de woning ter hoogte van de Tjalk 8 - 16 dan in de orde van grootte van 1,5 à 2 meter bedragen. Andere logische verhogingen van de brughoogte (zoals 2-laags containervaart) die eenvoudig inpasbaar zijn in de omgeving, zijn omwille van de bezwaren van direct omwonenden niet doorgevoerd. Om de toekomstige situatie niet te verslechteren ten opzichte van de huidige situatie wordt alleen de toekomstige zomerpeilverhoging van 30 cm op het IJsselmeer verdisconteerd in de brugverhoging. Rijkswaterstaat stelt strenge eisen aan de dikte van de nieuwe brug om deze binnen de mogelijkheden zo dun mogelijk te houden. Door middel van een ambitiedocument is de vormgeving en inpassing afgestemd met het strategische visiedocument 'Een dag langs het Zwarte Water' van de gemeente. Het ambitiedocument is goedgekeurd door de welstandscommissie en het college van B&W. Geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting.
c.	In hetzelfde visiedocument wordt aangegeven dat de barrièrewerking van de provinciale wegen verminderd zou moeten worden. Hoe anders is dit wanneer het talud van de Hasselterdijk/provinciale weg N331 omhoog wordt gebracht om aan te sluiten bij de hogere	Het visiedocument 'Een dag op het Zwarte Water' spreekt in het kader van de barrièrewerking over de provinciale wegen in relatie tot de onderlinge samenhang van (woon)buurten. De barrièrewerking van de provinciale wegen is vooral het geval bij de N334 aangezien deze weg het centrum scheidt van de

	brug. Deze permanente verandering is buitengewoon ongewenst en volgens ons ook onnodig.	woongebieden ten noorden van deze weg. In het geval van de Hasselterdijk/N331 is sprake van een weg op een dijk, aan de rand van de bebouwde kom. Hiermee wordt niet een ruimtelijke barrière bedoeld in het kader van het visiedocument. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
d.	De verhoging van de brug zal nauwelijks winst opleveren. De verhoging zou onder andere nodig zijn om de druk op het aantal brugheffingen niet te zeer te laten oplopen. Maar zoals de toelichting op het Voorontwerp Bestemming op pagina 8 al aangeeft is de hinder er vooral in de zomer. Meer dan 50% van alle heffingen zijn voor recreatievaart en 80% daarvan vindt in de maanden juni, juli en augustus plaats. Dit wordt veroorzaakt door het hoge aandeel recreatie(zeil)vaart op het Meppelerdiep/Zwarte Water. Het Meppelerdiep maakt dan ook deel uit van de staandemastroute van en naar Friesland. De verhoging van de brug heeft geen enkel effect op de heffingen voor de recreatieve zeilvaart aangezien de doorvaarthoogte zelfs voor kleine open zeilbootjes (type valk) onvoldoende blijft. De brughoogte geeft voor de recreatieve (zeil)vaart, welke we juist willen stimuleren in Zwartewaterland om aan te meren, geen verschil. De wijziging van de dimensionering van de brug (vooral breder) heeft wel een positief effect op de stremmingsduur voor het wegverkeer. Meer plezier(zeil)boten kunnen de brug tegelijkertijd passeren. Dat levert tijdswinst op bij opening van de brug.	Door de bredere doorvaartopening zal de duur van de passage van de brug vooral voor grote beroepsschepen afnemen. Kleinere schepen ondervinden slechts een minimale versnelde passage. Als niet wordt geanticipeerd op de peilstijging van het IJsselmeer zal de frequentie van openen en de jaarlijkse openingsduur echter sterk toenemen. Deze toename van de jaarlijkse openingsduur van de brug kan niet voldoende worden gecompenseerd door de relatief kleine afname van de gemiddelde duur per opening als gevolg van een ruimere doorvaart voor grotere schepen. Het aandeel grotere schepen (klasse V) is hiervoor veel te klein. De verkeersoverlast op de N331 wordt door deze langere openingsduur vergroot. Volgens de provincie Overijssel (de beheerder van de weg) heeft de huidige openingsduur een kritisch punt bereikt voor wat betreft de gevolgen voor het wegverkeer. Met deze belangen is bij de variant-keuze nadrukkelijk rekening gehouden en de keuze voor de brughoogte is hierop zoveel mogelijk afgestemd. een aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
e.	De schippersvereniging Schuttevaer heeft, bij monde van voormalig voorzitter Veuger, aangegeven dat de doorvaarthoogte voor hen niet zo'n zwaarwegend kwestie is, zolang de brug maar bediend wordt. En naar het zich laat aanzien, zal de bediening juist ruimer zijn, als straks de brug ook op afstand is te bedienen.	Rijkswaterstaat heeft in dit complexe project bij het bepalen van de doorvaarthoogte en daarmee van de nieuwe brughoogte rekening te houden met een veelheid aan belangen. Het is vrijwel onmogelijk om volledig aan al deze belangen tegemoet te komen. De afwegingen die zijn gemaakt, zijn met alle betrokken partijen (gemeente, provincie, waterschap) besproken

		en worden door al deze partijen gedeeld. Overigens heeft Koninklijke Schuttevaer in de gesprekken met Rijkswaterstaat, wel aangegeven dat zij het van belang vinden dat de huidige doorvaarthoogte niet wordt verminderd. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
f.	De winst voor het wegverkeer ten aanzien van brugopeningen voor de beroepsvaart is gelegen in het feit dat de dimensionering van de nieuwe brug c.q. doorvaart sterk wordt vergroot. Hierdoor ondervinden beroepsschepen minder problemen (bv. 'tegendruk' van afvoer van Meppelerdiep) om de opening door te varen. Ook het manoeuvreren hoeft minder voorzichtig en door de grotere diepgang kan men met meer snelheid over de drempel varen. De brug wordt daarmee een eenvoudiger en sneller te nemen horde. Het bovenstaande zal er dan ook toe leiden dat de stremmingsduur van de N331 bij een openstaande brug per opening zal worden gereduceerd. Naast het aantal openingen is de openings- of stremmingsduur van de brug is een belangrijk aspect, Het laatste is echter door RWS in de afweging voor een hogere brug buiten beschouwing is gelaten.	Rijkswaterstaat heeft in dit complexe project bij het bepalen van de doorvaarthoogte en daarmee de nieuwe brughoogte rekening te houden met een veelheid aan belangen, dat het vrijwel onmogelijk is om volledig aan al deze belangen tegemoet te komen. De afwegingen die zijn gemaakt, zijn met alle betrokken partijen (gemeente, provincie, waterschap) besproken en worden door al deze partijen gedeeld. Zie ook het antwoord onder d. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
g.	RWS geeft in gesprekken met ons aan dat zij voor de ontwerpuitgangspunten gebonden zijn aan de richtlijn Hoofdvaarwegen 2005. Wanneer de ontwerpuitgangspunten voor een brug behorend bij de vaarwegklasse van het Meppelerdiep strikt gehanteerd zouden worden, dan behoorde de brug op 7,80 m te komen liggen in de nieuwe situatie. Deze richtlijn wordt door RWS niet gevolgd, omdat het niet inpasbaar is in de omgeving. Dat 7,80 m niet inpasbaar is zijn wij het mee eens, maar ook een hoogte van 5,60 past niet in de omgeving. De richtlijn Hoofdvaarwegen 2005 geeft dan ook juist richtlijnen voor de ontwerpfase. Vaak zijn de	Rijkswaterstaat heeft in dit complexe project bij het bepalen van de doorvaarthoogte en daarmee van de nieuwe brughoogte rekening te houden met een veelheid aan belangen. Het is vrijwel onmogelijk om volledig aan al deze belangen tegemoet te komen. De afwegingen die zijn gemaakt, zijn met alle betrokken partijen (gemeente, provincie, waterschap) besproken en worden door al deze partijen gedeeld. Zie ook antwoord onder b Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

	omgevingsfactoren niet ideaal en moet men concessies doen aan deze richtlijnen. Binnen dit project wordt dit ook zeker gedaan. Bijvoorbeeld aan de invaart van het Meppelerdiep vanaf het Zwarte Water, deze is voor wat betreft een veilige invaart verre van optimaal. Aanpassingen van de bochtradius zijn vanwege het omliggende Natura 2000 gebied nauwelijks te maken. Men doet dus duidelijk concessies. Echter ten aanzien van de hoogteligging wenst RWS dit niet te doen om de bewonersbelangen te dienen.	
h.	RWS doet voor haar zelf echter wel concessies aan de hoogte. Met de nu voorgenomen verhoging van 85 cm is het namelijk net mogelijk om tussen de nieuwe Meppelerdiepbrug en de vaste brug over de openingen van spuigaten van gemaal Zedemuden deze 85 cm extra hoogte te winnen. RWS voorkomt met deze hoogte dat ook deze vaste brug aangepast moet worden. De aanpassing aan deze vaste brug zou tot veel extra kosten hebben geleid.	Rijkswaterstaat heeft in dit complexe project bij het bepalen van de doorvaarthoogte en daarmee van de nieuwe brughoogte rekening te houden met een veelheid aan belangen, Het is vrijwel onmogelijk om volledig aan al deze belangen tegemoet te komen. De afwegingen die zijn gemaakt, zijn met alle betrokken partijen (gemeente, provincie, waterschap) besproken en worden door al deze partijen gedeeld. Zie ook antwoord onder b. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
i.	RWS heeft zelf tot een jaar geleden een verhoging ook niet nodig/noodzakelijk gevonden. Een verhoging zou te weinig effect hebben (zie projectplan bijlage 1: Verkenning doorvaarthoogte brug Meppelerdiep pag. 130). In het projectplan staat verder dat er niet geanticipeerd wordt op een toekomstige verhoging van het IJsselmeerpeil. En dat er bij de realisatie van de nieuwe brug geen doorvaarthoogtebeperking is vanwege de beweegbare brug. Maar hier komt RWS nu op terug. Dus waar we na het verschijnen van het projectplan nog werden gerustgesteld, dat er voor de aanwonende van het talud nauwelijks iets zou veranderen. Hoe anders is dat sinds september vorig jaar geworden. Als enige belangengroep ondervinden we nu, tijdens en na de bouw schade van dit project.	In de planstudiefase - die tot januari 2009 liep - van het project heeft men zich geconcentreerd op de hoofdlijnen. Destijds was het beleid aangaande de zomerpeilverhoging op het IJsselmeer, dat nu in het Nationaal Waterplan is opgenomen, nog niet bekend. Het was toen niet bekend wat de nieuwe hoogte van de brug zou worden. Communicatie over de hoogte van de nieuwe brug was toen niet nodig. Wel werd destijds geadviseerd om de onderdoorvaarthoogte van de brug te heroverwegen in verband met de doorstroming op de weg (Projectnota - en niet het projectplan - bijlage 1, pagina 129). Ook is toen al geadviseerd om rekening te houden met hogere IJsselmeerpeilen (Projectnota, bijlage 1, pagina 129/130). In de volgende fase van het project zijn deze adviezen door het nieuwe projectteam meteen ter hand genomen. Dit heeft erin geresulteerd dat de Provincie geen belang heeft om het aantal brugopeningen te verminderen door de doorvaarthoogte

		te verhogen waardoor de afhandeling van het verkeer op de weg wordt verbeterd. De provincie vindt wel dat rekening gehouden moet worden met de peilstijging op het IJsselmeer om de situatie niet te verslechteren. Ook bleek toen dat een brug met een grotere overspanning dikker wordt. De dikkere brug en correctie voor de zomerpeilstijging leiden tot een hoger peil van het brugdek en daarmee - over een afstand van circa 75 m - tot een (aflopend) hogere talud van de Hasselterdijk. Zodra dit duidelijk werd heeft Rijkswaterstaat dit direct gecommuniceerd met de bewoners langs de Hasselterdijk. Sindsdien is Rijkswaterstaat met de betrokken bewoners in gesprek. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
j.	De afstand, waarover de verhoging van het talud moet plaats vinden, komt niet overeen met de visualisatie. De in de toelichting aangegeven afstand van 85-90 meter gaat voorbij aan beide blokken drive-in woningen aan De Tjalk. In de visualisatie is de afstand circa 20 meter minder. Daarmee gaat de verhoging in de visualisatie niet verder dan het laatste huis van het eerste blok (nr.8). RWS heeft ook over maximaal 70 meter gesproken. De afstand waarover de verhoging van de brug moet worden opgevangen, heeft direct effect op het hoogteverloop van het talud. En daarmee op ons uitzicht. Daarom willen wij hier dus graag meer duidelijkheid over krijgen.	De afstand waarover de verhoging van de Hasselterdijk plaatsvindt is niet precies aan te geven. Dit is afhankelijk van nadere uitwerking en detaillering door de aannemer. De bovenkant van de brug wordt maximaal 85 cm hoger dan nu het geval is. Een indicatie is dat de verhoging van de weg loopt van de brug tot en met Tjalk 8. Vanaf de Tjalk 6 is de verhoging naar verwachting 0. Geeft aanleiding om de toelichting te verduidelijken op dit punt.
k.	Aan de in de bestuurovereenkomst vastgelegde voorwaarden voor realisatie van het project wordt niet voldaan. Zowel de gemeente Zwartewaterland als de gemeente Meppel zouden alles in het werk stellen en een actief beleid voeren om watergebonden bedrijvigheid te bevorderen. Met het besluit van Gemeente Meppel, na het Heijmans-debacle (vestiging asfaltfabriek), om een 8-tal 'zware' industrietakken, die bij uitstek geschikt zijn voor aan- en afvoer van laagwaardige grondstoffen	Op 13 november 2008 is inderdaad een bestuursovereenkomst getekend. In deze overeenkomst zijn partijen overeengekomen dat er een schutsluis klasse Va wordt gebouwd. In artikel 2a spreken de decentrale overheden uit om zich in te spannen voor de ontwikkeling van de vaarweg. De gemeente Zwartewaterland geeft uitvoering aan dit artikel net als de gemeente Meppel. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

	over water, te weren uit haar havengebied voldoet zij niet meer aan deze voorwaarde uit de overeenkomst.	
i.	Over de Meppelerdiepsluis wordt in het Waterplan het volgende gezegd: 'Ten behoeve van een zekere hoofdvaarverbinding voor de beroepsscheepvaart, wordt een nieuwe schutsluis aangelegd tussen het Meppelerdiep en het Zwarte Water. Deze maatregel biedt kansen voor enkele andere recreatieve voorzieningen in de omgeving om mee te liften.' Welke andere recreatieve voorzieningen in de omgeving zijn dit? Het aanbrengen van recreatieve voorzieningen staat namelijk haaks op de uitingen in het ambitiedocument. We horen graag welke voorzieningen dit betreffen.	Hiermee worden de recreatieve voorzieningen in Zwartsluis bedoeld, bijvoorbeeld de jachthaven naast de Meppelerdiepsluis. Een vaarweg die 365 dagen per jaar open is, een schutsluis en een nieuwe brug/landmark, maken Zwartsluis mogelijk aantrekkelijker als toeristische bestemming. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
m.	In het bestemmingsplan wordt gesproken over 16 dagen als jaarlijks gemiddelde van het aantal stremmingdagen. Dit gemiddelde van 16 dagen is een te 'forse' inschatting van de brugwachters. Er blijkt hiervan geen goede data beschikbaar van te zijn? De inschatting van 16 dagen ligt veel hoger dan het werkelijke aantal stremmingdagen per jaar. Helemaal wanneer de definitie van een stremmingdag (zie projectplan) scherp wordt gehanteerd. Van een stremmingdag voor een schip is namelijk pas sprake als het voor de keersluis langer dan 8 uur heeft 'vastgelegen'. Bij een stremming is er vaak sprake van opstuwing door Noordoosten of Noordwesten wind. Vaak wordt bij stremmingen door sec de windopstuwing de 8 uur stremming niet gehaald. Omdat men dan 's avonds/s nachts zodra de wind gaat liggen de brug ook na de gebruikelijke bedieningstijden nog bediend. Daarnaast worden vooral de laagwaterstremmingen in oktober gecreëerd door het vroeg in laten gaan van het winterpeil op het IJsselmeer. Om aan het gemiddelde van 16 dagen te komen zijn de	Hoofdvaarwegen, zoals het Meppelerdiep, dienen een beschikbaarheid te hebben 98,5 %. Per jaar wordt dus een stremming toegestaan van 5,5 dagen. Dit is inclusief het niet-planbare onderhoud aan sluis en brug. Bij de berekening van het aantal stremmingsuren is niet alleen uitgegaan van de inschatting van de brugwachters, maar van geregistreerde waterstanden over de periode 1954-2003. De waterstand in Zwartsluis is gemiddeld 248 uur /24 uur = 10,3 dagen per jaar te hoog of te laag. Dit is een gemeten gemiddelde over een periode van 50 jaar. Stremmingen duren niet altijd precies 24 uur. Gelet hierop is uitgegaan van gemiddeld 16 stremmingdagen per jaar. Een berekening van de brugwachter over de periode 2000-2004 geeft zelfs 23 dagen aan in 12,4 maal per jaar. Gelet hierop is het rekening houden met 16 dagen per jaar een redelijk uitgangspunt. Soms is een stremming enkele uren en soms meerdere dagen. Samen met de onvoorspelbaarheid van een te hoge of te lage waterstanden leidt dit tot te veel nadelige effecten voor de sector en gaat dit ver uit boven de 5,5 dagen (98,5 %) Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

	stremmingdagen van 1998-1999 meegenomen. In dit jaar (winter) heeft de Meppelerdiepkeersluis +/- zes weken dichtgezeten, vanwege een extreem hoog waterpeil. Bij de waterstanden die we in dat jaar hebben gehad, krijgen we na de realisatie van de nieuwe schutsluis ook te maken met dezelfde stremmingen. Er kan dan niet meer geschut worden. Met deze 16 dagen is een eigen waarheid gecreëerd, waar alles rondom het project aan is opgehangen	
n.	In het Voorontwerp Bestemmingsplan wordt aangegeven dat het akoestisch leefklimaat voor de omgeving in de nieuwe situatie bij een geopende sluis geen verandering zal optreden. Dit wordt anders bij een gesloten situatie. In het Voorontwerp Bestemmingsplan wordt in de conclusie ten aanzien van de geluidsbelasting uitgegaan van circa 15 dagen dat de schutsluis in bedrijf is. Wanneer de schutsluis in bedrijf is, wordt niet voldaan aan de normstelling van 50 dB(A) etmaalwaarde. Er is dan sprake van een overschrijding. Verderop in de conclusie wordt aangegeven dat gezien het relatief beperkte aantal dagen dat de schutsluis gebruikt wordt, het leefklimaat bij de woningen (gemiddeld met de situatie van de geopende sluis) grofweg gelijkwaardig blijft. Voor deze conclusie wordt uitgegaan van een ongewijzigd gebruiksregime. Dit is volgens ons niet terecht. Het gesprek met RWS op woensdag 20 oktober heeft ook aanleiding gegeven om hier twijfels bij te hebben. In het bijzijn van de wethouders Visserman en Meijer heeft een technisch deskundige van Rijkswaterstaat aangegeven dat het toekomstig gebruik van de schutsluis hoger zal liggen, dan in de huidige situatie nodig zou zijn geweest. Bij een veelvuldiger gebruik van de schutsluis (>15 dagen) zal de geluidsoverschrijding onevenredig veel toenemen ten opzichte van de huidige	Het akoestisch leefklimaat verandert ten opzichte van de huidige situatie niet als de schutssluis niet wordt gebruikt. Als de schutsluis wordt gebruikt, verandert het akoestisch leefklimaat enigszins. De verandering van het akoestische leefklimaat is wisselend: bij de ene woning treden hogere geluidsniveaus op en bij de nadere juist weer lagere. Deze verandering van het akoestisch leefklimaat vindt overigens circa 15 dagen per jaar plaats, wanneer er sprake is van een situatie waarin de schutssluis gebruikt moet worden. Op jaarbasis is dat zo gering dat dit acceptabel wordt geacht. De verwachting is dat in de toekomst door een hoger zomerpeil van het IJsselmeer het aantal schuttingen gelijk blijft dan wel marginaal zal toenemen. In het zomerhalfjaar zal in de toekomst vaker gesloten worden door te hoge waterstanden. In dit half jaar zal - vooral aan het einde van het zomerseizoen - echter minder snel laagwatersluitingen voorkomen doordat de laagwatersituatie minder snel bereikt wordt. En juist in dit deel van het jaar vinden de meeste sluitingen ten gevolge van laagwater plaats. De opmerking dat de geluidsoverschrijding 'onevenredig' zal toenemen door toename van het aantal sluitingen is niet op feiten gebaseerd. Geluid neemt namelijk zelden onevenredig toe. Dan moeten de omstandigheden fors veranderen. De verwachting is juist dat het aantal sluitingen niet of bijna niet wijzigt.

	situatie. Iedere extra dag dat de schutsluis wordt gebruikt, zal er sprake zijn van een negatief effect op het akoestisch leefklimaat. De conclusie dat er geen verandering zal optreden in het akoestisch leefklimaat is daarmee onjuist en niet acceptabel.	Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan
o.	Het laatste aspect betreft het effect van de bouw van de nieuwe schutsluis op de externe veiligheid. Het gebruik van de schutsluis is een kwetsbaar punt tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen, doordat schepen langer stilliggen in een gebied dat bewoond wordt. Schepen met gevaarlijke lading worden als kegelschepen met een gevarenklasse 1, 2 of 3 aangeduid. Voor deze schepen geldt dat zij voldoende afstand moeten houden ten opzichte van bebouwing en andere schepen. Hiervoor geldt dat: (Richtlijn Hoofdvaarwegen 2005) • Een schip dat één blauwe kegel voert: 100 m van gesloten woongebieden moet blijven • Een schip dat twee blauwe kegels voert: 300 m van gesloten woongebieden moet blijven • Een schip dat drie blauwe kegels voert: 500 m van gesloten woongebieden moet blijven Bij het stilliggen tijdens de schutting van schepen met gevaarlijke lading wordt geen van afstanden tot de bebouwing gehaald. Hierdoor ontstaat er een serieuze verslechtering van de veiligheidssituatie in de directe omgeving van de schutsluis. Wij willen duidelijkheid of het college van B&W van de Gemeente Zwartewaterland hier bewust concessies aan de veiligheid wenst te doen.	Een schip dat wordt geschut wordt beschouwd als varende. De bemanning is aan dek, de motoren staan bij, de radar en de navigatielichten (bij nacht) staan ingeschakeld. Voor kegelschepen heeft de wetgever geen beperkingen gegeven voor het op afstand blijven van woningen et cetera tijdens het schutten. Geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting. Bovenstaande informatie opnemen in het onderdeel externe veiligheid.

Inspraakreactie van de heer Westenberg namens de heer Schager

3	Inspraak reactie	Antwoord
a.	De heer Schager heeft een variant ontwerp ontwikkeld, dat zoveel als mogelijk rekening houdt met alle belangen die betrokken zijn bij de ombouw van de keersluis tot een schutsluis. Deze variant pas niet binnen de gestelde randvoorwaarden. De heer Westenberg verzoekt dan ook om de uitvraag zo te formuleren dat het plan van de heer Schager door potentiële inschrijvers als een reële optie meegenomen kan worden.	Rijkswaterstaat gaat in het project bij het opstellen van het contract uit van de beschikbare kennis. Rijkswaterstaat kan niet uitgaan van kennis van de inspreker als die niet (of slechts in de vorm van een aanwijzing) beschikbaar is en inspreker deze niet beschikbaar wil stellen. Rijkswaterstaat adviseert de inspreker om aansluiting te zoeken bij een marktpartij om zijn ideeën te verwezenlijken. Geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
b. (brief 2)	De heer Schager verzoekt om de mogelijkheid tot het bouwen van een woning op de landtong tussen het Meppelerdiep en het uitstromingskanaal van het gemaal Zedemuden te betrekken bij dit bestemmingsplan.	De aangegeven locatie valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan welke specifiek voorziet in het planologisch kader voor het omvormen van de huidige keersluis tot een schutsluis. Voor de beoordeling van uw plan kunt u een separate aanvraag bij de gemeente indienen.

Inspraakreactie van de heer A. Greveling

5	Inspraak reactie	Antwoord
a.	De heer Greveling heeft een aantal opmerkingen en vragen met betrekking tot het Ambitiedocument Meppelerdiepsluis	Dit is geen inspraakreactie op basis van het bestemmingsplan maar een brief naar aanleiding van de bewonersavond. RWS zal inhoudelijk op deze brief ingaan buiten het bestemmingsplan om.
b.	Hoe is de veiligheid gewaarborgd als er een nieuw verbindingskanaal direct naast Zedemuden komt	
c.	Een voetpad aan de westkant van de brug is noodzakelijk.	

Vooroverlegreactie artikel 3.1.1. Bro, Waterschappen Reest en Wieden en Groot Salland

6	Inspraak reactie	Antwoord
a.	De waterschappen hebben in hun vooroverlegreactie aangegeven dat zij geen opmerkingen hebben op het bestemmingsplan Meppelerdiepsluis.	N.v.t.

Vooroverlegreactie artikel 3.1.1 Bro, provincie Overijssel

7	Inspraak reactie	Antwoord
a.	De ontwikkeling is op voorhand niet strijdig met het provinciaal belang. Echter hebben wij in het kader van het Natura-2000 gebied 'Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht' een opmerking. U geeft aan in de toelichting (pagina 45) dat negatieve effecten op het Natura 2000 gebied beperkt lijken. Daarmee concludeert u dat er nog nader onderzoek plaats moet vinden waaruit blijkt of de ontwikkeling een (significant) negatief effect heeft op het Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht'. Wij hechten er veel waarde aan dat u onderzoek afgerond heeft voordat u het plan in ontwerp ter visie legt. Mocht er een Nb-Wetvergunning nodig zijn dan vragen wij om het plan niet eerder vast te stellen dan dat er zicht is op verlening van de Nb-Wetvergunning. Indien u rekening houdt met bovenstaande opmerking zien wij vanuit het provinciale belang geen beletselen voor het verdere vervolg van deze procedure.	Er is inmiddels nader onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er mogelijk negatieve effecten kunnen ontstaan tijdens de werkzaamheden, maar dat deze met mitigerende maatregelen zijn te voorkomen. Het nadere onderzoek/de verslechterings- en verstoringsstoets zal in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen en de mitigerende maatregelen zullen als voorwaarde voor de ontwikkeling worden opgenomen. Reactie geeft aanleiding om in overleg te treden met de provincie om meer duidelijkheid te krijgen over het wel/niet nodig zijn van een nb-wet vergunning. Één en ander is wellicht ook afhankelijk van de te nemen mitigerende maatregelen.

Vooroverlegreactie artikel 3.1.1 Bro, Rijksdiensten

8	Inspraak reactie	Antwoord
a.	Het bovengenoemde plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1).	N.v.t.

Bijlage

1

Aanwijzing habitats en soorten Natura 2000-gebied Uiterwaarden

Zwarte Water en Vecht

Habitattypen

H3150 Van nature eutrofe meren met vegetatie van het type Magnopotamion of Hydrocharition

H6430 Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland, en van de montane en alpiene zones

H6510 Laaggelegen schraal hooiland (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)

H91F0 Gemengde oeverformaties met *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Fraxinus excelsior* of *Fraxinus angustifolia*, langs grote rivieren (*Ulmus minoris*)

Habitatsoorten

H1134 Bittervoorn

H1149 Kleine modderkruiper

Broedvogels

A021 Roerdomp

A119 Porseleinhoen

A122 Kwartelkoning

A197 Zwarte stern

A298 Grote karekiet

Niet-broedvogels

A037 Kleine zwaan

A041 Kogans

A050 Smient

A054 Pijlstaart

A056 Slobeend

A125 Meerkoet

A156 Grutto