



## ***N337 Kruispunt De Meente te Olst***

Plan in Hoofdlijnen

juli 2017

# **Colofon**

**Projectnaam**

Plan in Hoofdlijnen, N337 kruispunt de Meente te olst

**Opdrachtgever**

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 70 81

Fax 038 425 48 88

[www.overijssel.nl](http://www.overijssel.nl)

[postbus@overijssel.nl](mailto:postbus@overijssel.nl)

**Projectleider**

Ing. W.B.M. de Hoog

**Opdrachtnemer**

Royal HaskoningDHV

**Referentie**

T&PBE5223R002F01

**Versie**

0.1/Finale versie

**Datum**

01-07-2017

**Projectnummer**

BE5223

**Auteurs**

Gerard Kuijper, Sjoerd Hoekstra

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Kaders en uitgangspunten</b>	<b>7</b>
2.1	Kenmerken huidige situatie	7
2.2	Huidige en toekomstige knelpunten	8
2.3	Verkeersveiligheid	8
2.4	Beleidsmatige begrenzingen	8
2.4.1	Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren, 2014 Rijkswaterstaat	8
2.4.2	Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta	9
2.4.3	Provinciaal beleid	9
2.4.4	Regelstrategie bereikbaarheid auto	9
2.4.5	Gemeentelijk beleid	10
2.5	Ruimtelijke begrenzingen	12
2.6	Ruimtelijke kwaliteit	18
2.7	Uitgangspunten	20
<b>3</b>	<b>Probleemanalyse en oplossingsrichtingen</b>	<b>23</b>
3.1	Probleemanalyse autonome situatie 2028	23
3.2	Oplossingsrichtingen	24
3.3	Eerste afweging varianten	25
3.3.1	Doorstroming verkeer	26
3.3.2	Veiligheid verkeer	27
3.3.3	Inpassing in de omgeving	28
3.3.4	Inpassing in beleid	30
3.3.5	Conclusie	31
<b>4</b>	<b>Analyse duurzaamheid</b>	<b>32</b>
4.1	Resultaten ambitiesessie duurzaamheid	32
4.2	Toelichting duurzaamheidsthema's	32
<b>5</b>	<b>Effecten voor verkeer en gevolgen voor omgeving</b>	<b>34</b>
5.1	Ruimtelijke kwaliteit en voorlopig ontwerp	35
5.2	Verkeer	36
5.3	Omgeving	37
5.4	Terugkoppeling klankbordgroep	42
5.5	Conclusie	43
<b>6</b>	<b>Samenvatting en vervolg</b>	<b>45</b>
6.1	Samenvatting	45
6.2	Vervolgstappen	46

## Bijlagen

- A0 Reactienota
- A1 Verslagen klankbordgroep
- A2 Schetsontwerpen varianten
- A3 Notitie Duurzame invulling rotonde Olst en Ambitieoverzicht
- A4 Voorlopig ontwerp
- A5 Geluid: notitie Quickscan reconstructie N337 Olst
- A6 Notitie Luchtkwaliteit en stikstofdepositie Rotonde N337-De Meente
- A7 Voortoets Natura 2000 Rijntakken en Natuurnetwerk (voorheen EHS)
- A8 Voorlopig ontwerp met aangepaste ontsluiting uiterwaarden

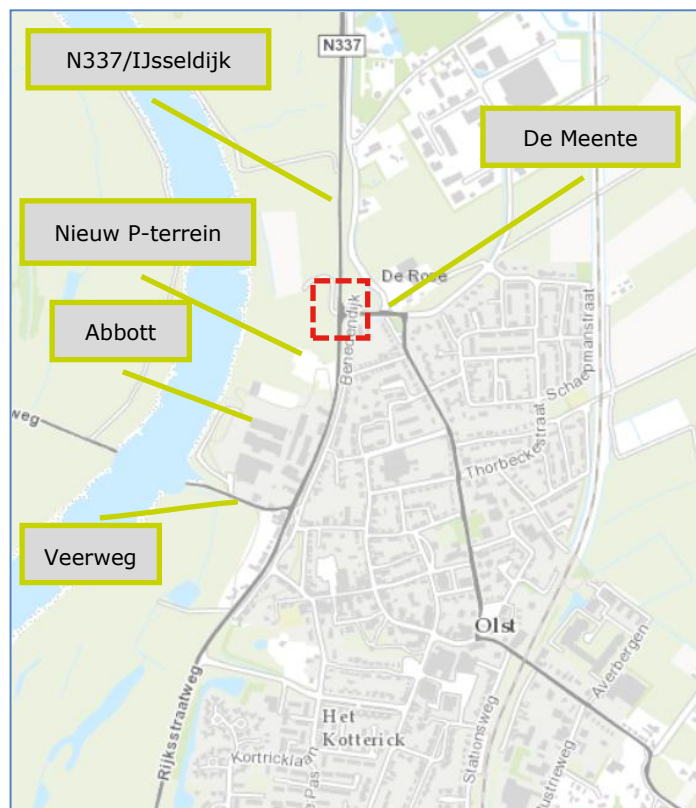
# 1 Inleiding

Op de N337 (Deventer – Zwolle) in Olst ligt het kruispunt N337/Rijksstraatweg met De Meente. Beide wegen hebben een gebiedsontsluitende functie voor de kern Olst op zichzelf en voor de ontsluiting van Olst richting Zwolle en Deventer. Op bijgaande afbeelding is de locatie van het kruispunt weergegeven dat net binnen de bebouwde kom van Olst ligt. De N337 ligt op de IJsseldijk.

## Voorgeschiedenis

In het bestemmingsplan "Olst-West 2005" is een uitbreiding van het farmaceutisch bedrijf Abbott (toen nog Solvay geheten) ruimtelijk mogelijk gemaakt: een uitbreiding van de bedrijfsgebouwen en een nieuw parkeerterrein aan de noordzijde (op het terrein van de voormalig asfaltfabriek Olasfa), ter vervanging van het huidige parkeerterrein aan de westzijde van Abbott. Ter plaatse van de aansluiting met De Meente op de N337 is een rotonde geprojecteerd waarop ook de nieuw aan te leggen noordelijke ontsluiting van het parkeerterrein wordt ontsloten. Volgens de toelichting op het bestemmingplan worden de volgende voordelen bewerkstelligd:

- De verkeersdruk op de Veerweg neemt sterk af. Vruchtverkeer en recreatieverkeer (van en naar de pont) zijn niet meer gemengd, waardoor de verkeersveiligheid zal toenemen.
- Het vruchtverkeer tussen Abbott en het magazijn op het bedrijventerrein De Meente rijdt niet meer over de Rijksstraatweg maar kan rechtstreeks via de nieuwe rotonde rijden.
- De gasten van restaurant de Bökkers Mølle kunnen bij het verlaten van het terrein gebruik maken van de nieuwe ontsluiting. Van de twee onoverzichtelijke in- en uitritten bij de molen zal er daardoor nog maar één, en dan alleen als ingang, worden gebruikt.
- Na het aanleggen van een rotonde zal het verkeersbeeld op de Rijksstraatweg naar verwachting rustiger worden omdat de rijnsnelheid wordt verlaagd. Bovendien markeert de rotonde duidelijk de plaats waar de kern Olst begint.



Figuur 1 Overzicht studiegebied

## Toetsing van plan rotonde uit Bestemmingsplan Olst-West 2005

In 2006 is met de uitvoering van eerste fase van een bodemsanering van het terrein van Olasfa begonnen. De bodemsanering is nog gaande. Na afronding hiervan kan Abbott beginnen met de uitbreidingen inclusief het nieuwe parkeerterrein aan de noordzijde. Vooruitlopend hierop willen de provincie Overijssel en de gemeente Olst-Wijhe graag in beeld hebben of de in 2005 geprojecteerde oplossing met een rotonde op het kruispunt N337 - De Meente anno nu nog steeds de beste oplossing is, ook kijkend naar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

## Projectdoel

Het doel van dit project is tweeledig:

- Realiseren van een duurzaam veilige aansluiting N337 - De Meente en ontsluiting van het Abbott terrein.
- Verbeteren van de leefbaarheid / oversteekbaarheid traverse N337.

Hoewel de huidige vormgeving als voorrangskruispunt voldoet aan de wet- en regelgeving, vinden op het kruispunt regelmatig ongevallen plaats als gevolg van het niet of onvoldoende verlenen van voorrang. De potentieel verkeersonveilige situaties worden versterkt, omdat langzaam verkeer van dezelfde rijbaan gebruikt maakt als snelverkeer. Door het ontbreken van een heldere komgrens is er geen duidelijke overgang van het snelheidsregime van buiten (80 km/uur) naar binnen (50 km/uur) de bebouwde kom. Hierdoor ontstaat een te groot snelheidsverschil tussen autoverkeer en langzaam

verkeer. De oplossing dient bij te dragen aan het versterken van de komgrens, en de verkeersveiligheid en doorstroming richting de toekomst dienen geborgd te zijn.



Foto 1: Kruispunt N337 - De Meente in zuidelijke richting (bron: Globespotter CycloMedia)

### **Reeds vastgesteld beleid**

Vertrekpunt is het reeds vastgesteld beleid, zoals de herinrichting en aansluiting van het Abbott terrein conform het bestemmingsplan en het Hoogwaterbeschermingsprogramma waar de IJsseldijk tussen Zwolle en Olst onderdeel van is. De dijk vormt de primaire waterkering voor de IJssel. Aanpassingen aan het kruispunt mogen niet ten koste gaan van de veiligheid van het binnendijkse gebied. In hoofdstuk 2 wordt hier nader op ingegaan en ook op het burgerinitiatief 'Olst mooier aan de IJssel'.

### **Proces**

Het doel moet worden gerealiseerd in afstemming met en onderling overleg tussen de provincie Overijssel, gemeente Olst-Wijhe, het Waterschap Drents Overijsselse Delta, Rijkswaterstaat en de klankbordgroep 'Aansluiting N337 – De Meente'. De klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van Plaatselijk Belang Olst, Buurtcomité Onder de Rooze, Georganiseerde Ondernemers Olst, Abbott, Politie, gemeente Olst-Wijhe en de provincie Overijssel. Met de klankbordgroep zijn afwegingen van varianten besproken en zijn tussenproducten van deze studie gedeeld. In bijlage A1 zijn de verslagen van overleggen met de klankbordgroep opgenomen.



Foto 2: Kruispunt N337-De Meente in noordelijke richting (bron: Globespotter CycloMedia)

De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het Ontwerpplan in Hoofdlijnen. Wel wordt bij de nadere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp (in de realisatiefase) met enkele bewoners contact opgenomen om de uiteindelijke detaillering ten aanzien van lichthinder en uitzicht op de IJssel nader af te stemmen (zie bijlage A0 Reactienota).

### **Leeswijzer**

In het volgende hoofdstuk worden de kaders en uitgangspunten voor de studie beschreven, waarna in hoofdstuk drie de probleemanalyse en oplossingsrichtingen behandeld worden. Een afweging van de oplossingsrichtingen resulteert in een voorkeursvariant.

In hoofdstuk vier wordt een analyse van duurzaamheidsaspecten uitgevoerd, waarvan een deel verwerkt is in het verkeerstechnisch ontwerp van de voorkeursvariant. Daarna zijn in hoofdstuk vijf de effecten voor verkeer en de gevolgen voor de omgeving opgenomen. Het laatste hoofdstuk zes geeft een samenvatting van de rapportage en een beschrijving van de vervolgstappen.

## 2 Kaders en uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste kaders en uitgangspunten beschreven waar rekening dient te worden gehouden bij het bepalen van de meest geschikte kruispuntvorm op deze aansluiting.

### 2.1 Kenmerken huidige situatie

#### *Functie van de weg*

De N337 vormt op regionaal niveau een verbinding tussen Zwolle en Deventer. Op lokaal niveau zorgt deze weg voor de ontsluiting van Olst en Wijhe richting deze beide steden en de A28 en A1. Ter hoogte van de aansluiting met De Meente ligt de N337 binnen de bebouwde kom en is het een gebiedsontsluitingsweg. De N337 vormt daarmee een doorgaande route en zorgt voor een regionale ontsluiting van het verkeer. De weg wordt daarnaast ook gebruikt door de busverbinding tussen Zwolle en Deventer. Langzaam verkeer wordt op het noordelijke wegvak gescheiden afgewikkeld via een parallelle verbinding aan de oostzijde van de N337. Op het zuidelijke wegvak en De Meente rijdt het langzaam verkeer gemengd met het snelverkeer op de rijbaan.

De dijk waar de N337, met het kruispunt de Meente, op is gelegen maakt onderdeel uit van de primaire waterkering van de IJssel. De hoogte en fysieke ligging van de weg hebben, naast de verkeersfunctie, een belangrijke functie bij de hoogwaterbescherming van het binnendijkse gebied.

#### *Verkeersintensiteiten*

In deze paragraaf zijn de voor de studie te hanteren intensiteiten weergegeven op basis van beschikbare tellingen voor de huidige situatie. Voor de toekomstige situatie is het geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Olst-Wijhe gehanteerd met het planjaar 2025 (Goudappel Coffeng, juni 2016).

In de volgende tabel zijn de getelde verkeersintensiteiten (etmaaltotalen op werkdagen) van 2012 tot 2015 in de bebouwde kom van Olst weergegeven. Uit de tellingen blijkt dat de verkeersintensiteit op de N337 tussen 2012 en 2015 licht is toegenomen, in het bijzonder in 2013, vanaf 2013 is de intensiteit stabiel gebleven. Op het wegvak tussen Olst en Den Nul is de verkeersintensiteit stabiel gebleven. Het aandeel vrachtverkeer op de totale verkeersintensiteit is ook opgenomen in onderstaande tabel.

Voor het toekomstig jaar is uitgegaan van het planjaar 2028 (10 jaar na verwachte realisatie in 2018). De cijfers uit het verkeersmodel van het jaar 2025 (autonome situatie) zijn hiertoe opgehoogd naar het planjaar 2028 overeenkomstig de gemiddelde jaarlijkse groei op de betreffende wegvakken volgens het verkeersmodel van de jaren 2015 tot 2025. In de verkeersvisie voor Olst van de gemeente is de aanleg van een ontsluitingsweg naar de oostzijde van Olst opgenomen die aansluit op De Meente, en via De Meente op de N337. Gezien de onzekerheid hiervan (en mede omwille van de robuustheid) is in deze studie uitgegaan van de autonome situatie zonder nieuwe ontsluitingsweg.

Wegvak	2012	2013	2014	2015	Aandeel vracht verkeer	2028 Verwachting
N337: Wethouder A.G. Dekkerlaan – Veerweg	8.300	8.500	8.600	8.600	7,5%	9.800
N337: Veerweg – De Meente						10.700
N337: De Meente – Den Nul	9.800	10.000	10.100	9.800	8,5%	11.700
De Meente				5.200		6.100

Tabel 1 Verkeersintensiteiten in mvgt/etm (bronnen: tellingen provincie Overijssel en Goudappel Coffeng, Actualisatie verkeersmodel gemeente Olst-Wijhe, 2016)

### Kruispuntstromen

De in deze studie te hanteren kruispuntstromen zijn verkregen uit het geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Olst-Wijhe.

## 2.2 Huidige en toekomstige knelpunten

De betrokken wegbeheerders zijn benaderd met de vraag wat hun huidige en toekomstige verwachte knelpunten zijn op of om het huidige kruispunt N337 - De Meente. Hieronder zijn deze punten in de beleving van de wegbeheerders kort weergegeven.

Gemeente Olst-Wijhe:

- De snelheid van het gemotoriseerde verkeer ligt (gevoelsmatig) te hoog ter plaatse van het kruispunt. Hierdoor ontstaat een groot snelheidsverschil tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer, met potentieel (sub- en objectieve) verkeersonveilige situaties tot gevolg;
- Fietsers op de N337 maken, binnen de bebouwde kom en op het kruispuntvlak, gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerde verkeer. Door het hoge snelheidsverschil tussen doorgaand en afslaand verkeer en massaverschil tussen langzaam en snelverkeer, is geen sprake van een verkeersveilige weginrichting.

Provincie Overijssel:

- De huidige beleving van de grens van de bebouwde kom van Olst voldoet niet aan de provinciale uitgangspunten. Ter plaatse van de komovergang is het wegbeeld binnen en buiten de bebouwde kom gelijk aan elkaar, waardoor geen sprake is van een duidelijke overgang.
- De vormgeving als voorrangskruispunt is de minst wenselijke volgens de huidige inzichten van de aansluiting van een erftoegangsweg (De Meente) op een gebiedsontsluitingsweg (N337): een voorrangskruispunt is minder veilig dan een kruispunt met een rotonde of verkeerslichten.

## 2.3 Verkeersveiligheid

In de periode 2001 tot en met februari 2016 zijn in totaal 14 verkeersongevallen geregistreerd. Hiervan hebben 10 plaatsgevonden in de periode 2010 – 2016. In geen van de geregistreerde ongevallen was sprake van ziekenhuisgewonden of ongevallen met een dodelijke afloop; in alle gevallen betrof het uitsluitend materiële schade (UMS). Uit informatie van de regiopolitie IJsselland blijkt dat het niet of onjuist verlenen van voorrang de belangrijkste ongevalsoorzaak is.

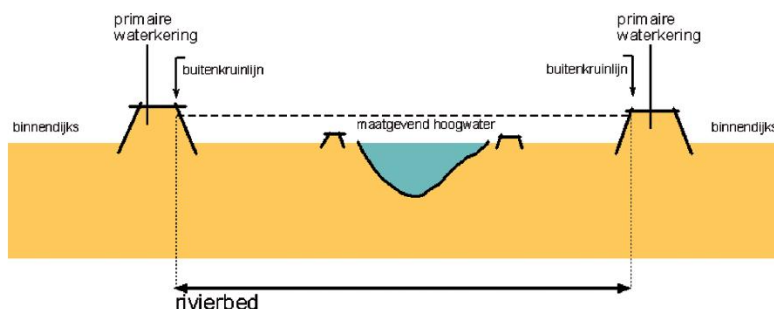
## 2.4 Beleidsmatige begrenzingen

In dit hoofdstuk zijn de beleidskaders met betrekking tot verkeer en de inrichting van de openbare ruimte opgenomen. Hierbij is specifiek gekeken naar de beleidskaders ter plaatse van de aansluiting Rijksstraatweg N337 – De Meente; het onderzoeksgebied voor deze studie.

### 2.4.1 Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren, 2014 Rijkswaterstaat

De beleidslijn bevat een afwegingskader waaraan nieuwe activiteiten in het rivierbed van de grote rivieren moeten voldoen. De toepassing van het afwegingskader waarborgt de veiligheid in het achterland. Voor nieuwe of uitbreiding van de bestaande activiteiten in het rivierbed is in veel gevallen een vergunning op grond van de Waterwet nodig. De IJssel valt binnen het toepassingsgebied voor de beleidslijn.

In figuur 2 is een schematische weergave van het rivierbed weergegeven.



Figuur 2 Schematische doorsnede rivierbed (bron: Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren, 2014)



De IJssel geldt als een bedijkte rivier. Voor deze rivieren geldt dat de dijk een harde grens vormt. Dit betekent dat voor het gehele rivierbed, inclusief alle hoogwatervrije terreinen die niet zijn vrijgesteld van de vergunningsplicht op grond van de Waterwet (conform artikel 6.16 van het Waterbesluit), het stroomvoerend regime van kracht is. In principe worden in deze gedeeltes alleen riviergebonden activiteiten toegestaan.

Indien aanpassing van het kruispunt gevolgen heeft voor het rivierbed, dan dient deze wijziging te worden getoetst aan de hand van het afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren. Dit afwegingskader bepaalt of (eventueel onder voorwaarden) toestemming voor de activiteit kan worden verleend.

### **2.4.2 *Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta***

Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDODelta) is op 1 januari 2016 ontstaan uit een fusie tussen Waterschap Groot Salland en Waterschap Reest en Wieden. Op dit moment is WDODelta bezig met het opstellen van haar beheerinstrumenten, de legger en de keur. Deze instrumenten zijn nog op dit moment nog niet alle gereed.

Omdat het nieuw ontstane waterschap nog geen nieuw beheerinstrumentarium gereed heeft voor de waterkeringen, is hiervoor het oude beheerinstrumentarium van Waterschap Groot Salland nog vigerend. Dit betekent dat de eisen en randvoorwaarden uit de huidige legger en de keur zoals vastgesteld door Waterschap Groot Salland van toepassing zijn op de eventuele activiteit(en). De dijk waar de N337 op is gelegen is hierin onderdeel van de primaire waterkeringen. Het is nu nog niet duidelijk of een wijziging van de normering van Waterschap Groot Salland voor primaire waterkeringen leidt tot wijzigingen in de bepalingen van de beheerinstrumenten en zo ja, hoe groot die wijzigingen worden. Op basis van de huidige inzichten met betrekking tot de consequenties van de nieuwe normering wordt verwacht dat de omvang van de wijzigingen beperkt zal zijn.

Op het moment dat de nieuwe beheersinstrumenten van WDODelta gereed zijn, dienen de resultaten van de studie naar een nieuw kruispuntontwerp te worden gevalideerd.

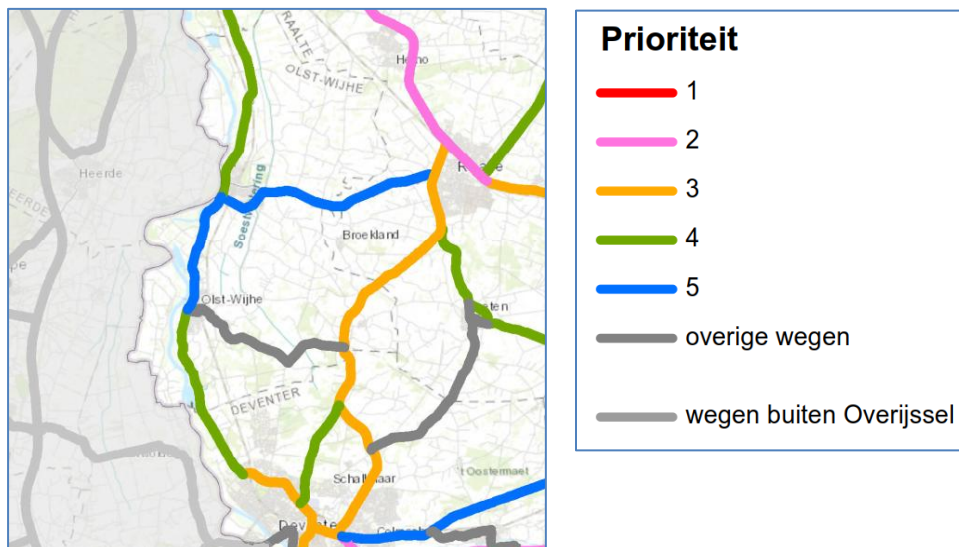
### **2.4.3 *Provinciaal beleid***

De Ontwerp Omgevingsvisie Overijssel (d.d. 13 september 2016) beschrijft de koers van de provincie Overijssel op het terrein van ruimtelijke ontwikkeling, economie, milieu en water. Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit zijn de leidende principes of 'rode draden' bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving. Ruimtelijke kwaliteit wordt gerealiseerd door nieuwe initiatieven in de fysieke leefomgeving te verbinden met de bestaande kwaliteiten van Overijssel. Dit betekent niet alleen het koesteren en beschermen van bestaande kwaliteiten, maar juist ook het versterken en vernieuwen van deze kwaliteiten door ze ontwikkelingsgericht in te zetten. De belangrijkste kaders vanuit de Omgevingsvisie ten aanzien van het kruispunt N337 – De Meente zijn hieronder beschreven:

- De N337 is door de provincie gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg en is daarmee van provinciaal belang voor de ontsluiting van gebieden en dorpen in het buitengebied.
- De N337 maakt geen onderdeel uit van het verbindend OV-netwerk van de provincie Overijssel. De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid prevaleren boven de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer, als verbinding tussen Zwolle en Deventer zijn de N35 en de N348 via Raalte aangewezen.

### **2.4.4 *Regelstrategie bereikbaarheid auto***

In de regelstrategie van de provincie Overijssel (2017) is vastgelegd wat het relatieve belang is van een weg in de regio voor het realiseren van de beleidsuitgangspunten voor de bereikbaarheid per auto. Een regelstrategie is samengesteld voor de sturing van verkeersstromen in de reguliere spitsperiodes. De kaart kan worden gebruikt in het kader van gezamenlijk operationeel wegbeheer en verkeersmanagement. De N337 ter hoogte van De Meente heeft in de regelstrategie de 5<sup>e</sup> prioriteit, dit zijn interne routes ter completering van het functionele netwerk. In figuur 3 is de prioritering binnen de regelstrategie weergegeven.



Figuur 3 Regelstrategie (bron: Functioneel Regionaal Hoofdwegennet en Regelstrategie Overijssel, 2017)

### 2.4.5 Gemeentelijk beleid

De gemeente hanteert diverse beleidsdocumenten waarin het beleid met betrekking tot verkeer en vervoer is omschreven. Hieronder zijn de belangrijkste kaders vanuit de gemeentelijke beleidsdocumenten beschreven.

#### Structuurvisie Olst-Wijhe (2017)

De structuurvisie Olst-Wijhe beschrijft in hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de gemeente voor de komende jaren. De visie beschrijft de aard van de gemeente (de identiteit), de ontwikkelingen die spelen, de ambities en de manier waarop die gerealiseerd kunnen worden. Voor de visie is de gemeente ingedeeld in vier gebieden sterke dorpen, prachtige IJsselzone, lommerrijke landgoederen en Sallandse platteland. Uitgangspunt is het behouden en versterken van de identiteit.



Figuur 4 Uitsnede kaart Structuurvisie Olst-Wijhe 2017 (bron: gemeente Olst-Wijhe)

Ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit is (om de bereikbaarheid en de leefbaarheid voor de inwoners van Olst te verbeteren) een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg, inclusief een ongelijkvloerse kruising met de spoorweg, opgenomen. Deze weg takt aan op De Meente. Daarnaast is een verbetering van de verkeersveiligheid van de N337 in Olst in samenwerking met de provincie opgenomen.

Ingezet wordt op de gebiedsontwikkeling 'IJsselfront Olst-Wijhe' in samenwerking met landelijke programma's, zoals Natura 2000, Kaderrichtlijn water (KwR) en het hoogwaterbeschermingsprogramma (hwBP). Deze gebiedsgerichte aanpak verbindt de dorpen Olst en Wijhe met de IJssel. De bereikbaarheid en beleefbaarheid van de rivier is daarbij de gezamenlijke ambitie. Bestaande en nieuwe 'Unique selling Points' vormen tezamen het nieuwe 'IJsselfront Olst-Wijhe' waarbij de uitdaging is het verbinden van de verschillende locaties en voorzieningen aan logische en duidelijke routestructuren met behoud van de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit. Hierbij kunnen mooie kwalitatieve verbindingen worden gerealiseerd met lokale ommetjes.

Woningbouwplannen en -projecten dienen bij te dragen aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, voorzien in een concrete woonbehoefte en tegelijkertijd ook nog andere maatschappelijke meerwaarde te creëren. De gemeente gaat strategisch en flexibel om met de toevoeging van nieuwe woningen, waarbij het Abersonterrein in Olst wordt omgevormd naar woningbouw, passend bij de uitgangspunten in de woonvisie. Aan de bedrijvigheid aan de Industrieweg in Olst wordt geen nieuwe planologische ontwikkelruimte geboden.

*Verkeersvisie Olst-Wijhe (2009) en Verkeersstudie Olst-Wijhe (2016)*

De Rijksweg N337 is in de Verkeersvisie (Gemeente Olst-Wijhe, 2009) gecategoriseerd als een 'gebiedsontsluitingsweg type A'. Ter hoogte van de aansluiting met de Meente is de N337 binnen de bebouwde kom van Olst gelegen. Dit betekent dat de N337 op dit gedeelte een maximumsnelheid van 50 km/u kent. De Meente is gecategoriseerd als een 'erftoegangsweg A' en kent een maximumsnelheid van 50 km/u.

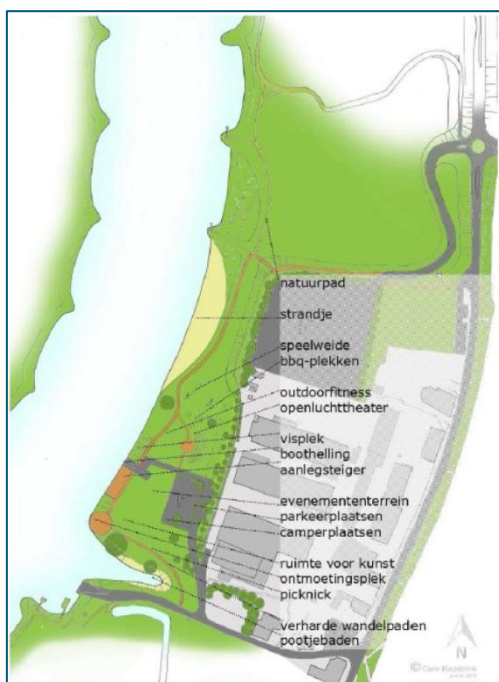
In de Verkeersvisie is aangegeven in plannen voor de noordoostelijke woninguitbreiding van Olst rekening te houden met een eventuele ontsluitingsweg die kan worden aangesloten op de Rijksweg. Deze ontsluitingsweg levert daarmee ook een bijdrage aan het vergroten en breder ontsluiten van bedrijventerrein De Meente. In de Verkeersstudie Olst-Wijhe (Goudappel Coffeng, 2016) is deze ontsluitingsweg een verkeerskundig voorkeursvariant omdat het een oplossing is voor doorgaand verkeer door de kern en vrachtverkeer door het centrum.

Ten aanzien van de afwikkeling van het fietsverkeer heeft de gemeente het volgende beleid voorgeschreven:

- Fietsverkeer kruist drukke (auto)wegen daar waar mogelijk ongelijkvloers of met een rotonde.
- Kruisingen van auto- en fietsverkeer worden haaks uitgevoerd.

#### *Burgerinitiatief 'Olst mooier aan de IJssel'*

In 2013 is Plaatselijk Belang Olst het burgerinitiatief 'Olst mooier aan de IJssel' gestart om de vitaliteit en aantrekkingskracht van het dorp via een toeristisch recreatieve verbinding tussen de IJssel en het dorp te krijgen. Zodoende wil men een betere aansluiting krijgen tussen het dorp en de IJssel voor een brede doelgroep (recreanten, toeristen en eigen inwoners). Het burgerinitiatief omhelst het gebied langs de IJssel: vanaf de noordkant van Abbott tot aan de pont. Vervolgens de Veerweg richting het centrum met de oversteek over de Rijksstraatweg richting het centrum en het park tot de Droststraat. Daarnaast richt het initiatief zich op wandelroutes ten noorden en ten zuiden van de Veerweg langs de IJssel.

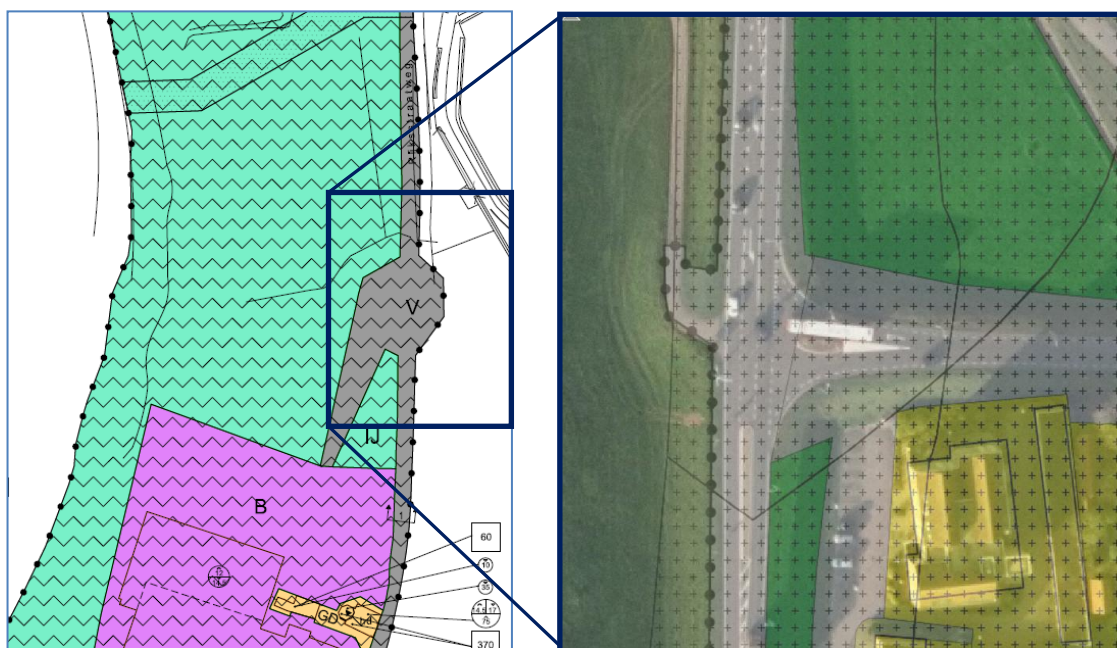


Figuur 5 Schets nieuwe situatie plangebied 'Olst mooier aan de IJssel'

## **2.5 Ruimtelijke begrenzingen**

### **Bestemmingsplan**

In figuur 5 zijn de vigerende bestemmingsplankaarten weergegeven. In het bestemmingsplan Olst-West van 2005 is het tracé van de weg en het ruimtebeslag van een rotonde op de N337 voor de ontsluiting van het Abbott-gebied opgenomen. De begrenzingen van beide bestemmingsplannen lopen ter hoogte van de N337 in elkaar over. Voor de bestemmingen aan de westzijde van de N337 is het bestemmingsplan Olst-West vigerend, voor de bestemmingen aan de oostzijde is dit het bestemmingsplan Olst uit 2009.



Figuur 6 Links: uitsnede bestemmingsplankaart Olst-West (2005) met tracé ontsluitingsweg (bestemming V, Verkeersdoeleinden, bestemming IJ, IJsseloever, bestemming B, Bedrijfsdoeleinden). Rechts: uitsnede bestemmingsplankaart Olst (2009) met de bestemmingen verkeer (grijs), groen en natuur (groen) en wonen (geel)

In het bestemmingsplan Olst-West (2005) is een noordelijke ontsluiting van voor Abbott opgenomen met als bestemming Verkeersdoeleinden. Dit is de ruimtelijke weergave van de afspraken tussen Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en Abbott over deze ontsluiting. De ruimte voor de ontsluiting is opgenomen in de verleende vergunning als "te behouden watervrije ophoging" (RRW 47403).

De bestemming 'IJsseloever' in het bestemmingsplan Olst-West (2005) betreft een zogenoemde 'mengbestemming', die vrijheid biedt bij de uiteindelijke inrichting van het gebied. Gezien de natuur- en andere waarden van het gebied is een aanlegvergunning opgenomen. Op hoofdlijnen betekent dit dat onder meer verboden is om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van B&W, gronden af te graven, op te hogen of te egaliseren. Ook het verharderen van een oppervlakte groter dan 50 m<sup>2</sup> valt hieronder.

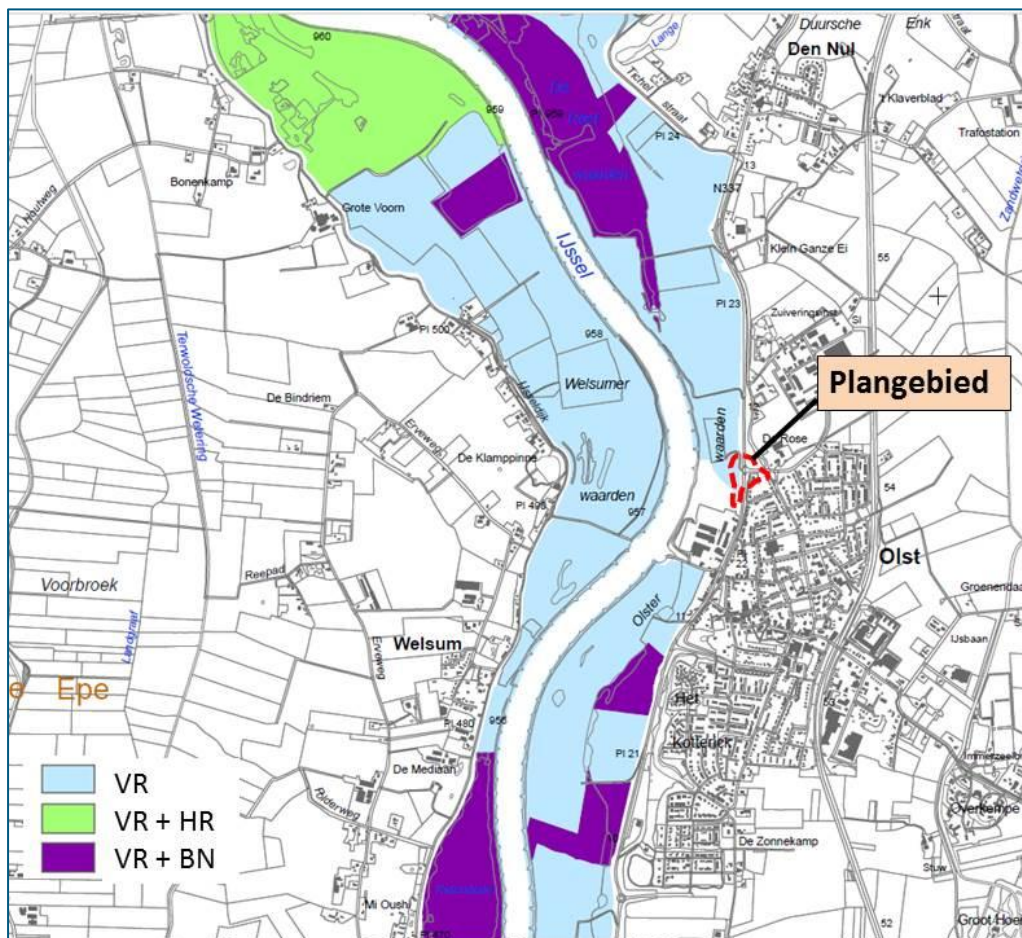
Een aanlegvergunning wordt ook niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overlegd waarin de archeologische waarde van het terrein, dat volgens de aanvraag wordt verstoord, naar het oordeel van B&W in voldoende mate is vastgesteld. Tevens dient een geldige vergunning in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken worden overlegd (deze wet is in 2009 opgegaan in de nieuwe Waterwet, zie paragraaf 2.4). Het gehele bestemmingsplan Olst-West valt onder het onderzoeksgebied voor archeologische en cultuurhistorische waarden.

#### *Dubbelbestemming Waterstaatsdoeleinden*

Het gehele plangebied van bestemmingsplan Olst-West heeft, naast de omschreven bestemmingen, de dubbelbestemming 'waterstaatsdoeleinden' gekregen. Op basis van deze bestemming kan, indien nodig, ook de hoofdwaterkering worden verbeterd. In deze bestemming is een aanlegvergunning (zoals hierboven omschreven) opgenomen.

#### **Begrenzing Natura 2000 Rijntakken en Natuurnetwerk (voorheen EHS)**

Ten westen van het kruispunt ligt Natura 2000 Rijntakken dat als vogel- en habitatrictlijngebied is aangewezen (zie figuur 7). Direct westelijk van het plangebied ligt de Olsterwaarden dat als vogelrichtlijngebied is aangewezen. Op grotere afstand liggen gebieden met doelen vanuit de beschermde natuurmonumenten en habitatrictlijngebied.



Figuur 7 Ligging plangebied (indicatief) ten opzichte van Natura 2000 Rijntakken.

Blauw = vogelrichtlijngebied, groen = vogel- en habitatrictlijngebied; paars = vogelrichtlijn en beschermd natuurmonument.

De aanwijzing als Natura 2000-gebied betekent dat van het project/plan beoordeeld moet worden wat de gevolgen voor dit gebied zijn in het licht van de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen. Wanneer sprake is van (significant) negatieve gevolgen moet ook gekeken worden of het plan in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een dergelijk gebied.

#### *Passende beoordeling Vogelrichtlijn bestemmingsplan Olst-West (2005)*

Ten behoeve van het bestemmingsplan Olst-West (2005) is, omdat een deel van het bestemmingsplangebied onderdeel uitmaakt van aangewezen vogelrichtlijngebied, een 'passende beoordeling Vogelrichtlijn' opgesteld (rapportnummer 04-233, d.d. 29 september 2004). Deze passende beoordeling is uitgevoerd voor de veranderingen in het landschap (Fabrieksterrein Solvay en bosschages) en het gebruik (recreatieplas en recreatie) binnen het plangebied.

Uit de passende beoordeling blijkt dat de benoemde veranderingen in landschap en gebruik binnen het plangebied waarschijnlijk een beperkt effect op de vogelbevolking hebben. Tevens wordt geconcludeerd dat geen significante effecten worden verwacht op de soorten die zijn opgenomen in de ontwerp aanwijzing van Natura 2000 Uiterwaarden IJssel<sup>1</sup> als Vogelrichtlijngebied. Omdat bij de verdere ontwikkeling van het plangebied uitdrukkelijk rekening dient te worden gehouden met de voorkomende vogelsoorten en de effecten op het plangebied niet significant zijn, is in de beoordeling aangegeven dat geen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet nodig is voor de geplande activiteiten in het plangebied. In het aanwijzingsbesluit Natura 2000 Rijntakken ligt het bedrijventerrein buiten de begrenzing van het Natura 2000.

Het gebied ten westen van het kruispunt maakt onderdeel uit van een zone voor ondernemen met natuur en water buiten de EHS, tegenwoordig natuurnetwerk genoemd, zie figuur 8.

<sup>1</sup> De vier ontwerp aanwijzingen Natura 2000 Uiterwaarden IJssel, Natura 2000 Uiterwaarden Neder-Rijn, Natura 2000 Gelderse Poort en Natura 2000 Waal zijn in 2014 samengevoegd in de definitieve aanwijzing Natura 2000 Rijntakken.



Figuur 8 Natuurnetwerk (voorheen EHS) en aanvullende zone ondernemen met natuur en water (bron: Atlas van Overijssel)

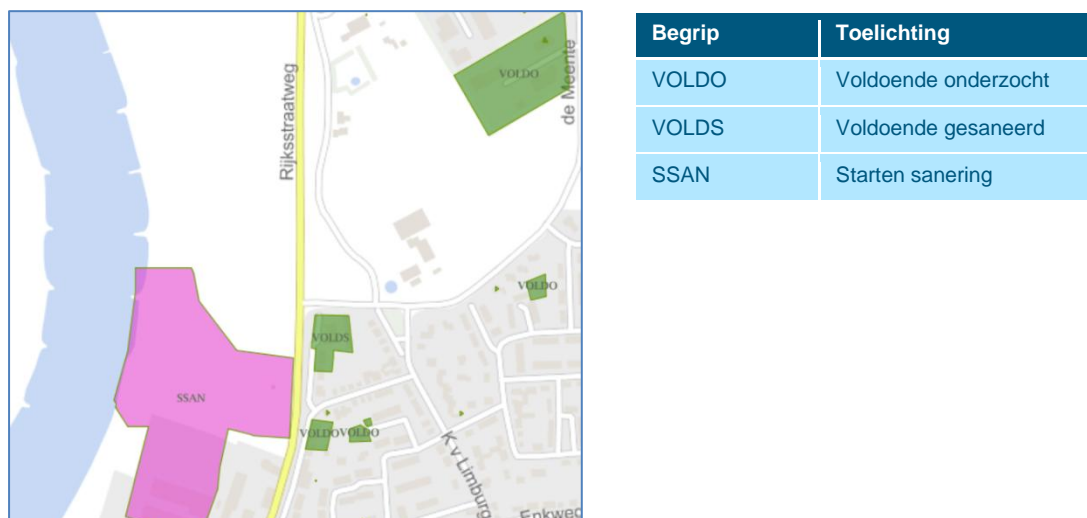
### Landgoederen

Er liggen geen landgoederen binnen de invloedssfeer van het kruispunt N337 - De Meente.

### Bodemkwaliteit

In het studiegebied is sprake van bodemverontreiniging. Het gebied ter hoogte van het appartementencomplex is aangemerkt als 'voldoende gesaneerd'. In de buurt van het kruispunt en directe omgeving van de N337 is wel sprake van locaties met bodemverontreiniging. Op het Olasfa-terrein is een sanering gaande. Uit recente onderzoeken blijkt dat het verontreinigde gebied doorloopt tot in de dijk onder de N337. Daarnaast is in het studiegebied een kleine kans op de aanwezigheid van asbest in de grond. Er is geen sprake van bodemverontreiniging in de bodem direct onder het huidige kruispuntoppervlak.

In figuur 9 is de situatie ten aanzien van de bodemverontreiniging weergegeven.

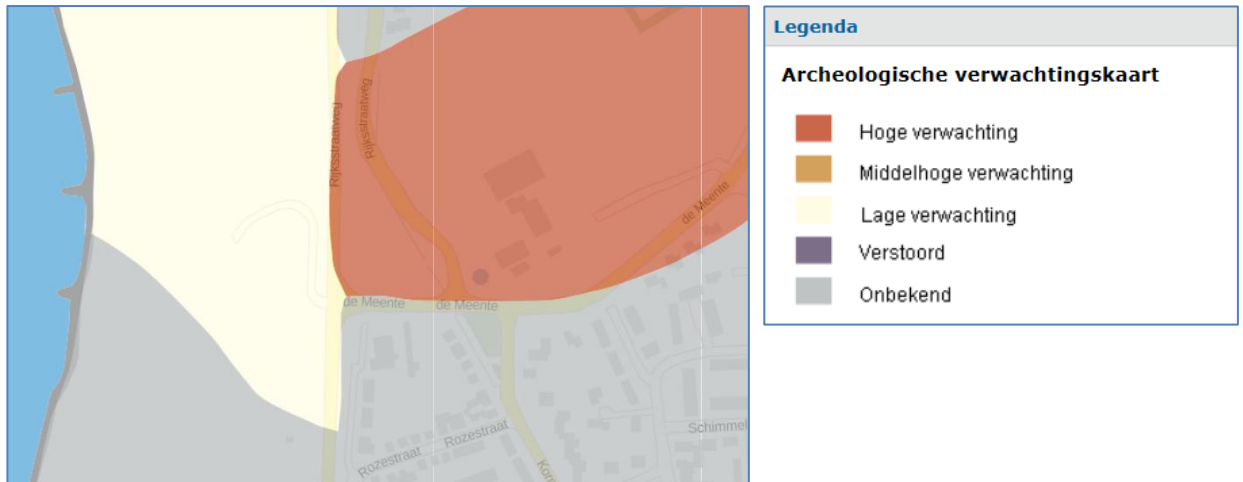


Figuur 9 Bodemverontreiniging kruispunt N337/De Meente (bron: Bodematlas Overijssel)

### Archeologische verwachtingen

De archeologische verwachtingskaart geeft de kans op het aantreffen van archeologische waarden aan, zie figuur 10. De omgeving rondom het kruispunt N337 - De Meente kent verschillende gradaties van archeologische verwachtingen. Het gebied aan de noordoostzijde van het kruispunt

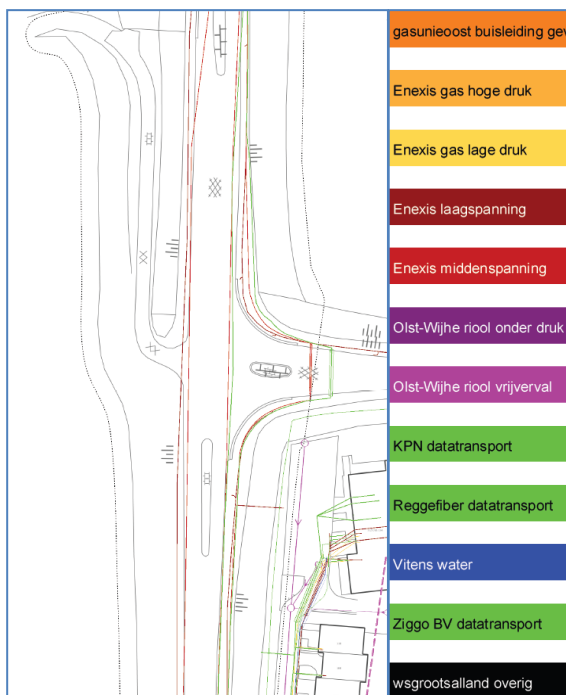
kent een hoge verwachting voor het aantreffen van archeologische bodemschatten. Voor het gebied aan de zuidoostzijde geldt dat hier geen informatie over beschikbaar is.



Figuur 10 Archeologische verwachtingen (bron: Bodematlas Overijssel)

### Kabels en leidingen

In het studiegebied liggen zowel laag- als middenspanningskabels van Enexis, zie figuur 11. Daarnaast zijn ook enkele datatransportkabels aanwezig. De zware leidingen liggen onder de parallelweg ten oosten van de N337.

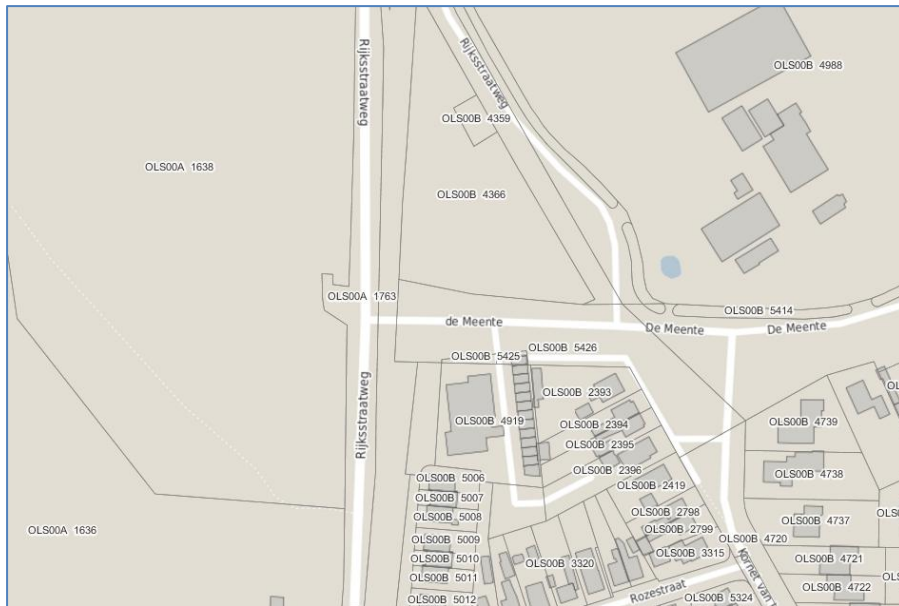


Figuur 11 Belangrijkste kabels en leidingen kruispunt N337/De Meente



### Eigendomssituatie

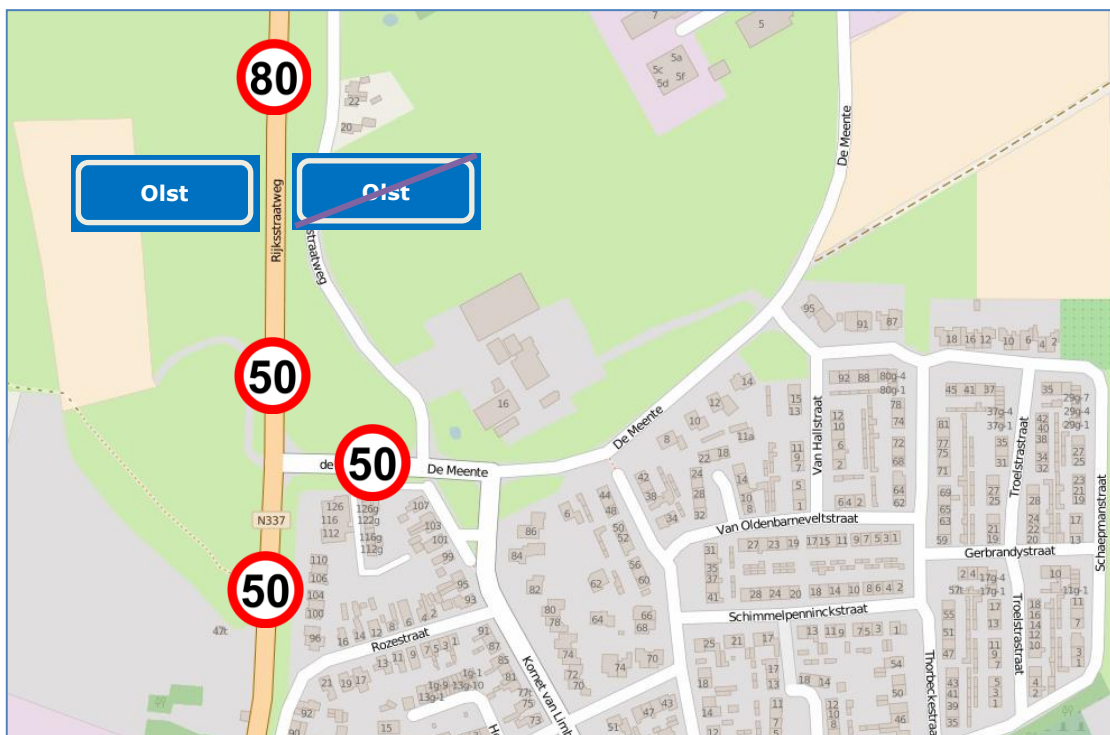
In figuur 12 zijn de kadastrale grenzen weergegeven rond het kruispunt N337 - De Meente.



Figuur 12 Kadastrale grenzen kruispunt N337/De Meente (Bron: Atlas van Overijssel)

### Ligging binnen of buiten bebouwde kom, wettelijke rijsnelheden

Het kruispunt N337 - De Meente is binnen de bebouwde kom van Olst gelegen. De bebouwde komgrens van Olst ligt circa 200 meter ten noorden van de het kruispunt met De Meente. In figuur 13 zijn de huidige maximale wettelijke rijsnelheden weergegeven.



Figuur 13 Wettelijke maximale rijsnelheden N337 - De Meente in de huidige situatie

## 2.6 Ruimtelijke kwaliteit

### Versnelde dijk en dorpsdijk

De N337 ligt over grote lengte van het traject, tussen Deventer tot net voorbij Wijhe, op de IJsseldijk. Hierdoor wordt de weggebruiker fraaie vergezichten over het IJssellandschap geboden. De N337 bepaalt in belangrijke mate de beleving van de dijk. Van Deventer tot net voorbij Wijhe kan de dijk ingedeeld worden in twee typen volgens een verkenning van Bosch en Slabbers<sup>2</sup>:

- De versnelde dijk: de N337 ligt als 80km/h-weg op de kruin van de dijk. Voor fietsers en voetgangers is vaak geen plek boven op de dijk.
- De dorpsdijk: de N337 voert door de dorpen Olst en Wijhe. Het vele (ook zware) verkeer heeft de inrichting bepaald van het wegprofiel. Het dorps leven heeft zich hier grotendeels afgekeerd van de dijk.



Tussen Deventer en de kern van Olst kunnen we spreken van de 'versnelde dijk', in de kom van Olst van een 'dorps dijk' en tussen de kommen van Olst en Den Nul weer van een 'versnelde dijk', zie de volgende afbeelding.

Figuur 14 Op het tracé van de N337 tussen Deventer en net voorbij Wijhe worden de versnelde dijk en de dorps dijk onderscheiden

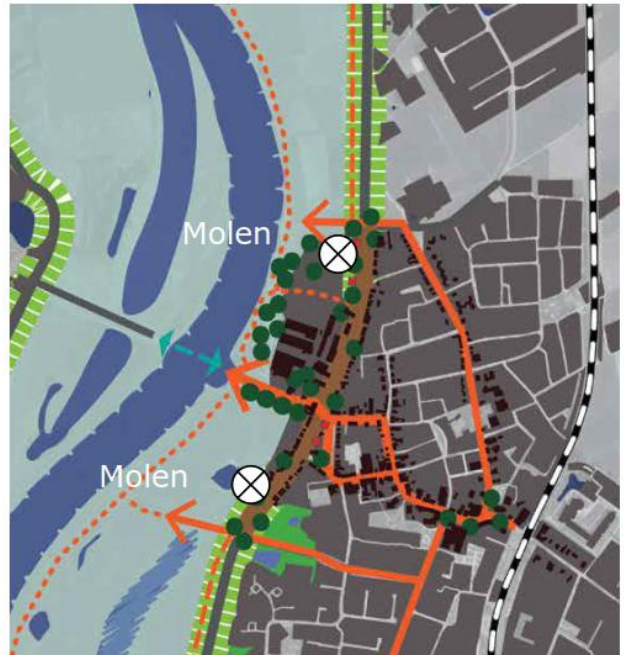
<sup>2</sup> Ontwikkeling dijkzone Olst-Wijhe, Verkenning van opgaven en ambities, 22 november 2016, opgesteld door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten

### Overgang van binnen naar buiten de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom van Olst grenst de bebouwing binnendijks aan op de voet van het dijktafval. Buitendijks staan de woningen en overige gebouwen op dijkniveau en geven deze het beste het gevoel van de bebouwde kom weer. In de profilering en inrichting van de weg is tussen de 'dorpse dijk' en de 'versnelde dijk' in Olst weinig onderscheid. Het asfalt van de provinciale weg bepaalt in grote mate het beeld. Het onderscheid tussen de bebouwde kom en daarbuiten is nauwelijks waarneembaar. Er is wel een tweetal plekken aan te geven waar zichtbaar de omgeving verandert van een bebouwde naar een onbebouwde kom situatie. Dit zijn het kruispunt met de Meente en dat met de Wethouder A.G. Dekkerlaan. In de verkenning van Bosch en Slabbers wordt tussen deze twee dorpsentrees een meer dorps vormgegeven 'traverse' gesuggereerd. De twee molens van Olst zijn beeldbepalende elementen die de dorpsentrees markeren.



*Figuur 15 Overgangen van buiten naar binnen de bebouwde kom bij Meente en A.G. Dekkerlaan*



*Figuur 16 Dorps vormgegeven traverse tussen dorpsentrees gemarkeerd door molens van Olst (Bosch Slabbers, 2016)*

Conclusie: de traverse door het dorp is het beste beleefbaar tussen de kruisingen van de N337 met de Meente en de Wethouder A.G. Dekkerlaan. Dit zijn de meest aangewezen plekken om de overgang duidelijk vorm te geven.

### Zicht op en bereikbaarheid van de uiterwaarden

Wonen aan de IJssel is een kwaliteit. Aantrekkelijk ingerichte uiterwaarden en de bereikbaarheid ervan zijn dan wel voorwaarden. Initiatieven om deze te vergroten zijn door bewoners opgetekend in de visie 'Olst mooier aan de IJssel'. Om de uiterwaarden te kunnen bereiken vormt het veilig oversteken van de N337 de eerste opgave. In eerste instantie ligt daar de opgave bij het afstemmen van de vormgeving van de weg op de gewenste snelheid en belevingswereld van de 'dorpsdijk' door de kom. In tweede instantie vormen de haakse structuren op de dijk vanuit de kom richting de uiterwaarden de logische plekken om over te steken. De Veerweg is reeds aanwezig als oversteek. De herinrichting van het kruispunt met De Meente vormt ook aanleiding om de bereikbaarheid van de uiterwaarden beter en aantrekkelijker te maken.



*Figuur 18 Zicht op de uiterwaarden bij de Veerweg (bron: Globespotter Cyclomedia)*



*Figuur 17 Zicht op de molen en de uiterwaarden vanaf de komgrens (bron: Globespotter Cyclomedia)*

## 2.7 Uitgangspunten

Bij het omschrijven van de te hanteren uitgangspunten is onderscheid gemaakt naar de volgende thema's:

1. Kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling;
2. Inpassing in de omgeving.

### Kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling

In onderstaande tabel zijn de uitgangspunten ten aanzien van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling benoemd. De uitgangspunten zijn gebaseerd op het beleid van de gemeente en zijn afgestemd met de diverse stakeholders binnen de scope van dit project. De uitgangspunten ten aanzien van kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling hebben onder meer betrekking op de doorstroming van het verkeer, de robuustheid van het ontwerp en de (verkeers)veiligheid van alle verkeersdeelnemers.

#### Niveau doorstroming gemotoriseerd verkeer

De N337 moet een betrouwbare, vlotte en aantrekkelijke reisroute blijven. Het bijbehorende gewenste niveau van doorstroming van het gemotoriseerd verkeer wordt omschreven als 'congestievrij'. Dit betekent geen structurele files/wachtrijen, kruispunten kunnen het verkeer in de spitsuren goed verwerken (geen oververzadiging).

#### Verkeersafwikkeling op kruispunten

Om de verkeerseffecten op de afwikkeling op kruispunten te bepalen, worden capaciteitsberekeningen uitgevoerd. Voor het bepalen van de mate van verkeersafwikkeling op kruispunten, worden de volgende uitgangspunten ten aanzien van de verzadiging en verkeersafwikkeling gehanteerd:

Voorrangskruispunt (op basis van intensiteitscriterium Slop – verhouding intensiteit –capaciteit)

Verzadiging	Toelichting
<1,33	geen maatregel noodzakelijk
1,33 < 1,67	noodzaak maatregel twijfelachtig
> 1,67	maatregel noodzakelijk

Rotonde

Verzadiging	Toelichting
<0,80	geen probleem met de verkeersafwikkeling
0,80 – 1,0	kans op problemen met de verkeersafwikkeling met wachtrijen tot gevolg. Nade naar eventuele maatregelen noodzakelijk
>1,0	vormgeving biedt onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken. Maatregelen zijn noodzakelijk

## Verkeerslichten

Aspect	Uitgangspunt
Signaalgroepnummers	Conform standaard provincie
Basicapaciteiten	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Rechtdoor: 1.900 pae/uur</li><li>▪ Rechtsaf: 1.750 pae/uur</li><li>▪ Linksaf: 1.750 pae/uur</li><li>▪ Combinatie: 1.700 pae/uur</li></ul>
Intensiteiten	In pae/uur
Vastgroentijden	Conform standaard provincie
Geeltijden	Conform standaard provincie
Roodtijden	Conform standaard provincie
Benut geel	Geeltijd = 1 seconde
Optrekverlies	1 seconde
Cyclustijdformule	Verkeersafhankelijk: $1,2 * Tv + 5 / (1-Y/0,9)$
Maximale cyclustijd	Kruispunt binnen bebouwde kom: 90 seconden
Maximale conflictbelasting	4-Armig kruispunt: 0,8
Ontruimingstijden	Conform standaard provincie

## Robuustheid

De ontwerpoplossing voor de aansluiting N337 – De Meente moet voldoende robuust zijn om de zwaardere belasting, als gevolg van de volgende ontwikkelingen, vlot en betrouwbaar af te kunnen wikkelen:

- Ontsluiting van het gebied tussen de N337 en de IJssel (het Olasfa-terrein en de huidige fabriek van Abbott Biologicals) verloopt via dit kruispunt;
- De ontwikkeling van nieuwbouw Aberson – Olst-noordoost met 60 woningen.

Voor het uitvoeren van verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van de verkeersprognoses van het geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Olst-Wijhe in de autonome situatie (juni 2016).

## Verkeersveiligheid

Als gevolg van een betere aansluiting van De Meente op de N337, mag de verkeersveiligheid niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat het ontwerp moet voldoen aan de geldende richtlijnen van het CROW. Bij realisatie van een kruispunt met verkeerslichten moeten de opstelstroken voldoende lengte hebben.

## Oversteekbaarheid langzaam verkeer

Naast het bieden van een verkeersveilige ontsluiting en afwikkeling van het langzaam verkeer, geldt ook dat langzaam verkeer binnen een acceptabele oversteektijd het kruispunt moet kunnen passeren. Dit betekent dat de verkeersstromen voldoende hiaten moeten bieden voor een vlotte oversteek.

## Fietsverkeer

Fietsverkeer op de N337 en De Meente wordt, door de ligging binnen de bebouwde kom, op de rijbaan afgewikkeld. Op het kruispunt N337 – De Meente dienen wel aparte fietsvoorzieningen te worden gerealiseerd ten behoeve van de veiligheid van het fietsverkeer.

## Busverkeer

Uitgangspunt is een busverbinding tussen Zwolle en Deventer met een frequentie van 1 keer per uur over de Rijksstraatweg N337. De bus halteert niet binnen het studiegebied. De Meente wordt niet gebruikt voor een busverbinding.

## Inpassing in de omgeving

De uitgangspunten voor de inpassing in de omgeving hebben betrekking op de ruimtelijke en fysieke beperkingen van de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit.

### Beschikbare gronden

In onderstaande afbeelding is het zoekgebied voor de kruispuntoplossingen weergegeven. Binnen dit gebied vindt inpassing van de verschillende varianten plaats.



### Dwangpunten

Het ontwerp voor het kruispunt moet aansluiten op de bestaande wegen in de omgeving, de Rijksstraatweg N337 en De Meente, en daarnaast op de toekomstige ontsluiting van Abbott Biologicals. De uiterwaarden dienen tevens bereikbaar te blijven via het kruispunt. Daarnaast vormen ook de aanwezigheid van het appartementencomplex en (de ligging van de N337 op) de dijk langs de IJssel dwangpunten voor het ontwerp van het kruispunt.

### Primaire waterkering

De dijk waar de N337 op is gelegen vormt een harde grens als primaire waterkering voor de IJssel. Indien aanpassing van het kruispunt gevolgen heeft voor het rivierbed, dan dient deze wijziging te worden getoetst aan de hand van het afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren. Dit afwegingskader bepaalt of toestemming voor de activiteit kan worden verleend.

### Ruimtelijke kwaliteit

- De oplossing dient bij te dragen aan de vormgeving van de overgang van 'versnelde dijk' naar 'dorpsdijk'. Om deze overgang te koppelen aan de beleving van de kom, is de aansluiting met De Meente de meest logische plek voor deze overgang. Door een heldere overgang vorm te geven tussen de 'versnelde dijk' en de 'dorpsdijk' wordt de komgrens, en daarmee de dorps uitstraling van Olst, duidelijk gemarkeerd. Dit komt zowel de veiligheid als de woon- en leefkwaliteit ten goede.
- De impact op de profielopbouw van de dijk dient minimaal te zijn, zowel in lengte als in breedte als in de derde dimensie (portalen voor de verkeersregelingen) zodat de beleving van de dijk en de dijk als groene continue lijn minimaal wordt aangetast.
- De aantasting van de beleving van de dijk als groene continue lijn dient minimaal te zijn. De beleving van de dijk is aan de landzijde het grootst, het talud is onaantastbaar zichtbaar aanwezig.

### Sociale kwaliteit

- De barrièrewerking van de N337 voor voetgangers en fietsers dient te verminderen: de oplossing draagt bij aan de leefbaarheid rond het kruispunt. Oversteken wordt (afhankelijk van de gekozen oplossing) makkelijker voor voetgangers en fietsers dan in de huidige situatie. De uiterwaarden kunnen beter bereikt worden.
- De invloed van de derde dimensie op visueel contact met de uiterwaarden dient minimaal te zijn. Het visuele contact tussen de woningen aan de landzijde en de uiterwaarden is een grote kwaliteit. De ontwikkelingen in het platte vlak van het kruispunt (een groter kruisingsvlak op de dijk) zullen deze kwaliteit niet of nauwelijks aantasten. De bijbehorende ontwikkelingen in de derde dimensie hebben wel invloed op de visuele kwaliteit. Deze dienen vanuit met name de appartementen op de uiterwaarden het uitzicht zo weinig mogelijk te beperken.

# 3 Probleemanalyse en oplossingsrichtingen

## 3.1 Probleemanalyse autonome situatie 2028

Voor het beoordelen van de vormgevingsvarianten is een vertrekpunt nodig. Voor deze studie is dat de autonome situatie 2028. Dit is de verkeerssituatie in 2028 waarbij Abbott via het kruispunt N337 – De Meente wordt afgewikkeld. Het 3-taks kruispunt uit de huidige situatie wordt daarvoor uitgebreid naar een 4-taks kruispunt.

Voor de probleemanalyse van de autonome situatie 2028 is gekeken naar twee aspecten, de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de effecten op de omgeving van een eventuele aanpassing van het kruispunt.

### **Kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling in de autonome situatie 2028**

Voor het bepalen van de verkeerssituatie in 2028 is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Olst-Wijhe. Dit verkeersmodel kent 2025 als planjaar. De gemiddelde jaarlijkse groei in het verkeersmodel van het jaar 2015 naar 2025 is doorgetrokken naar 2028 om de situatie in 2028 te simuleren. In het verkeersmodel is rekening gehouden met de ontsluiting van het Abbott-terrein via het voorrangskruispunt N337 – De Meente. Het Abbott-terrein wordt in de nieuwe situatie via dit kruispunt (bedrijfsmatig) ontsloten om, onder meer, de verkeers(veiligheids)situatie op de Veerweg en de aansluiting van de Veerweg op de N337 te verbeteren.

#### Kwaliteit van de verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling in 2028 is beoordeeld met behulp van de Methode Harders. Deze methode geeft inzicht in de verkeersafwikkeling en wachttijden op voorrangskruispunten. Indien de gemiddelde wachttijd meer dan 15 seconden bedraagt, is sprake van een onacceptabel niveau van de verkeersafwikkeling. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de restcapaciteit, dit is de eventuele extra verkeersbelasting die nog kan worden verwerkt. Bij een lage restcapaciteit is sprake van een (te) hoge belasting of zelfs overbelasting (bij een restcapaciteit <0).

Uit de berekening met de Methode Harders blijkt dat de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits leidt tot onacceptabele wachttijden. Dit geldt specifiek voor de verkeersafwikkeling vanaf De Meente. Verkeer krijgt hier te maken met gemiddelde wachttijden van meer dan 20 seconden bij een negatieve restcapaciteit.

Dit betekent dat het kruispunt overbelast is en dat maatregelen noodzakelijk zijn om het afwikkelingsniveau te verbeteren. Uit berekeningen met Harders blijkt dat enkel het uitbreiden van het huidige kruispunt met extra opstelvakken ontoereikend is. Dit betekent dat een aanpassing van het gehele kruispunt noodzakelijk is. Maatregelen om de verkeersintensiteit te beperken (omleiden van verkeer of andere modaliteitskeuze) zijn niet aan de orde.

#### Veiligheid van de verkeersafwikkeling

De verkeersberekeningen laten zien dat de verkeersintensiteit richting 2028 blijft groeien. Veiligheidsknelpunten in de huidige (2016) situatie nemen als gevolg daarvan toe. Meer verkeer betekent een grotere kans op ongevallen. Meer verkeer betekent ook dat ook de veiligheid van overstekend langzaam en kwetsbaar verkeer (meer) onder druk komt te staan. Er zijn minder (grote) hiaten in de verkeersstroom, waardoor ook de kans op ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers toeneemt. Daarnaast zorgt het aansluiten van de ontsluiting van Abbott op het kruispunt voor een extra toename van verkeer. Hierdoor neemt de kans op ongevallen tussen gemotoriseerd toe.

Richting de toekomst zal, als gevolg van de autonome verkeersontwikkeling en de gewijzigde aansluiting van Abbott, ook een aanpassing van de vormgeving van het kruispunt nodig zijn om de veiligheid van langzame verkeersdeelnemers te borgen.

### **Inpassing in de omgeving**

Voor het borgen van de kwaliteit en veiligheid van de verkeersafwikkeling zijn aanpassingen nodig aan het kruispunt. Aanpassingen aan de vormgeving hebben direct impact op de inpassing in de omgeving. De aanpassingen moeten namelijk zorgen voor een uitbreiding van de afwikkelingscapaciteit zodat meer verkeer kan worden verwerkt en de wachttijden dalen. Los van de wijze waarop dit gebeurt (uitbreiding capaciteit huidige vormgeving of nieuwe vormgeving) betekent dit een groter ruimtebeslag. Als gevolg van de autonome verkeersafwikkeling zal het kruispunt in de toekomst meer ruimte in beslag nemen en daarmee meer impact in de omgeving hebben.

### **Conclusie: aanpassing vormgeving aansluiting N337 – De Meente nodig**

Kort gezegd zijn maatregelen nodig om de verkeersafwikkeling en veiligheid van de verkeersafwikkeling en –deelnemers in de toekomst te borgen. Gezien de verwachte verkeersgroei, de te beperkte afwikkelingscapaciteit van het kruispunt en, daarmee samenhangend, de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers is handhaving van de huidige situatie geen duurzame oplossing en hiermee geen optie.

## **3.2 Oplossingsrichtingen**

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de wens van de gemeente en provincie toe te werken naar een geheel nieuwe vormgeving van het kruispunt. Door de hogere verkeersintensiteit is het essentieel dat de oversteekbaarheid van langzaam verkeer is geborgd. Daarnaast moet ook verkeer van en naar het Abbott-terrein en De Meente goed kunnen worden afgewikkeld en is een duidelijke herkenbare komgrens belangrijk voor met name de veiligheid van de fietsers op de rijbaan. Tijdens een klankbordbijeenkomst met de omgeving zijn meerdere oplossingsrichtingen voor dit kruispunt besproken. Hoewel de gemeente Olst-Wijhe op dit moment een afweging aan het opstellen is voor een eventuele realisatie van een ontsluitingsweg valt deze afweging buiten de scope van dit project. Binnen de visie van de gemeente wordt de ontsluitingsweg aangesloten op De Meente, en via De Meente aangesloten op de N337. Er wordt dus niet gedacht aan een ontsluitingsweg die ten noorden van De Meente wordt aangesloten op de N337. De oplossingsrichtingen zijn dus alle gesitueerd ter plaatse van de huidige aansluiting De Meente. Naar aanleiding van de klankbordbijeenkomst zijn het volgende drietal inrichtingsvarianten bepaald:

- Een enkelstrooksrotonde. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur;
- Een kruispunt met verkeerslichten waarbij alle verkeersdeelnemers via de verkeerslichten worden afgewikkeld. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur (wel via het verkeerslicht);
- Een Largas (Langzaam rijden gaat sneller)-oplossing. Deze variant lijkt op een rotonde, maar linksafslaand verkeer op de hoofdrijbaan heeft een aparte opstelstrook waardoor rechtdoorgaand verkeer niet wordt gehinderd. Ook hier beschikt fietsverkeer over een aparte fietsstructuur.

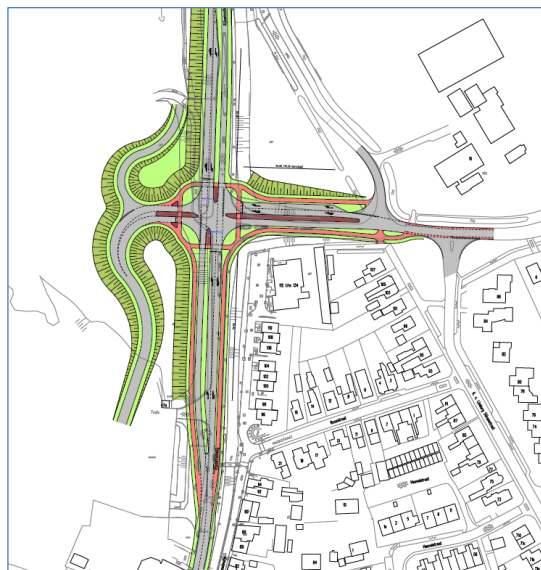
Omdat een duidelijke komgrens, die overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom markeert, moet worden gerealiseerd en de veiligheid voor langzaam verkeer moet worden verbeterd, zijn andere kruispuntvormen (zoals het optimaliseren van het huidige kruispunt) niet wenselijk. Deze zijn in de verdere beoordeling buiten beschouwing gelaten. In alle varianten wordt het Abbott-terrein via een volwaardige aansluiting ontsloten op het kruispunt. De weg naar de uiterwaarden van de IJssel wordt ontsloten op de ontsluitingsweg van Abbott.



In de figuren 19, 20 en 21 zijn de varianten op schetsniveau weergegeven. De schetsontwerpen zijn tevens opgenomen in bijlage A2 van deze rapportage.



Figuur 19 Schetsontwerp variant 1, rotonde



Figuur 20 Schetsontwerp variant 2, VRI



Figuur 21 Schetsontwerp variant 3, Largas

Met behulp van een raming volgens een SSK systematiek zijn de investeringskosten per schetsontwerp bepaald. De investeringskosten (prijspeil 2016, exclusief btw, marge +/- 30%) voor de rotonde bedragen circa € 1,02 miljoen, voor de VRI circa € 1,89 miljoen en de Largas-variant vraagt om een investering van circa € 1,10 miljoen.

### 3.3 Eerste afweging varianten

De inrichtingsvarianten zijn hieronder inhoudelijk beoordeeld. Er is nog geen rekening gehouden met ontwerp-technische optimalisaties van de drie varianten. In dit stadium van het onderzoek zijn deze onderling niet onderscheidend voor het maken van een keuze voor de voorkeursvariant.

Aan de hand van de kaders en uitgangspunten is een eerste beoordeling uitgevoerd op basis van de volgende beoordelingsaspecten:

1. Doorstroming van verkeer;
2. Veiligheid van verkeer;
3. Inpassing in de omgeving;
4. Inpassing in beleid.

De beoordeling is uitgevoerd op de drie vormgevingsvarianten (rotonde, VRI en Largas). De effecten van de varianten zijn daarbij beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie – de situatie zonder

aanpassingen aan het huidige kruispunt. Voor de verkeersintensiteiten is daarbij de situatie in 2028 aangehouden.

Bij het beoordelen van de varianten is gekeken naar diverse aspecten. Per aspect is een score gegeven aan de hand van een beoordelingsschaal van vijf punten. De beoordeling is kwantitatief uitgevoerd. In tabel 2 zijn de verschillende beoordelingsscores weergegeven, inclusief een toelichting.

Score	Toelichting
--	Een substantiële verslechtering ten opzichte van de autonome situatie
-	Een verslechtering ten opzichte van de autonome situatie
0	Geen verandering of wijziging ten opzichte van de autonome situatie
+	Een verbetering ten opzichte van de autonome situatie
++	Een substantiële verbetering ten opzichte van de autonome situatie

Tabel 2 Toelichting beoordeling effecten

### 3.3.1 Doorstroming verkeer

Voor elk van de varianten is beoordeeld in hoeverre deze invloed hebben op de doorstroming van het verkeer. De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie 2028, de resultaten zijn opgenomen in tabel 3.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Verkeersafwikkeling autoverkeer op kruispunt	++ Verkeer kan goed worden verwerkt <i>Verzadigingsgraad</i> Ochtendspits: 0,53 Avondspits: 0,50	+ Verkeer kan goed worden verwerkt, maar in avondspits relatief lange cyclustijd voor binnen de bouwde kom (max. is 90 sec) <i>Cyclustijd en belasting</i> Ochtendspits: 74 sec/ 0,371 Avondspits: 82 sec/ 0,575	0 Verkeer kan goed worden verwerkt, maar vrachtverkeer kan moeite hebben met op- en afrijden kruispunt. Overstekend en linksafslaand verkeer moet 2 keer voorrang verlenen. <i>Verzadigingsgraad</i> Gelijk aan die van rotonde, echter blokkade van kruispunt bij overstekend of linksafslaand verkeer dat voorrang moet verlenen
Doorstroming doorgaand verkeer N337	- Ronde geeft lagere verkeersafwikkeling op N337 dan voorrangskruispunt: af en toe wachten. Ronde in beleving minder hinder dan VRI: alleen wachten indien nodig	-- Door rood licht ook af en toe "stil staan" terwijl bij voorrangskruispunt altijd vrije doorgang	0 Largas geeft geringe vertraging op N337 ten opzicht van voorrangskruispunt: langzamer rijden maar niet wachten
Verkeersafwikkeling fietsverkeer	++ Fietsverkeer krijgt aparte voorziening	+ Fietsverkeer krijgt aparte voorziening,	+ Fietsverkeer krijgt aparte voorziening,

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
	met voorrang	linksafslaand vaak in afzonderlijke cycli VRI per tak	gefaseerde oversteek N337, hier wel voorrang verlenen
Verkeersafwikkeling busverkeer	-	<b>0</b>	-
	Beperkte toename reistijd door rotonde	Met voorinmelding VRI geen Invloed op reistijd	Beperkte toename reistijd door afbuigen hoofdroute
Robuustheid verkeersafwikkeling	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
	Voldoende restcapaciteit	Voldoende restcapaciteit	Voldoende restcapaciteit
<b>Totaal</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Tabel 3 Score varianten op onderdeel 'doorstroming'

De totaalscore bestaat uit de optelling van het aantal plussen en minnen.

### 3.3.2 Veiligheid verkeer

Naast de doorstroming van het verkeer is ook de veiligheid van de verkeersdeelnemers en oversteekbaarheid van langzaam verkeer beoordeeld. De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie 2028, de resultaten hiervan zijn opgenomen in tabel 4.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Verkeersveiligheid verkeersdeelnemers	<b>++</b>	<b>0</b>	<b>+</b>
	Snelheid van verkeersdeelnemers op kruispunt ligt laag en weinig conflictpunten t.o.v. voorrangskruispunt.	Conflictpunten door kruisende bewegingen bij mogelijk hoge snelheid: kans op ernstige flankongevallen. Oprijdend verkeer hoeft geen kleine hiaten te accepteren.	Snelheid van verkeersdeelnemers op kruispunt ligt laag en weinig conflictpunten (meer dan bij standaard rotonde, minder dan bij VRI).
Helderheid verkeerstructuur fietsers	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>0</b>
	Fietsverkeer krijgt aparte voorziening met heldere routing. Linksafslaand verkeer moet beperkt omrijden, maar heeft wel voorrang.	Fietsverkeer krijgt aparte voorziening met heldere routing. Linksafslaand verkeer gaat mogelijk tegen rijrichting in om 2x wachten voor VRI te voorkomen.	Fietsverkeer krijgt aparte voorziening. Linksafslaand verkeer moet relatief ver omrijden, redelijke kans op tegen rijrichting in rijden, met name in rustige uren.
Helderheid verkeerstructuur automobilist	<b>++</b>	<b>0</b>	<b>+</b>
	Rotonde geeft helder weer dat hier kruisende bewegingen mogelijk zijn. Overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom wordt goed benadrukt.	Verkeerslichten geven goed weer dat hier kruisende bewegingen mogelijk zijn. Door relatieve grootschaligheid geen duidelijker overgang van buiten	Overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom wordt goed benadrukt.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
		naar binnen bebouwde kom.	
Barrièrewerking N337: oversteekbaarheid fietsers en voetgangers	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>++</b>
	Veilige oversteek fietsverkeer i.c.m. lage snelheid snel verkeer. Voetgangers gefaseerde oversteek via middengeleiders.	Veilige oversteek fietsverkeer, wel i.c.m. hoge snelheid autoverkeer. Voetgangers gevoel van makkelijke oversteek door 'geregelde' oversteek.	Veilige oversteek fietsverkeer i.c.m. lage snelheid snel verkeer. Voetgangers gefaseerde oversteek via middengeleiders.
<b>Totaal</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>4</b>

Tabel 4 Score varianten op onderdeel 'veiligheid'

### 3.3.3 Inpassing in de omgeving

Alle drie de varianten zijn inpasbaar in de omgeving, maar ze hebben wel een verschillende invloed op de omgeving. De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie 2028. In de volgende tabellen is beoordeeld in hoeverre de varianten een positieve dan wel negatief invloed hebben op de omgevingsaspecten. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de belevingsaspecten vanuit de bewoners, en de impact op ruimtelijke inpasbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.

#### Belevingsaspecten vanuit bewoners

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Lichthinder	-	<b>0</b>	--
	Door draaiende bewegingen overlast voor appartementen/woningen, ook van rechtdoorgaand verkeer N337	Geen verschil ten opzichte van autonome situatie	Doorgaand verkeer N337: door draaiende bewegingen beperkte overlast voor appartementen/woningen Linksafslaand verkeer naar de Meente: staat stil op kruispunt: langere duur schijnsel op woningen
Geluidshinder	-	--	-
	Beperkte overlast door afremmend en optrekkend verkeer, (gelijkmatiger verkeersbeeld dan bij VRI, verkeer komt minder helemaal stil te staan)	Overlast door afremmend en vanuit stilstand optrekkend verkeer bij rood licht	Beperkte overlast door afremmend en optrekkend verkeer
Zichthinder, invloed derde dimensie op visueel contact met de uiterwaarden	-	--	-
	Aanwezigheid verhoogd middeneiland. Weinig extra masten noodzakelijk.	Bovenportalen en lampen voor verkeerslichten noodzakelijk. Deze tasten visueel	Aanwezigheid verhoogd middeneiland. Weinig extra masten noodzakelijk.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
		contact met uiterwaarden aan.	
<b>Totaal</b>	<b>-3</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>

Tabel 3 Score varianten op onderdeel 'inpassing in de omgeving – belevingsaspecten vanuit bewoners'

Ruimtelijke inpassing

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Fysieke inpasbaarheid ontwerp	<b>0</b>	--	-
	Beperkt ruimtebeslag, geen knelpunten. Beperkt grondaankoop nodig.	Ontwerp heeft grootste ruimtebeslag. Benodigde opstellengte op de Meente kan niet volledig worden gerealiseerd. Grootste grondaankoop nodig	Ontwerp heeft groter ruimtebeslag dan rotonde. Behoorlijke grondaankoop nodig
Bodemkwaliteit	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Geen wijziging t.o.v. autonome situatie	Geen wijziging t.o.v. autonome situatie	Geen wijziging t.o.v. autonome situatie
Archeologische verwachtingen	-	--	--
	Beperkt deel ontwerp binnen gebied hoge archeologische verwachting	Groter deel ontwerp binnen gebied hoge archeologische verwachting	Groter deel ontwerp binnen gebied hoge archeologische verwachting
Inpassing binnen functie N337 t.b.v. dijkeiligheid	<b>+</b>	<b>++</b>	<b>+</b>
	Vergroting dijklichaam t.p.v. kruispunt	Verdubbeling dijklichaam over grote lengte + vergroting t.p.v. kruispunt	Vergroting dijklichaam t.p.v. kruispunt
Inpassing binnen begrenzing Natura 2000 (vogelrichtlijngebied)	-	--	--
	Beperkte aantasting foerageergebied niet-broedvogels	Grotere aantasting foerageergebied niet-broedvogels	Grotere aantasting foerageergebied niet-broedvogels
<b>Totaal</b>	<b>-1</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>

Tabel 4 Score varianten op onderdeel 'inpassing in de omgeving – ruimtelijke inpassing'

### Ruimtelijke kwaliteit

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect ruimtelijke kwaliteit	Rotonde	VRI	Largas
Draagt bij aan vormgeving overgang 'versnelde dijk' naar 'dorpsdijk'	++	+	+
	In alle situaties heldere overgang van binnen naar buiten door geforceerde inrichting	Bij werkende lichten zichtbare overgang tussen binnen en buiten. Indien lichten niet werken geen heldere overgang door ontbreken van geforceerde inrichting	In alle situaties overgang van binnen naar buiten door geforceerde inrichting. Vormgeving minder helder dan bij rotonde.
De impact op het profiel (in 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> dimensie) en opbouw van de dijk (des te groter des te negatiever)	-	--	-
	Oppervlak rotonde groter dan huidige rijbaan. Weinig 'palen' nodig.	Oppervlak kruispunt groter dan huidige rijbaan. Bovenportalen noodzakelijk voor regelinstallatie.	Oppervlak Largasoplossing groter dan huidige rijbaan. Weinig 'palen' nodig.
Aantasting van de beleving van de dijk als groene continue lijn aan de landzijde	-	0	--
	Is centraal gesitueerd op de dijk. Impact op talud aan weerszijden van de dijk. Ronde vorm afwijkend van rechte lijn van de dijk.	Landzijde bijna onaangetast als groene lijn. Aantasting aan IJsselzijde over grote afstand door opstelstroken. Haakse aansluiting sluit aan bij rechte lijn van de dijk	Is centraal gesitueerd op de dijk. Impact op talud aan weerszijden van de dijk. Ronde vorm is afwijkend van rechte lijn van de dijk
<b>Totaal</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>

Tabel 5 Score varianten op onderdeel 'inpassing in de omgeving – ruimtelijke kwaliteit'

### 3.3.4 Inpassing in beleid

Naast het beoordelen van de varianten op de doorstroming van en veiligheid voor verkeer en de inpassing in de omgeving, is ook gekeken naar de inpassing in het beleid van de gemeente Olst-Wijhe. Hierbij zijn de varianten niet beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie, maar ten opzichte van de uitgangspunten in het beleid.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Inpassing binnen begrenzing bestemmingsplan	-	--	--
	Ontwerp past net niet binnen begrenzing	Groot deel ontwerp past niet binnen begrenzing	Behoorlijk deel ontwerp past niet binnen begrenzing
Inpassing binnen verkeersvisie Olst-Wijhe	++	-	-
	Sluit aan bij uitgangspunt voor rotonde bij kruising fiets en drukke (auto)wegen	Sluit niet aan bij uitgangspunt rotonde, wel bij haaks uitvoeren kruising auto-fiets	Sluit niet aan bij uitgangspunt rotonde, wel bij haaks uitvoeren kruising auto-fiets
<b>Totaal</b>	<b>1</b>	<b>-3</b>	<b>-3</b>

Tabel 6 Score varianten op onderdeel 'inpassing in de omgeving - belevingsaspecten'

### 3.3.5 Conclusie

In de volgende tabel zijn de eindbeoordelingen uit de voorgaande tabellen onder elkaar gezet.

Beoordeling t.o.v. autonoom	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Aspect	Rotonde	VRI	Largas
Doorstroming verkeer	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Veiligheid verkeer	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
Inpassing in de omgeving – beleving vanuit bewoners	<b>-3</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>
Inpassing in de omgeving – ruimtelijke inpassing	<b>-1</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>
Inpassing in de omgeving – ruimtelijke kwaliteit	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>
Inpassing in beleid	<b>1</b>	<b>-3</b>	<b>-3</b>

Tabel 7 Totaalscores beoordeling varianten

Uit de beoordeling blijkt dat met alle drie de varianten de doorstroming en de veiligheid van het verkeer beter wordt ten opzichte van de autonome situatie. Qua inpassing in de omgeving scoren alle varianten logischerwijs negatiever ten opzichte van de autonome situatie, immers elke variant betekent een ingreep in de omgeving. Voor wat betreft de inpassing in het beleid past de rotonde het beste binnen het huidige beleid. Daarnaast worden de volgende conclusies getrokken:

- De rotonde scoort ten aanzien van de doorstroming beter dan de Largas oplossing en de VRI;
- De rotonde is de meest veilige oplossing, het kruispunt met verkeerslichten geeft de kleinste verbetering van de verkeersveiligheid;
- Door het kleinere ruimtebeslag is de rotonde beter in te passen in de omgeving dan de Largas oplossing. De VRI heeft de meeste impact op de omgeving;
- Voor de beleving vanuit de omgeving scoren de Largas-oplossing en VRI iets slechter dan de rotonde qua inpassing;
- De rotonde sluit het meest aan op het beleid: zowel het bestemmingsplan als het gemeentelijk verkeersbeleid.

#### Voorkeursvariant: rotonde op kruispunt N337 – De Meente

Op basis van de eerste afweging van de varianten is in gezamenlijk overleg tussen de klankbordgroep en ambtelijke projectgroep besloten variant 1, de rotonde, aan te wijzen als voorkeursvariant. Een rotonde combineert een verbetering van zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid op het kruispunt. Daarnaast scoort de rotonde ook beter en/of gelijkwaardig op de inpassing in de omgeving ten opzichte van de andere varianten.

In navolgende hoofdstukken zijn de effecten voor verkeer en gevolgen voor de omgeving van een rotonde op dit kruispunt in nader detail uitgewerkt.

## 4 Analyse duurzaamheid

### 4.1 Resultaten ambitiesessie duurzaamheid

Duurzaamheid is in dit project een speerpunt naast het realiseren van doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, -afwikkeling en de integratie van de ontsluiting van Abbott. Op 30 juni 2016 is een Ambitiesessie gehouden voor het ophalen van ideeën ten aanzien van duurzaamheid voor de kruispuntoplossing in de vorm van een rotonde. Tijdens deze sessie zijn zoveel mogelijk ideeën opgehaald uit de provinciale organisatie. Deze ideeën zijn gecategoriseerd naar de aspecten Mens, Aarde en Geld. Naar aanleiding van deze sessie tekende zich een zwaartepunt af op het aspect Mens, met daaronder als nadrukkelijk thema de leefomgeving. De uitkomsten zijn verwerkt in een notitie Duurzame invulling rotonde Olst (Steggink Infra, 13-07-2016), welke in bijlage A3, inclusief het Ambitieoverzicht is opgenomen en waarin alle ideeën uit de sessie terug te vinden zijn.

### 4.2 Toelichting duurzaamheidsthema's

In het Ambitieoverzicht in bijlage A3 is een aanzienlijk aantal ideeën voor duurzame invulling van de rotonde opgenomen. Met het idee van de leefbare weg in het achterhoofd zijn de maatregelen geselecteerd die daaraan bijdragen. De maatregelen zijn vervolgens gecategoriseerd naar de vijf leefbaarheidsthema's Ruimtelijke inpassing, Licht, Geluid, Lucht en water en Trillingen. In bijlage A3 is de nadere concretisering van deze thema's opgenomen. Hierna volgt hoe deze zijn verwerkt in het voorliggende ontwerp en/of verwerkt worden in de nadere uitwerking van het ontwerp, de voorbereiding, de aanbesteding en de realisatie van het ontwerp.

#### Ruimtelijke inpassing

In het voorliggend ontwerp is het ruimtebeslag van de rotonde beperkt gehouden binnen de uitgangspunten voor het ontwerp voor een veilige oplossing (ook voor fietsers) met afzonderlijke voorzieningen voor fietsers en voldoende aan de richtlijnen van het CROW. De aansluiting van Abbott heeft krappere boogstralen gekregen (dit is geen openbare weg) om het ruimtebeslag zo klein mogelijk te laten zijn.

Het aantal objecten op de rotonde kan geminimaliseerd worden door alleen de wettelijk benodigde bebording en bebakening toe te passen. Het doorzicht van de rotonde voor rechtdoorgaand verkeer dient beperkt te worden zodat automobilisten van grotere afstand geattendeerd worden op de fysieke aanwezigheid van het middeneiland. Normaal gesproken wordt het middeneiland hiervoor gevuld met bijvoorbeeld begroeiing. Door echter een smal lijnelement (bijvoorbeeld een haag of een wandje in vorm van een kunstwerk) te plaatsen diagonaal over het middeneiland in de richting van het appartementencomplex is het zicht hierop vanuit het appartementencomplex minimaal en kan het doorzicht voor de automobilist toch beperkt worden.

Met voorgaande maatregelen is de basis gelegd voor een zo klein mogelijk ruimtebeslag. In het vervolgtraject van het ontwerp kunnen de overige punten, gezamenlijk met de partners uit de omgeving worden uitgewerkt en vervolgens worden opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.

#### Licht

De plaatsing van verlichtingsarmaturen luistert nauw. De opstelling, het verlichtingsniveau en de aanstraling door de lichtmasten moet bijdragen aan een duidelijke herkenbaarheid van de rotonde en zichtbaarheid van met name fietsers. In het vervolgtraject van het ontwerp wordt een verlichtingsplan opgesteld die zo veel mogelijk recht doet aan de genoemde punten, welke vervolgens wordt opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.

#### Geluid

Het ontwerp en de inrichtingselementen van de rotonde zijn volgens de maatvoering van het CROW vormgegeven zodat de rijsnelheden zo beperkt mogelijk zijn. Geluiddiffractoren (een betonnen constructie in een goot met holtes naast het wegdek) zijn nieuwe systemen waarvan alleen pilots bekend langs doorgaande wegen, en niet ter plaatse van en dichtbij rotondes met andere karakteristieken (snelheid, afremmen, optrekken) van het verkeer. Nader onderzoek hiernaar is nodig om de effecten in beeld te brengen. Als het een kansrijk middel blijkt te zijn kan het hier, als geldende normen ten aanzien van geluidhinder worden overschreden, eventueel als pilot toegepast worden en opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.



**Lucht en water**

In het vervolgtraject van het ontwerp en bij de voorbereidingen van de uitvoering kunnen punten als zelfreinigende bermen, hemelwaterinfiltratie en eisen tijdens de realisatie worden uitgewerkt en vervolgens worden opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.

**Trillingen**

De verharding voor het autoverkeer wordt geheel uitgevoerd in asfalt zodat de trillingen tot een minimum worden beperkt. In het vervolgtraject van het ontwerp en bij de voorbereidingen op de uitvoering kunnen deze punten worden uitgewerkt en vervolgens worden opgenomen in het contract met de aannemer die de rotonde gaat realiseren.

## 5 *Effecten voor verkeer en gevolgen voor omgeving*

In dit hoofdstuk zijn de effecten en gevolgen van realisatie van een rotonde op het kruispunt N337 – De Meente voor verkeer en de omgeving beschreven. Met betrekking tot verkeer en de omgeving zijn de effecten en gevolgen voor de volgende aspecten beoordeeld:

- Verkeer
  - Kwaliteit verkeersafwikkeling
  - Bereikbaarheid aanliggende functies en gebieden
  - Verkeersstructuur op kruispuntniveau voor auto en fiets
  - Verkeersveiligheid
  - Oversteekbaarheid fietsers
- Omgeving
  - Inpasbaarheid in omgeving
  - Ruimtelijke kwaliteit
  - Bestemmingsplan
  - Eigendomsgrenzen
  - Geluid
  - Luchtkwaliteit
  - Trillingen
  - Natuurnetwerk (voorheen EHS)
  - Begrenzing Natura 2000 Rijntakken
  - Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta
  - Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren
  - Bodem
  - Archeologie
  - Duurzaamheid

## 5.1 Ruimtelijke kwaliteit en voorlopig ontwerp

### Ruimtelijke kwaliteit

In de volgende verbeelding is het ontwerp van de rotonde als voorkeursoplossing ruimtelijk ingepast in de directe omgeving. Hierbij zijn de belangrijkste ruimtelijke aspecten in beeld gebracht. Het ruimtebeslag in de uiterwaarden is beperkt door het agrarisch verkeer een eigen route vanaf de provinciale weg te geven. Fietsers kunnen bij de rotonde veilig oversteken, en bij de huidige voetgangersoversteek over de dijk kan de N337 ook worden overgestoken. Hierop kan een wandelroute aansluiten zodat vanuit de kom van Olst een rondje door de uiterwaarden mogelijk wordt dat aansluit op 'Olst mooier aan de IJssel'. De ruimte tussen de dijk en de ontsluitingsweg naar Abbott wordt zo veel mogelijk open gehouden, vanwege het uitzicht vanaf de komgrens op de molen en vanuit de woningen aan de dijk op de uiterwaarden. De nieuw aan te leggen parkeerplaats op het terrein van Abbott gaat schuil achter 'opgaande beplanting'. Die vormt tevens de begeleiding van de entree van Abbott.



Figuur 22 Verbeelding van de rotonde ingepast in de directe omgeving

In de volgende figuur is het voorlopig ontwerp van de rotonde weergegeven, in bijlage A4 is deze groter afgebeeld. Het ontwerp is daarbij geoptimaliseerd ten opzichte van het schetsontwerp in figuur 19 (hoofdstuk 3.2), met name aan de zijde van de IJssel zodat het ruimtebeslag op de uiterwaarden zo beperkt mogelijk is gehouden.



Figuur 23 Voorlopig ontwerp aansluiting N337 - De Meente als rotonde

Met behulp van een raming volgens een SSK systematiek zijn de investeringskosten bepaald. De investeringskosten (prijspeil 2017, exclusief btw, marge +/- 20%) voor de rotonde bedragen circa € 0,95 miljoen.

## 5.2 Verkeer

### Kwaliteit verkeersafwikkeling

Zoals beschreven in hoofdstuk 3.3.1 kan een rotonde het verwachte verkeersaanbod in 2028 ruimschoots verwerken. De verzadigingsgraad van de rotonde blijft in zowel de ochtend- als avondspits ruim onder de grenswaarde van 0,80. Dit betekent dat de rotonde het verwachte verkeersaanbod goed kan verwerken en ook over voldoende restcapaciteit beschikt om een verdere groei van verkeer (na 2028) ook te blijven kunnen verwerken.

### Bereikbaarheid aanliggende functies en gebieden

De gewijzigde vormgeving van het kruispunt leidt niet tot een wijziging in de bereikbaarheid van de aan de N337 of De Meente gelegen functies en voorzieningen in de directe omgeving van het kruispunt. Het nieuwe kruispunt ligt op vrijwel dezelfde locatie als het huidige kruispunt en kent dezelfde afslagmogelijkheden als het huidige kruispunt.

Voor doorgaand verkeer op de N337 levert het passeren van het kruispunt een beperkt tijdsverlies op omdat moet worden afgeremd voor de rotonde. Voor verkeer van en naar De Meente en Abbott wordt de bereikbaarheid verbeterd. In de autonome situatie krijgen zij te maken met een ongewenste tijdsduur van wachttijden (door voorrang verlenen aan kruisend of overig afslaand verkeer). De rotonde zorgt op een natuurlijke manier voor meer hiaten in de verkeersstroom en een lagere snelheid op het kruispunt, waardoor het verkeer vanaf de zijwegen het kruispunt sneller en veiliger op kan rijden. Op structuurniveau verbetert daarmee de bereikbaarheid van en naar de aanliggende gebieden door het realiseren van een rotonde op dit kruispunt.

Het wijzigen van de vormgeving van het kruispunt wordt gecombineerd met het aanpassen van de bereikbaarheid van het Abbott-terrein. Dit terrein wordt in de huidige situatie ontsloten via de Veerweg. In de nieuwe situatie komt deze als hoofdaansluiting te vervallen en wordt het terrein ontsloten via de rotonde N337 - De Meente. De rotonde heeft voldoende capaciteit om het (auto- en vracht)verkeer van en naar het Abbott-terrein te kunnen verwerken, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersafwikkeling. De uiterwaarden blijven voor landbouwverkeer bereikbaar via een eigen opgang in de dijk naar de N337.

#### **Verkeersstructuur op kruispuntniveau voor auto en fiets**

De enkelstrooksrotonde kan worden gerealiseerd conform de ontwerputgangspunten van het CROW. Gemotoriseerd verkeer beschikt over een enkele toe- en afrit op de rotonde. Fietsverkeer beschikt over een gescheiden fietsstructuur en heeft op de rotonde voorrang op het andere verkeer op de rotonde. De ontsluitingsweg naar Abbott heeft een ondergeschikt karakter, deze is alleen toegangsweg tot Abbott (en voor voetgangers naar de uiterwaarden). Deze tak heeft dan ook een zo minimaal mogelijk profiel met relatief krappe boogstralen (maar nog wel geschikt voor vrachtverkeer).

Met uitzondering van de noordelijke tak van het kruispunt wordt fietsverkeer richting het kruispunt met een uitvoegstrook van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer afgeleid om op het vrijliggende fietspad rond de rotonde te komen. Fietsverkeer dat het kruispunt afrijdt wordt de rijbaan weer opgeleid door middel van een invoegstrook. Dit is niet het geval op de noordelijke tak van het kruispunt omdat deze tak niet toegankelijk is voor fietsverkeer. Fietsverkeer richting Zwolle dient via De Meente en de parallelweg (Rijksstraatweg) van de N337 richting het noorden te fietsen.

#### **Verkeersveiligheid**

In hoofdstuk 2.3 is beschreven dat de meeste ongevallen op dit kruispunten ontstaan als gevolg van het niet verlenen van voorrang of doorgang. Met de realisatie van een rotonde neemt de kans op dit soort ongevallen significant af. De snelheid op het kruispunt neemt af waardoor zowel de kans als de ernst van eventuele ongevallen afneemt. Het fietspad ligt volledig rondom het kruispunt, waardoor fietsers vanuit de automobilist gezien altijd van de logische kant komen. Automobilisten worden op deze manier in principe niet verrast door een fietser vanaf een andere kant.

Daarnaast wordt de verkeersveiligheid voor fietsverkeer verbeterd door de aanwezigheid van middeneilanden op de drie zwaarst gebruikte takken van de rotonde. Deze verlagen de rijnsnelheid van het autoverkeer op de rotonde.

#### **Oversteekbaarheid fietsers**

De oversteekbaarheid van het kruispunt voor fietsverkeer wordt verbeterd door realisatie van de rotonde. De verkeersstroom op de N337 is op dit kruispunt de drukste verkeersstroom. Doordat de fietsers voorrang hebben op het overige verkeer hebben fietsers een ongehinderde oversteek.

## **5.3 Omgeving**

#### **Inpasbaarheid in omgeving**

Hoewel de rotonde min of meer op dezelfde locatie als het huidige kruispunt wordt gerealiseerd, neemt het ruimtebeslag van het kruispunt wel toe. Een rotonde heeft van zichzelf al een groter ruimtebeslag dan een standaard voorrangskruispunt. Daarnaast wordt voor fietsverkeer een vrijliggende fietsstructuur gerealiseerd op alle takken van de rotonde.

Omdat ook Abbott wordt ontsloten via de rotonde, neemt ook het ruimtebeslag aan de westzijde van het kruispunt toe.

#### **Ruimtelijke kwaliteit**

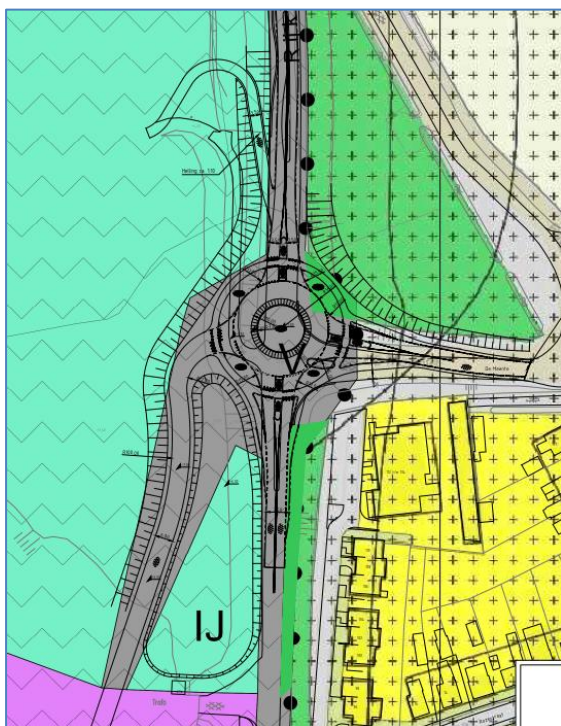
Bij het opstellen van het ontwerp is aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit. Er is zowel ingespeeld op de gebruikswaarde, de belevingswaarde als de toekomstwaarde. Deze waarden zijn in het uiteindelijke ontwerp van de rotonde en de inpassing in de omgeving toegepast. Door het ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden (in dit geval de gebruikswaarde van de omgeving) is de invloed op de omgeving beperkt gehouden. De N337 wordt beter over te steken voor voetgangers en fietsers (gebruikswaarde) zodat vanuit de kom van Olst een rondje door de uiterwaarden die aansluit op 'Olst mooier aan de IJssel' beter mogelijk is. De openheid (belevingswaarde) wordt gehandhaafd, waarbij ook de ruimte tussen de dijk en de ontsluitingsweg naar Abbott zo veel mogelijk open wordt gehouden. De beleving van de komgrens (belevingswaarde) wordt versterkt

door een heldere overgang van de 'versnelde dijk' naar de 'dorpsdijk'. Met de aanleg van een rotonde op deze plek wordt dit kruispunt veiliger en worden randvoorwaarden gerealiseerd (toekomstwaarde) waarbinnen het mogelijk wordt de Veerweg beter geschikt te maken voor het (recreatief)verkeer richting het pontje en de 'dorpsdijk' onderdeel te laten uitmaken van het woondorp Olst.

### Bestemmingsplan

In de volgende figuur is de begrenzing van de bestemmingsplannen Olst-West (2005) en Olst (2009) geconfronteerd met het voorlopig ontwerp van de rotonde. Zichtbaar is dat de rotonde niet kan worden gerealiseerd binnen de vigerende bestemmingsplannen. Dit geldt specifiek voor de oostzijde van het kruispunt, de aansluiting met De Meente.

Omdat het kruispunt in noordelijke richting wordt opgeschoven, voor de realisatie van het vrijliggende fietspad om de rotonde, wordt De Meente ter hoogte van de rotonde in noordelijke richting uitgebogen. Hierdoor komen zowel een deel van de rijbaan op de rotonde als het fietspad op grond met de bestemming groen te liggen. Voor realisatie van het plan is een herziening van het bestemmingsplan Olst (2009) of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening noodzakelijk.



Figuur 24 Confrontatie bestemmingsplannen met voorlopig ontwerp rotonde (bestemmingen: bestemming V/Grijs – verkeersdoeleinden, bestemming IJ – IJsseloever, bestemming B/Paars – Bedrijfsdoeleinden, Groen – groen en natuur en Geel – wonen)

### Eigendomsgrenzen

Het plan past niet binnen de huidige eigendomsgrenzen aangezien buiten de huidige wegen en bermen geen gronden in bezit zijn bij de gemeente of provincie. Grondaankoop dient plaats te vinden aan de noordoostzijde van het kruispunt (groen) en aan de westzijde (IJsseloever), voor de realisatie van de rotonde, de toegangsweg van het Abbott-terrein en de verlegde toegang naar de uiterwaarden. In totaal dient circa 5.200 m<sup>2</sup> grond te worden aangekocht (circa 700 m<sup>2</sup> agrarisch oostelijk van de N337 en circa 4500 m<sup>2</sup> agrarisch/groen aan de westzijde van de N337).

### Geluid

Het ontwerp is indicatief getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder om te bepalen bij de aanleg van de rotonde sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van reconstructie als de toekomstige geluidbelasting met 1,50 dB of meer toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.

Uit de toetsing (de notitie met de gedetailleerde resultaten is opgenomen in bijlage A5) blijkt dat in de toekomstige situatie geen sprake is van een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer. Daarmee is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en worden geen aanvullende eisen c.q. maatregelen voorgesteld ten aanzien van geluid.

Daarnaast wordt een nieuwe weg naar Abbott gemaakt op de N337. De indicatieve geluidbelastingen van deze weg is getoetst op grond van afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Voor deze weg is getoetst of wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is 63 dB. Uit de toetsing (bijlage A5) blijkt dat geen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB.

Als gevolg van de Wet geluidhinder worden geen aanvullende eisen of maatregelen gesteld aan het ontwerp.

### **Trillingen**

Voor eventuele trillingshinder of trillingsschade door wegverkeer zijn zware voertuigen de bepalende factor. In Nederland bestaat geen specifiek juridisch kader voor trillingen zoals dit geldt voor geluid met de Wet geluidhinder. Jurisprudentie geeft aan dat in het geval van trillingen langs wegen tijdens de gebruiksfase de SBR richtlijn B (hinder voor personen in gebouwen) van belang is. De toetsing van de trillingsniveaus aan de SBR-richtlijn B betreft de zogenoemde  $V_{max}$  en  $V_{per}$ . De  $V_{max}$  betreft de maximale trillingssterkte die voorkomt. Deze wordt apart getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode. De  $V_{per}$  betreft de gemiddelde trillingssterkte. Ook deze waarde wordt apart bepaald en getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode. Voor de exacte definitie en bepalingsmethode van deze toetswaarden wordt verwezen naar de SBR-richtlijn.

In de huidige situatie is de afstand van hart weg (De Meente) tot de maatgevende woning (woning aan noordzijde in het appartementencomplex "De kleine Rooze") 23 m. In de toekomstige situatie neemt de afstand van hart weg tot het deze maatgevende woning met enkele meters toe tot circa 30 m. De maximale trillingssterkte  $V_{max}$  zal daarom naar verwachting met maximaal circa 20% afnemen. De weg ligt bovendien op een dijklichaam wat een gunstig effect heeft voor trillingen. Voor een weg op een dijklichaam met glad asfalt en een maximum snelheid van 50 km/uur zijn op basis van expert judgement ten gevolge van de zware voertuigen geen relevante trillingen te verwachten in woningen op een afstand van ten minste 30 m.

Verwacht wordt dat aan de beoordelingssystematiek uit de SBR richtlijn B (hinder voor personen in gebouwen) wordt voldaan. Met het voorlopig ontwerp zijn de bestemming wonen en verkeer zorgvuldig gescheiden. Aanvullend onderzoek wordt op basis van de beschikbare informatie niet nodig geacht.

### **Luchtkwaliteit**

Het ontwerp van de rotonde is getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). De toetsing is uitgevoerd om te bepalen of het ontwerp voldoet aan de wet- en regelgeving voor de luchtkwaliteit en zodoende doorgang kan vinden vanuit het aspect luchtkwaliteit. De notitie met de gedetailleerde toetsing en resultaten is opgenomen in bijlage A6.

Uit de NSL<sup>3</sup>-Monitoringstool blijkt dat de maximale concentraties van de meest kritische stoffen, stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>), op de N337 ter hoogte van De Meente in de autonome situatie ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen. In de plansituatie wordt de weg breder dan in de autonome situatie. Het verkeer wordt hierdoor uit elkaar getrokken waardoor de uitstoot meer verspreid optreedt. Voor de luchtkwaliteit op de wettelijke toetsafstand, 10 meter van de wegrand, betekent dit dat de concentraties afnemen. Aangezien de concentraties in de autonome situatie voldoen aan de grenswaarden mag worden gesteld dat ook de concentraties met rotonde onder de grenswaarden blijven. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

### **Natuurnetwerk (voorheen EHS)**

Ten behoeve van Flora & Fauna is een bureaustudie uitgevoerd om de te verwachten effecten op de wettelijk beschermde natuurwaarden rond en in de nabijheid van het kruispunt in kaart te brengen. Er is geen gerichte inventarisatie van soorten en veldbezoek uitgevoerd. De volledige bureaustudie is opgenomen in bijlage A7 van deze rapportage.

<sup>3</sup> NSL: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De bureaustudie leidt tot de volgende conclusies en vervolgacties:

- **Conclusies:**
  - In het plangebied komen mogelijk zwaarder beschermde plantensoorten van tabel 2 en algemene zoogdier- en amfibiesoorten van tabel 1 voor (zie bijlage A7).
  - Een ontheffing voor tabel 2 soorten is niet nodig wanneer gewerkt wordt op basis van de goedgekeurde gedragscode Provinciale infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet en/of uit gericht veldonderzoek blijkt dat de soorten afwezig zijn.
  - Voor tabel 1-soorten geldt een algehele ontheffing.
- **Vervolgacties:**
  - Nader onderzoek naar voorkomen van tabel 2 plantensoorten (veldsalie en rapunzelklokje) in de nabijheid van het kruispunt.

### **Begrenzing Natura 2000 Rijntakken**

Direct westelijk van het plangebied liggen de uiterwaarden van de IJssel die onderdeel zijn van het Natura 2000 gebied Rijntakken. Dit gebied is tevens aangewezen als vogelrichtlijngebied. Ten aanzien van het Natura 2000 gebied Rijntakken is gekeken naar de begrenzing, de instandhoudingsdoelen en de aanwezigheid van beschermde waarden op basis van het aanwijzingsbesluit en het Natura 2000 beheerplan. De volledige bureaustudie is opgenomen in bijlage A7 van deze rapportage.

Uit de bureaustudie komen de volgende conclusies naar voren:

- De herinrichting vindt plaats binnen begrensd Natura 2000 gebied Rijntakken dat als vogelrichtlijngebied is aangewezen.
- De herinrichting heeft geen negatieve gevolgen voor broedvogels. Deze soorten komen niet voor binnen het plangebied en omgeving.
- De herinrichting in de uiterwaarden (grasland) betekent verlies aan (potentieel) foerageergebied van niet broedvogels (grasetende ganzen en eenden, weidevogels). Het ruimtebeslag is relatief ten opzichte van het areaal aan beschikbaar foerageergebied binnen begrensd vogelrichtlijngebied zeer klein. Daarnaast wordt door de soorten buiten begrensd gebied gefoerageerd. Het verlies heeft geen significant negatieve gevolgen voor de niet broedvogels en bijbehorende instandhoudingsdoelen.
- De wijziging in afwikkeling van het verkeer heeft gezien de afstand tot het habitatrictlijngebied (1,7 km noordwestelijk) ten aanzien van stikstofdepositie geen negatieve gevolgen. In de AERIUS applicatie Monitor 20154 staan de gevoelige locaties van de Natura 2000 opgenomen als 'relevante hexagonen'. Bij een berekening in het AERIUS vindt de beoordeling van stikstofdepositie plaats op deze relevante hexagonen. De afstand van de relevante hexagonen in De Rijntakken ten opzichte van locatie van de rotonde is ruim 2,5 kilometer. Op deze afstand is het effect van de wegasverplaatsing verwaarloosbaar klein. De rotonde leidt daarom niet tot een toename van de stikstofdepositie op de relevante hexagonen in het Natura 2000-gebied.
- Als vervolgactie dient een verslechteringsstoets te worden uitgevoerd om te bepalen in hoe verre het gebied wordt gebruikt door niet-broedvogels en wat het verlies aan foerageergebied is. Hierin zal nader gekeken moeten worden naar cumulatie van overige projecten/plannen met invloed op foerageergebied van niet broedvogels. Project Stroomlijn is een relevant voorbeeld, waarvan de ingreep overigens leidt tot een verbetering van leefgebied van niet-broedvogels.

### **Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta**

Als gevolg van de realisatie van de rotonde neemt de oppervlakte van het dijklichaam onder het kruispuntoppervlak toe. Het dijklichaam waar de N337 op is gelegen wordt niet aangepast. Door het aansluiten van de toegangsweg naar het Abbott-terrein op de rotonde N337 – De Meente neemt het waterkerende vermogen van de dijk mogelijk zelfs toe.

### **Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren (Rijkswaterstaat)**

Door het grotere ruimtebeslag van het kruispunt (aan weerszijden van de dijk, de primaire waterkering) en ontsluitingsweg Abbott-terrein wordt het rivierbed van de IJssel verkleind. De ruimte voor de ontsluiting is echter opgenomen in een verleende vergunning als "te behouden watervrije ophoging" (RRW 47403) waarbinnen de ophoging is toegestaan. Ondanks dat het plan in de luwte van het Abbott-terrein plaats vindt, dient de wijziging, conform de Handreiking, wel te worden getoetst aan de hand van het afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren. Dit afwegingskader bepaalt of (eventueel onder voorwaarden) toestemming voor de activiteit kan worden verleend.

---

<sup>4</sup> <https://monitor.aerius.nl/monitor/>



## **Bodem**

Zoals in hoofdstuk 2.5 beschreven, is in de buurt van het kruispunt en de directe omgeving van de N337 sprake van locaties met bodemverontreiniging. Er is geen sprake van bodemverontreiniging in de bodem direct onder het huidige kruispuntoppervlak.

Op het Olasfa-terrein is een sanering gaande. Uit recente onderzoeken blijkt dat het verontreinigde gebied doorloopt tot in de dijk onder de N337. Daarnaast is in het studiegebied een kleine kans op de aanwezigheid van asbest in de grond.

Voorafgaand en tijdens realisatie van het plan dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van bodemverontreiniging en mogelijk asbest. Indien bodemverontreiniging en/of asbest wordt aangetroffen, betekent dit dat aanvullend onderzoek noodzakelijk is, inclusief eventuele maatregelen die moeten worden getroffen.

## **Archeologie**

De maatregelen op het kruispunt vinden plaats op een locatie met deels lage (IJsseloever) en deels hoge (noordoostzijde) archeologische verwachtingswaarde, zie figuur 10 in hoofdstuk 2.5.

In het 'Parapluplan Archeologie' (vastgesteld d.d. 28 april 2014) is het volgende opgenomen met betrekking tot de onderzoeksplicht bij werkzaamheden binnen gebieden met een archeologische verwachtingswaarde:

- Voor gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde geldt een onderzoeksplicht bij ontwikkelingen in de bebouwde kom groter dan 5 hectare. Ontwikkelingen van deze omvang zijn in de betreffende bestemmingsplannen (Olst en Olst-West) niet mogelijk gemaakt.
- Voor gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt een onderzoeksplicht bij ontwikkelingen in de bebouwde kom bij verstoring van de bodem dieper dan 50 cm en een plangebied groter dan 100 m<sup>2</sup>.

Het plangebied voor de rotonde bedraagt meer dan 100 m<sup>2</sup>. Dit betekent dat, in verband met de aanwezigheid van de middelhoge archeologische verwachting, nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Voor het zuidoostelijke kwadrant van het kruispunt geldt dat de archeologische waarde onbekend is. Dit kwadrant blijft echter onaangeroerd in het plan.

## **Duurzaamheid**

In hoofdstuk vier is het onderdeel duurzaamheid behandeld. Diverse maatregelen zijn opgenomen die een positieve invloed hebben op duurzaamheid:

- Beperken ruimtebeslag rotonde.
- Beperken lichtvervuiling door te veel lichtbronnen, hinderlijke lichtinval en lichthinder.
- Onderzoeken mogelijkheid compenseren geluidstoename door het toepassen geluiddiffractoren.
- Maatregelen die bijdrage leveren aan afvangen fijn stof en stikstofdioxide.
- Voorkomen ontstaan trillingsoverlast door realiseren homogene constructie en via contract (trillings)overlast door aannemer tijdens realisatie beperken.

Daarnaast kunnen bij de verdere uitwerking van het plan maatregelen verder worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Deze zijn omschreven in hoofdstuk 4.2 en bijlage A3.

De algemene insteek van het voorkeursalternatief is het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming. Het voorlopig ontwerp bevordert de doorstroming van het verkeer waardoor het brandstofverbruik zal afnemen. Hiermee zal ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderen. De maatregelen hebben een positief effect ten aanzien van duurzaamheid. In de verdere uitwerking kunnen duurzaamheidsmaatregelen vervolgens worden uitgewerkt en geïmplementeerd.

## 5.4 Terugkoppeling klankbordgroep

Het conceptrapport van het Ontwerp Plan in Hoofdlijnen is op 9 maart 2017 besproken met de klankbordgroep (zie het laatste verslag in bijlage A1). Tijdens dit overleg kwam naar voren dat de gedachte wijze van ontsluiting van de uiterwaarden direct op de N337 (noordelijk van de rotonde) als onveilig wordt gezien. De leden spraken hun voorkeur uit om de ontsluiting van de uiterwaarden te laten plaatsvinden via de aan te leggen ontsluitingsweg van Abbott. De suggestie van de klankbordgroep is overgenomen en in de onderstaande afbeelding verwerkt. Hiermee ontstaat een veiligere ontsluiting van de uiterwaarden. In bijlage A8 is het voorlopig ontwerp in een grotere afbeelding opgenomen. De wijzingen hebben geen noemenswaardige gevolgen voor de effectbeschrijving in voorgaande paragrafen.



Figuur 25 Voorlopig ontwerp aansluiting N337 - De Meente als rotonde met aangepaste ontsluiting uiterwaarden

## 5.5 Conclusie

In hoofdstuk vijf zijn de verkeerskundige gevolgen en gevolgen voor de omgeving van het voorlopig ontwerp in beeld gebracht. In de volgende tabel zijn de conclusies per beoordelingsaspect weergegeven:

Aspect	Conclusie
<b>Verkeer</b>	
Kwaliteit verkeersafwikkeling	Rotonde kan verwachte verkeersaanbod in 2028 (inclusief Abbott-terrein) goed verwerken. Capaciteit rotonde heeft na 2028 ook voldoende restcapaciteit om verdere groei van verkeer op te vangen.
Bereikbaarheid aanliggende functies en gebieden	Bereikbaarheid van bestemmingen en functies aan N337 en De Meente worden niet aangetast. Reistijd naar bestemmingen neemt door rotonde iets toe, maar rotonde zorgt wel voor vlottere doorstroming. Abbott-terrein krijgt rechtstreekse aansluiting op rotonde (aansluiting Veerweg komt te vervallen). Ronde kan dit verkeer ook goed verwerken.
Verkeersstructuur op kruispuntniveau voor auto en fiets	Op kruispuntniveau kan een logische verkeersstructuur voor auto-fietsverkeer worden gerealiseerd. Kruispunt kan verkeersaanbod goed verwerken.
Verkeersveiligheid	Maatregelen zorgen voor verbetering verkeersafwikkeling, op netwerkniveau heeft maatregel weinig effect op routekeuze. Als gevolg van ontwikkelingsknelpunten in de omgeving, kan route wel meer worden gebruikt omdat verkeersafwikkeling op kruispunt verbetert.
Oversteekbaarheid fietsers	Langzaam verkeer heeft voorrang en ongehinderd oversteken op alle takken van de rotonde.
<b>Omgeving</b>	
Inpassing in omgeving	Ruimtebeslag kruispunt wordt vergroot door realisatie rotonde en uitbuigen/verleggen aansluitende wegen en realiseren aparte fietsstructuur op rotonde
Ruimtelijke kwaliteit	Door zo klein mogelijk ruimtebeslag is de invloed op de omgeving beperkt gehouden (gebruikswaarde van de omgeving). De gebruikswaarde van de uiterwaarden wordt vergroot door verbeterde oversteekbaarheid. De belevingswaarde wordt versterkt door heldere komgrens op overgang 'versnelde dijk' naar 'dorpsdijk'. Verbeterde toekomstwaarde door veiliger kruispunt en meer inrichtingsmogelijkheden voor Veerweg en de 'dorpsdijk' passend bij het karakter van deze wegen.
Bestemmingsplan	Maatregelen passen niet binnen het geldende bestemmingsplan Olst waardoor een herziening van het bestemmingsplan Olst (2009) of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening noodzakelijk is.
Eigendomsgrenzen	Maatregelen op het kruispunt passen niet binnen de huidige eigendommen van de provincie Overijssel en gemeente Olst-Wijhe zodat grondaankoop noodzakelijk is.
Geluid	Er is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De nieuwe weg naar Abbott geeft geen overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB. Er worden geen aanvullende eisen c.q. maatregelen voorgesteld ten aanzien van geluid.
Luchtkwaliteit	De concentraties van de meest kritische stoffen blijven onder de grenswaarden. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.
Trillingen	Aanvullend onderzoek wordt op basis van de beschikbare informatie niet nodig geacht.
Natuurnetwerk (voorheen EHS)	Op basis van bureaustudie wordt aanvullend onderzoek geadviseerd ten behoeve van tabel 2 plantensoorten.

Aspect	Conclusie
Begrenzing Natura 2000 Rijntakken	Op basis van bureaustudie wordt aanvullend onderzoek (verslechteringstoets) geadviseerd ten behoeve van effecten op niet-broedvogels.
Beleid Waterschap Drents Overijsselse Delta	Oppervlakte dijklichaam (primaire waterkering) wordt niet verkleind, maar zelfs vergroot. Plan gaat niet ten koste van waterkerend vermogen van waterkering.
Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren (Rijkswaterstaat)	Plan zorgt voor verkleining rivierbed IJssel. Toetsing aan afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren voor toestemming uitvoering maatregel noodzakelijk.
Bodem	Mogelijk bodemverontreiniging en/of asbest aanwezig in studiegebied. Kans op aantreffen hiervan in bodem direct onder kruispunt is klein.
Archeologie	Nader archeologisch vooronderzoek op het kruispunt is noodzakelijk.
Duurzaamheid	Verbeterde doorstroming verkeer, in uitwerking kansen voor meer duurzaamheidsmaatregelen.

Tabel 8 Conclusies effecten voorlopig ontwerp

# 6 *Samenvatting en vervolg*

In dit hoofdstuk zijn de resultaten uit hoofdstuk twee tot en met vijf samengevat. Daarna is een doorkijk gegeven in de vervolgstappen voor het project.

## 6.1 **Samenvatting**

### **Kader**

Op de N337 (Deventer – Zwolle) in Olst ligt het kruispunt N337/Rijksstraatweg met De Meente. De N337 ontsluit Olst richting Zwolle en Deventer, beide wegen hebben een functie voor de ontsluiting van de kern Olst. In het verleden (2005) is hier een rotonde geprojecteerd, welke samen met onder andere een noordelijke ontsluiting van het farmaceutisch bedrijf Abbott ruimtelijk mogelijk is gemaakt in het bestemmingsplan "Olst-West 2005". Door een nog lopende bodemsanering is de uitvoering echter nog niet gerealiseerd. De provincie Overijssel en de gemeente Olst-Wijhe willen graag in beeld hebben of de in 2005 geprojecteerde oplossing met een rotonde op het kruispunt N337 - De Meente anno nu nog steeds de beste oplossing is, ook kijkend naar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Het doel van dit project is tweeledig:

- Realiseren van een duurzaam veilige aansluiting N337 - De Meente en ontsluiting van het Abbott terrein.
- Verbeteren van de leefbaarheid / oversteekbaarheid traverse N337.

Op basis van de beschikbare informatie ten aanzien van verkeer en de omgeving zijn de kaders voor dit project in beeld gebracht. Vervolgens zijn uitgangspunten ten aanzien van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en inpassing in de omgeving bepaald.

### **Afweging drie varianten**

Met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Olst-Wijhe is voor het planjaar 2028 een probleemanalyse uitgevoerd op de verkeerssituatie. Hierbij zijn de doorstroming en verkeersveiligheid beoordeeld. Conclusie is dat zonder het aanpassen van de vormgeving van het kruispunt, de verkeersafwikkeling onder druk komt te staan door de verwachte toename van verkeer. Dit leidt tot te lange wachttijden voor verkeer vanaf De Meente richting de N337.

Geconcludeerd wordt dat maatregelen nodig zijn om de verkeersafwikkeling en veiligheid van de verkeersafwikkeling en –deelnemers in de toekomst te borgen. Gezien de verwachte verkeersgroei, de te beperkte afwikkelingscapaciteit van het kruispunt en, daarmee samenhangend, de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers is handhaving van de huidige situatie geen duurzame oplossing en hiermee geen optie.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het de wens van de gemeente en de provincie toe te werken naar een geheel nieuwe vormgeving van het kruispunt. Naar aanleiding van een klankbordbijeenkomst met de omgeving zijn voor de vormgeving van het kruispunt zijn een drietal principe inrichtingsvarianten bepaald:

- Een enkelstrooksrotonde. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur en heeft voorrang op gemotoriseerd verkeer.
- Een kruispunt met verkeerslichten. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur (wel via het verkeerslicht).
- Een Largas (Langzaam rijden gaat sneller)-oplossing. Fietsverkeer beschikt over een eigen structuur maar heeft geen voorrang op gemotoriseerd verkeer.

Alle drie de varianten zijn beoordeeld op de aspecten:

- Doorstroming verkeer;
- Veiligheid verkeer;
- Inpassing in de omgeving;
- Inpassing in beleid.

### **Rotonde als voorkeursvariant**

Op basis van de afweging van de varianten is in gezamenlijk overleg tussen de klankbordgroep en ambtelijke projectgroep besloten variant 1, de rotonde, aan te wijzen als voorkeursvariant. Een rotonde combineert een verbetering van zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid op het kruispunt. Daarnaast scoort de rotonde ook beter en/of gelijkwaardig op de ruimtelijke inpassing en de inpassing in de omgeving (vanuit het oogpunt van beleving) ten opzichte van de andere varianten.

### **Effecten verkeer en gevolgen voor omgeving voorkeursvariant**

De voorkeursvariant is nader uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp waarbij het ruimtebeslag op de uiterwaarden is geminimaliseerd.

Specifiek voor de voorkeursvariant zijn de effecten op verkeer en gevolgen voor de omgeving nader beschouwd. Ten opzichte van de autonome situatie verbetert de verkeerssituatie voor zowel de doorstroming, afwikkeling en veiligheid. Een rotonde kan het verkeersaanbod in 2028 goed verwerken. De rotonde heeft daarbij voldoende restcapaciteit om ook een eventuele toename van verkeer na 2028 te kunnen verwerken.

Ten aanzien van de gevolgen voor de omgeving heeft de voorkeursvariant wel impact. De rotonde kan ruimtelijk op een goede manier worden ingepast, maar vraagt op een aantal aspecten wel aandacht. Het ruimtebeslag van het kruispunt neemt toe, een herziening van het bestemmingsplan Olst (2009) (of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening) is noodzakelijk. Ook is grondaankoop nodig. Voor wat betreft lucht en geluid wordt voldaan aan de geldende toetswaarden. Met betrekking tot Flora & Fauna en Natura 2000 wordt aanvullend onderzoek geadviseerd naar tabel 2 plantensoorten (veldsalie en rapunzelklokje) en op niet-broedvogels. Voor bodem en archeologie moet rekening worden gehouden met aanvullende onderzoeken. Ten aanzien van duurzaamheid geldt dat in de uitwerking kansen zijn voor het toepassen van duurzaamheidsmaatregelen. Door een zo klein mogelijk ruimtebeslag is de invloed op de omgeving (gebruikswaarde van de omgeving) beperkt gehouden. De gebruikswaarde van de uiterwaarden wordt vergroot door een verbeterde oversteekbaarheid. De belevingswaarde wordt versterkt door een heldere komgrens op de overgang van 'versnelde dijk' naar 'dorpsdijk' en een verbeterde toekomstwaarde door een veiliger kruispunt en daarnaast meer inrichtingsmogelijkheden voor de Veerweg en de 'dorpsdijk' passend bij het karakter van deze wegen.

### **Kosten**

De totale realisatiekosten zijn geraamd op € 0,95 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 2017).

## **6.2 Vervolgstappen**

### **Benodigde vervolgonderzoeken en procedures**

Voor realisatie van het project is een herziening van het vigerende bestemmingsplan Olst (2009) (of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening) noodzakelijk. Daarnaast zijn diverse vergunningen nodig die worden aangevraagd in een omgevingsvergunning.

Nader onderzoeken zijn nodig, onder andere:

- (Veld)onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet en Natura 2000;
- Bodemonderzoek;
- Archeologisch (bureau)onderzoek;
- Geluidonderzoek in het kader van de Wet geluidhinder;
- Uitbreiding dijklichaam en aanleg ontsluitingsweg naar Abbott: toets in het kader van afwegingskader Beleidslijn Grote Rivieren.

### **Globale planning**

Na de herziening van het bestemmingsplan (of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels van de ruimtelijke ordening) is de realisatie voorzien in 2018. In de volgende tabel is een globale planning weergegeven.

Tijd	Toelichting
Medio 2017	Vaststelling definitief Plan in Hoofdlijnen door Provinciale Staten
2017/2018	Herziening bestemmingsplan/omgevingsvergunning
Medio 2018	Vorbereiding/planvorming, aanvraag vergunningen
Eind 2018	Realisatie

*Tabel 9 Globale planning*

## *Bijlagen*



# Bijlage A0: reactienota

## Terinzagelegging

Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen 'N337 Kruispunt De Meente te Olst', waarin wordt voorgesteld een rotonde aan te leggen op het kruispunt N337 - De Meente heeft gedurende de periode van 15 mei 2017 tot en met 26 juni 2017 ter inzage gelegen. In deze periode was het voor ieder mogelijk schriftelijk reacties en zienswijzen in te dienen bij het college van Gedeputeerde Staten van Overijssel.

Op 30 mei 2017 is een inloopavond georganiseerd. Tijdens deze inloopavond konden belangstellenden ook hun zienswijzen kenbaar maken.

Gedeputeerde Staten hebben 10 zienswijzen op het Ontwerpplan in Hoofdlijnen ontvangen.

Hieronder zijn de zienswijzen samengevat weergegeven en beantwoord.

### **Algemene beantwoording ten aanzien van de zienswijzen op de noodzaak van een rotonde.**

In een aantal zienswijzen wordt ingegaan over het ontbreken van een aanleiding om de situatie ter plaatse aan te passen.

In 2005 is het bestemmingsplan Olst-West vastgesteld. In dit bestemmingsplan is ter plaatse van de aansluiting van De Meente op de N337 een rotonde geprojecteerd waarop ook de nieuw aan te leggen noordelijke ontsluiting van het parkeerterrein van Abbott wordt ontsloten. Op dit bestemmingsplan zijn destijds geen zienswijzen ingediend door de toenmalige aanwonenden. Met de vaststelling en het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan is dan ook de ontsluiting van het Abbott terrein via het kruispunt met De Meente ruimtelijk vastgelegd en mogelijk gemaakt. In het Ontwerpplan in Hoofdlijnen is nader bekeken of de in 2005 geprojecteerde oplossing met een rotonde op het kruispunt N337 – De Meente nu nog steeds de beste oplossing is, ook kijkende naar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

### **1. Zienswijze 1**

(EDO registratiekenmerk 2017/0238262)

#### **Zienswijze:**

1. De huidige verkeerssituatie is niet onveilig, en zal in ieder geval tot 2028 niet onveiliger worden, ook niet wanneer gekozen wordt voor een 4-taks kruising. De verkeersintensiteit zal niet toenemen. Ook is er geen sprake van doorstromingsproblemen: "er is in Olst geen file".

De kruising is niet als gevaarlijk te beschouwen: 14 incidenten met uitsluitend materiele schade. Mogelijk dat een viertaks kruising gevaarlijker is, maar dat wordt niet duidelijk uit het rapport.

De op dit moment bekende informatie (informatie uit 2015 ca. 10.000 verkeersbewegingen op het kruispunt met 7,5 % zwaarverkeer) is onvoldoende om een rotonde te verdedigen. Belangrijker is echter om de recent uitgevoerde verkeersstelling af te wachten en op basis daarvan een nieuwe prognose te maken.

Wat betreft de doorstroming zien wij als bewoners dat er nooit meer dan 3, hooguit 4 auto's staan te wachten. In het rapport wordt genoemd dat in het rekenmodel (methode Harders) vanuit wordt gegaan dat indien langer dan 15 seconden wachten er doorstromingsproblemen zijn, en dat er in de spits op de betreffende kruising soms 20 seconden gewacht moet worden.

Problemen zijn alleen in de ochtendspits, en 15 seconden komt vreemd over want dan zou een stoplicht ook niet langer dan 15 seconden op rood mogen staan. Mijn stelling is dat er geen sprake is van grote structurele doorstromingsproblemen op het betreffende wegvak. Ook als het een viertakskruising wordt, is het maar de vraag of dit dan een probleem wordt.

2. De rotonde gaat een toename geven van geluid en fijnstof, vooral in de verkeersluwe tijdstippen van de dag (onder andere dagelijks van ca 19.00 tot 7.00 u). Dat wil ik dus niet op 10 meter voor mijn woonkamer krijgen.

In 2015 of 2016 is op enig moment door de afdeling handhaving (dhr. J. Custers) een geluidsmeting gedaan. Dit was op een moment dat er veel hinder was van geluid door de sanering van Olsfa. Er is toen op een woensdag gemeten rond 17.30/17.45 u. De meting liet toen zien dat er een basisgeluid is van 65 dB. In de voorbereiding voor de bouw van onze huizen (2001/2002) bleek er sprake te zijn van

een te hoge geluidsbelasting op de gevel. In het document wordt genoemd dat er geen data bekend zijn. Dat klopt dus niet. Vervolgens wordt er gerekend met te lage waarden.

In het plan komt een extra weg. Beide wegen kunnen tegelijkertijd geluid voortbrengen en de geluiden moeten dan worden opgeteld. De kans dat dit dus boven de 48 dB uitkomt, achten wij zeer reëel.

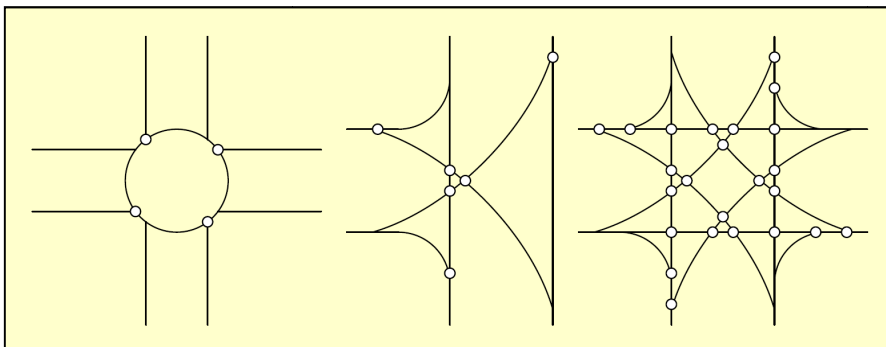
Verder wordt er geen rekening mee gehouden dat een rotonde meer geluidshinder geeft dan een voorrangskruispunt. Je hoeft er niet voor doorgeleerd te hebben om te bedenken dat remmend en optrekkend verkeer meer geluid maakt.

3. Tijdens de 2<sup>e</sup> klankbordbijeenkomst van de bewoners is het plan van de bewoners van tafel geveegd en kreeg geen eerlijke kans opgenomen te worden in de voorstellen. Het huidige voorstel is dus tot stand gekomen zonder de inbreng van omwonenden.
4. Ik maak er bezwaar tegen dat voor een enkele fietser, met plannen die nauwelijks leiden tot toename van het aantal fietsers er wordt uitgegaan van een probleem waarbij snel en langzaam verkeer elkaar kruisen en wat dus opgelost moet worden. Het ontmoedigen/verbieden van langzaam verkeer (uitzondering maken voor de enkele tractor) is een reële oplossing welke niet is meegenomen.
5. In het projectplan worden 2 verschillende bedragen voor de rotonde genoemd: op pagina 25 € 1,02 milj. en op pagina 37 en 47 € 0,95 milj. Om echter tot een goede keuze te kunnen komen, zal er ook een financiële vergelijking moeten worden gemaakt met het vernieuwen van de huidige inrichting, met evt een vierde tak buitendijks, met normaal asfalt en geluidsarm asfalt.
6. In het kader van eventuele planschade is het zeer de vraag of een noordelijke uitgang van het terrein van Abbott tot meer verkeersbewegingen zal gaan leiden. Wat mij betreft wordt door de verschillende overheden (gemeente én provincie) met 1 mond gepraat: óf er is een verwachting van een verkeerstoename en dan is er sprake van planschade, óf de verkeersintensiteit blijft hetzelfde wat betekent dat de huidige verkeersinrichting kan blijven bestaan.

#### Antwoord:

1. In het voorgestelde plan wordt gekeken naar de situatie in 2028 waarbij autonome ontwikkelingen zijn meegenomen, dus inclusief de ontsluiting van Abbott op het kruispunt met De Meente. Voor de situatie in 2028 is geconstateerd dat zonder het aanpassen van de vormgeving van het kruispunt, de wachttijden in de spitsen te lang blijven (gemiddeld langer dan 20 seconden). De restcapaciteit vanaf De Meente is zelfs negatief. Met andere woorden, het aanbod van verkeer wordt groter dan volgens de berekeningen verwerkt kan worden.

De lange wachttijden hebben als gevolg dat verkeer meer risico gaat nemen bij het oprijden van de N337 door kortere hiaten in de verkeersstromen te accepteren. Dit verhoogt de kans op ongevallen. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid verdient een vormgeving als rotonde de voorkeur. Ook het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) geeft in het Handboek Wegontwerp aan dat om verkeersveiligheidsredenen de rotonde als kruispuntvorm sterk de voorkeur heeft. Deze kruispuntvorm is gemiddeld 80% veiliger dan de overige kruispuntvormen (letselgevallen). Dit komt onder andere doordat er bij een rotonde minder conflictpunten zijn ten opzichte van een 3- en 4-takskruispunt. Een conflictpunt is een punt waar twee verschillende verkeersstromen elkaar kruisen, verkeerstromen waar een automobilist op moet letten bij het passeren van een kruispunt of rotonde. Daarnaast is de passeersnelheid van het gemotoriseerd verkeer veel lager waardoor de letselernst ook afneemt.



Figuur 1 Conflictpunten per kruispunttype (SWOV, factsheet kruispunttypen)

In 2017 is in opdracht van de gemeente Olst verdiepend onderzoek gedaan om meer inzicht te krijgen in de feitelijke verkeersstromen ter ondersteuning van de onlangs geactualiseerde verkeersvisie in Olst (Rapportage verkeerssituatie Olst, Goudappel Coffeng, 13 juni 2017). Hierbij zijn verkeerstellingen uitgevoerd op De Meente, waar gemiddeld 4.100 motorvoertuigen per etmaal zijn geteld. Dit is minder dan de 5.200 motorvoertuigen waar tot dusver van uit is gegaan. Ook wanneer in de in de autonome toekomstige situatie gerekend wordt met minder verkeer dat op De Meente rijdt, blijft het verkeer te maken hebben met te lange gemiddelde wachttijden (langer dan gemiddeld 20 seconden), en een negatieve restcapaciteit en het risico op ongevallen dat dit met zich meebrengt.

Wat betreft de wachttijdberekeningen moet opgemerkt worden dat het gemiddelde wachttijden betreffen. Dit betekent dat er (naast voertuigen die nagenoeg direct kunnen doorrijden) ook voertuigen zijn die erg lang moeten wachten op De Meente. In de toekomstige situatie treden lange gemiddelde wachttijden zowel in de ochtend- als avondspits op. De gemiddelde wachttijd is niet vergelijkbaar met die bij verkeerslichten: bij verkeerslichten weet men immers dat men binnen afzienbare tijd aan de beurt komt. Op een voorrangskruispunt is het maar de vraag of men binnen een redelijke tijd gelegenheid krijgt om in een veilig hiaat in de verkeersstromen de weg op te rijden. Vanuit verkeersveiligheid is het gewenst om te werken aan een geheel nieuwe veilige vormgeving van het kruispunt.

2. Het voorgestelde plan is onderzocht naar de effecten op luchtkwaliteit. In het plan blijven de concentraties ruim onder de grenswaarden. Daarmee wordt voldaan aan de Wet Milieubeheer, art 5.16, eerste lid, sub a.

In het voorgestelde plan is ook onderzoek gedaan naar de geluidshinder. Op 14 december 1999 heeft het college van burgemeesters en wethouders van Olst de grenswaarde vastgesteld op 56,9 dB(A) en zijn de woningen aan de Benedendijk voorzien van extra geluidsisolatie. In de toekomstige situatie 2028 is geen sprake van een toename van geluidsbelasting van 1,50 dB of meer en er is geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde van 56,9 dB(A). Er is derhalve geen sprake van reconstructie ingevolge de Wet Geluidshinder.

In een geluidsonderzoek moet elke weg afzonderlijk worden beoordeeld. Naar de nieuwe ontsluitingsweg naar Abbott is ook een geluidsonderzoek gedaan. De geluidsbelasting van deze weg blijft onder de voorkeurswaarde van 48 dB. Ook is in de berekeningen rekening gehouden met een toeslag voor het afremmen en optrekken van het verkeer als gevolg van de rotonde.

Geluidshinder ten gevolge van de sanering van het Olasfaterrein valt buiten de scope van het voorliggende plan.

Door de verschuiving van de rotonde in noordelijke richting komt het middelpunt van de rotonde op 83 meter van uw woning te liggen, in plaats van het middelpunt van het huidige kruispunt op 75 meter.



Figuur 2 Afstand woningen Benedendijk tot toekomstige ligging middelpunt rotonde

3. Tijdens het opstellen van het plan zijn drie bijeenkomsten met de klankbordgroep geweest waarin onder andere omwonenden zitting hadden, ook van Buurtcomité Onder de Rooze. De voorstellen zijn samen met de klankbordgroep ontwikkeld.
4. Aan de N337 in Olst zijn diverse bestemmingen die ook per de fiets bereikbaar moeten blijven. Ook moeten fietsers kunnen oversteken. Het ontmoedigen of verbieden van langzaam verkeer past hier niet bij, wij zullen en willen een veilige plaats moeten bieden aan fietsers die de N337 oversteken of een bestemming op de N337 hebben.
5. Het eerste schetsontwerp van de rotonde is uitgewerkt in een voorlopig ontwerp waarin het ontwerp ruimtelijk is ingepast en nader is gedetailleerd. Dit heeft geleid tot een kostenbesparing voor de rotonde.

Een 4-takskruispunt is niet beschouwd vanwege grotere verkeersonveiligheid van deze variant ten opzichte van andere oplossingen.

6. Ten opzichte van het datgene wat ruimtelijk toegestaan is in het reeds vastgestelde bestemmingsplan Olst-West wordt als gevolg van het plan geen verkeersgroei verwacht (zie algemene beantwoording ten aanzien van de zienswijzen op de noodzaak). In het geval een belanghebbende denkt schade te lijden na het onherroepelijk worden van de nog in procedure te brengen herziening van het vigerende bestemmingsplan (of een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met de regels op de ruimtelijke ordening) staat het belanghebbenden vrij om een beroep te doen op de van toepassing zijnde planschaderegeling.

**2. Zienswijze 2** (EDO registratiekenmerk 2017/0247578)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 1.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 1.

**3. Zienswijze 3** (EDO registratiekenmerk 2017/0241966)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 1.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 1.

**4. Zienswijze 4** (EDO registratiekenmerk 2017/0248135)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 1.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 1.

**5. Zienswijze 5** (EDO registratiekenmerk 2017/0238754)

**Zienswijze:**

Mocht er een rotonde komen zou U dan rekening willen houden met ons prachtige uitzicht over de IJssel en de dijk richting Wijhe? Vanuit ons appartement willen wij ons mooie zicht op de natuur niet willen verliezen.

**Antwoord:**

Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp (in de realisatiefase) nemen wij met u contact op over de uiteindelijke detaillering.

## 6. Zienswijze 6 (EDO registratiekenmerk 2017/0255424)

### Zienswijze:

1. Er bestaat in casu geen aanleiding om de situatie ter plaatse aan te passen.
  - a. De huidige vormgeving als voorrangskruispunt voldoet aan de thans geldende wet- en regelgeving. Voorts is er ook geen sprake van een verkeersonveilige situatie.
  - b. Voorts is in het geheel niet vast komen staan dat de toekomstige verkeersstroom zodanig zal toenemen dat onderhavige aanpassing noodzakelijk zal zijn. Er lijkt een voorschot te worden genomen op toekomstige ontwikkelingen (ontwikkeling parkeerterrein farmaceutisch bedrijf Abbott) die nog geenszins vast staan.
2. Vreest dat het realiseren van een rotonde een aanzienlijk negatief effect zal hebben op de luchtkwaliteit (fijnstof) ter plaatse alsook op de geluidssituatie (remmende auto's).

### Antwoord:

1.
  - a. Zie beantwoording zienswijze 1 (punt 1);
  - b. Zie algemene beantwoording t.a.v. de zienswijzen op de aanleiding.
2. Zie beantwoording zienswijze 1 (punt 2).

## 7. Zienswijze 7 (EDO registratiekenmerk 2017/0198963)

### Zienswijze:

1. Rugdekking voor fietsers ontbreekt voor fietsverkeer vanaf de rotonde richting de Veerweg. De kans bestaat dat de hoeveelheid fietsverkeer gaat toenemen, rugdekking lijkt wenselijk op de N337.
2. Het is wenselijk de N337 binnen de bebouwde kom verkeersveilig in te richten passend bij het gebruik (auto + fiets). Als dijk binnen de bebouwde kom is dit een unieke situatie, hiervoor is ook een unieke en passende inrichting nodig.
3. De rotonde houdt geen rekening met de oversteek van voetgangers, terwijl er wel een behoefte is voor voetgangers van en naar het IJsselgebied.
4. In het plan is de asverspringing voor de rotonde verwijderd. Hierdoor past het verkeer de snelheid pas aan bij het naderen van de rotonde. Het eerste conflict dat men hier kan tegenkomen is een overstekende fietser in de voorrang. Is het wenselijk de fietser in de voorrang te houden? Is het wenselijk aanvullende maatregelen te nemen om het risico op zwaarder letsel te verkleinen?
5. Het is wenselijk om de oversteek ter hoogte van de Veerweg gelijktijdig met de aanleg van de rotonde te verbeteren om werk met werk te kunnen maken en de overlast (als de N337 toch tijdelijk afgesloten is) te kunnen beperken.

### Antwoord:

1. Met het voorliggende plan verbetert de situatie voor de fietser. Er is namelijk een fysieke scheiding tussen auto- en fietsverkeer in de oksel van de rotonde (bij het oprijden van de N337 vanaf de rotonde). Het autoverkeer heeft hier een lagere snelheid. Na de middengeleider is de rijbaan iets verbreed waardoor uitwijkruimte voor autoverkeer ontstaat.

Door de ligging van de N337 op de dijk is er in de huidige situatie onvoldoende ruimte voor een volwaardige fietsstrook en een fysieke rugdekking voor de fietsers op de dijk. Er is gekozen om geen rugdekking middels belijning op de dijk aan te brengen omdat deze een schijnveiligheid met zich meebrengt aangezien autoverkeer deze belijning zal overschrijden.

2. De inrichting van het wegvak van de N337 ten zuiden van De Meente valt buiten de scope van dit project.
3. Bij het ontbreken van een voetpad dienen voetgangers gebruik te maken van de fietspaden, waarbij opgemerkt moet worden dat voetgangers geen bestuurders zijn en daarom altijd voorrang moeten verlenen aan het overige verkeer. Gezien de relatief lage aantallen fietsers en voetgangers is deze combinatie van gebruik goed mogelijk.

4. Fietsers hebben op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang. Dit is conform het provinciaal beleid, dat mede is opgesteld op basis van de landelijke ontwerprichtlijnen hiervoor. Aanvullende maatregelen achten wij niet nodig. De rotonde werkt voldoende snelheidsremmend (mede door de dimensionering als een rotonde binnen de bebouwde kom) en de rotonde wordt tijdig aangekondigd middels bebording én bewegwijzering.
5. De oversteek bij de Veerweg valt buiten de scope van dit project.

## **8. Zienswijze 8** (EDO registratiekenmerk 2017/0255426)

### **Zienswijze:**

1. Door de realisatie van de rotonde met de daarbij beoogde ontsluiting van de parkeervoorziening op het voormalige Olasfa terrein is een toename van de verkeersbewegingen onafwendbaar.
2. Is op een voldoende manier onderzocht of de aan te brengen fietsstroken inderdaad noodzakelijk zijn en de meest optimale oplossing is voor alle betrokken partijen?
3. Vrees voor extra geluid dat het voorgestelde plan met zich mee brengt. Wordt de gevelbelasting van het wooncomplex aan de Benedendijk niet te hoog door de toename van geluid?
4. Meer verkeer betekent meer fijnstof. Hoe wordt hier mee om gegaan? Is hier al adequaat onderzoek naar gedaan in het kader van het ontwikkelen van de plannen?
5. Het appartement ligt op een hoogte waarbij de koplampen van de auto's die de rotonde betreden direct in de woning schijnen. Al het verkeer moet als het ware een rondje maken en de koplampen worden in de woning geprojecteerd. Door deze lichthinder wordt het woongenot aanzienlijk verminderd.

Een van de belangrijkste redenen om dit appartement te kopen was het mooie uitzicht op en over de IJssel. Door het plan kijk je als het ware recht op de rotonde, in plaats van over de weg heen naar de IJssel. De rotonde is ook veel groter qua volume dan de huidige infrastructuur. Eerder is de toezegging gedaan dat het uitzicht behouden zou blijven. Dit is besproken met een van de projectleiders. Uit de plannen blijkt dit verder niet. Het is dan ook maar de vraag of hier rekening mee wordt gehouden.

6. Is het noodzakelijk een dure voorziening als een rotonde aan te brengen op de beoogde locatie. In de huidige situatie is de doorstroming nu goed gewaarborgd. In de structuurvisie wordt onder andere ingezet op een scheiding van langzaam en gemotoriseerd verkeer. Mocht dit doorgang vinden, dan zou het zo kunnen zijn dat de beoogde rotonde alleen een functie heeft als ontsluiting voor het parkeerterrein van Abbott. Dit lijkt een heel kostbare aanpassing. Hij stelt zich dan ook op het standpunt dat hier eerst goed onderzoek naar gedaan moet worden. De ontsluiting van het parkeerterrein kan ook op goedkopere manieren gerealiseerd worden.

### **Antwoord:**

1. Zie algemene beantwoording t.a.v. de zienswijzen op de noodzaak. Ten opzichte van ruimtelijk toegestane situatie in het reeds vastgestelde bestemmingsplan OIst-West wordt als gevolg van het plan geen verkeersgroei verwacht.
2. Ja, de aanleg van fietspaden rond de rotonde is belangrijk. Wij moeten een veilige plaats bieden aan fietsers die de N337 willen oversteken of een bestemming op de N337 hebben, waarbij een vrijliggend fietspad om de rotonde de meest veilige vormgeving is voor fietsers. Dit is ongeacht het aantal fietsers, ook een enkele fietser moet de rotonde veilig kunnen passeren. Het fietspad biedt overigens ook ruimte aan eventuele voetgangers die hier anders op de rijbaan zouden moeten lopen.
3. Zie beantwoording zienswijze 1 (punt 2).
4. Zie beantwoording zienswijze 1 (punt 2).
5. Normaliter plaatsen wij beplanting als bijvoorbeeld hagen om de lichthinder te beperken. Echter staat dit haaks op de wens om het uitzicht over de IJssel te behouden. Om het uitzicht op de IJssel zo veel mogelijk te behouden zal hier bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp (in de realisatiefase) zo veel als mogelijk aandacht aan worden besteed. Bij deze uitwerking nemen wij contact met u op om de uiteindelijke detaillering nader af te stemmen.

6. Zie de algemene beantwoording ten aanzien van de zienswijzen op de noodzaak en de beantwoording van zienswijze 1 (punt 1). Een 4-takskruispunt is ongewenst vanwege de verkeersveiligheidsrisico's en een kruispunt met verkeerslichten vragen een grotere investering dan een rotonde.

**9. Zienswijze 9** (EDO registratiekenmerk 2017/0255428)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 8.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 8.

**10. Zienswijze 10** (EDO registratiekenmerk 2017/0255427)

**Zienswijze:**

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 8.

**Antwoord:**

Zie beantwoording zienswijze 8.

**Conclusie**

De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het Ontwerpplan in Hoofdlijnen. Wel wordt bij de nadere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp (in de realisatiefase) met enkele bewoners contact opgenomen om de uiteindelijke detaillering ten aanzien van lichthinder en uitzicht op de IJssel nader af te stemmen.

## *Bijlage A1 Verslagen klankbordgroep*



## **P16002 Ronde Olst N337**

Verslag overleg klankbordgroep

Datum : 20 april 2016  
Locatie : Holstohus, Olst  
Tijd : 19.30 – 21.30 uur

Aanwezig : Mevrouw G. Begeman – Plaatselijk Belang Olst, Olst mooier aan de IJssel  
Mevrouw A. van Nijen – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer J. Leusink – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer W. Vrugink – Plaatselijk Belang Olst  
De heer G. Meijerman – Georganiseerde Ondernemers Olst  
De heer C. van der Linden – Abbott  
De heer G. Sutman – Politie (verkeersadviseur)  
De heer G. van den Blink – Gemeente Olst-Wijhe (gebiedsmanager)  
De heer H. Bolding – Provincie Overijssel (adviseur verkeersveiligheid)  
De heer W. de Hoog – Provincie Overijssel (projectmanager)  
Mevrouw A.R. Verschut – Provincie Overijssel (projectondersteuner)

### Agenda:

- 1) Opening
- 2) Aanleiding
- 3) Rol klankbordgroep
- 4) De opgave
- 5) Wat weten we al?
- 6) Waar moeten we nog rekening mee houden?
- 7) Vervolgproces

### **1. Opening**

De heer De Hoog heet een ieder welkom bij deze bijeenkomst. Omdat niet iedereen elkaar kent, wordt begonnen met een korte voorstelronde.

### **2. Aanleiding**

In 2004 is tussen de gemeente Olst-Wijhe en de provincie Overijssel afgesproken dat op de aansluiting N337 – De Meente een rotonde wordt gerealiseerd ter ontsluiting van het Olasfaterrein. In dit kader wordt nu een planstudie uitgevoerd waarin wordt onderzocht of deze kruispuntvorm anno 2016 nog steeds de gewenste oplossingsrichting is of dat andere oplossingen beter zijn.

### **3. Rol klankbordgroep**

Bij de uitwerking van de planstudie wordt gebruik gemaakt van een klankbordgroep. Deze klankbordgroep is in overleg met de gemeente samengesteld uit diverse vertegenwoordigende partijen. De rol van de klankbordgroep is drieledig:

- Het inbrengen van lokale kennis
- Wensen en knelpunten benoemen
- Mede adviseren over een oplossingsrichting

### **4. De opgave**

De opgave is te zorgen voor een vlotte en veilige afwikkeling en het borgen van de verkeersveiligheid. De focus ligt op de kruising, waarbij alle effecten van de mogelijke oplossingsrichtingen in beeld zijn gebracht.

### **5. Wat weten we al?**

Aan de hand van een PowerPoint-presentatie laat de heer De Hoog zien welke gegevens al bekend zijn:

- Ongevallenbeeld: meldkamer heeft gegevens verzameld vanaf 2010 tot heden. Er zijn geen letselongevallen geweest, alleen ongevallen met materiële schade
- Ontwikkeling verkeer: het verkeersmodel wordt momenteel door Goudappel Coffeng (in opdracht van de gemeente) geactualiseerd
- Natuurwaarden
- Bodem: deels is sanering al in gang gezet
- Begrenzingsen

## 6. Waar moeten we nog rekening mee houden?

Aan de hand van een luchtfoto van het gebied wordt door de aanwezigen aangegeven wat de aandachtspunten zijn:

1. Overlast: geluid en stank. Met name in de ochtend- en avondspits.
2. In de spits (vooral op maandag, dinsdag en donderdag) is het moeilijk om de weg op te komen.
3. Fietsers op de rijbaan: het is er smal. Er fietsen voornamelijk bewoners en soms toeristen die vanaf het veer komen. Er is geen duidelijke bebording: toeristen weten vaak niet waar je mag fietsen. Er is nu geen fietsbestemming buitendijks, maar wat gaat er komen? Dat er fietsers op de rijbaan fietsen is strijdig met "duurzaam veilig". Er is een alternatief nodig. Maar op dit stuk is weinig ruimte voor fietsers. Fietsers gaan niet omrijden.
4. Oversteekbaarheid van de provinciale weg is lastig. Er ontbreken voorzieningen voor fietsers en voetgangers.
5. Wandelroute naar de uiterwaarden (spelende kinderen en uitlaten van honden).
6. Agrarisch verkeer is deels toegestaan op de Rijksweg. Een aantal percelen is alleen zo bereikbaar. Het is geen knelpunt, maar wel graag zo houden en dit verkeer niet door het dorp laten rijden.
7. Vrachtverkeer heeft meer moeite om de weg op te komen dan personenwagens. Dit geldt zeker in de spits. De Veerweg is een gevaarlijk kruispunt.
8. Aansluiting Veerweg op de Rijksweg: verplaatsen is niet handig.
9. Een snelheidsremmer staat bij de komgrens van Olst, men ziet deze liever bij de kruising geplaatst. Risico's: bermschade en schade aan de middengeleider.
10. Aansluiting van de trap op de provinciale weg. Ontbreken goede oversteek.
11. Over het algemeen wordt er niet te hard gereden, 8% snelheidsovertreders (dat is redelijk gemiddeld).
12. Er moet een oplossing gezocht worden voor het parkeren aan de benedendijk en voor de huizen bij Onder de Rooze.

### Visies op de toekomst: wat staat ons te wachten?

- Door de heer Van den Blink wordt toegelicht dat in 2009 is vastgelegd dat het parkeerterrein van Abbott wordt verplaatst als het terrein van Olasfa schoon is. In dit kader is een ruilvereenkomst met Rijkswaterstaat opgesteld. Daarnaast is er een bestemmingsplan (2005) dat de ontsluiting van het Olasfaterrein mogelijk maakt.
- Momenteel is het waterschap bezig met een studie naar de kwaliteit van de dijk. Er moeten kwalitatieve maatregelen worden genomen om de bedekkingsproblemen op te lossen. De dijk blijft zoals 'ie is (dus wordt niet hoger en de kruising wordt dus ook niet hoger), hij is voldoende draagkrachtig.
- Plan van "Olst mooier aan de IJssel": werk met werk maken.
- De vertegenwoordiger van Bökkers Mölle heeft aangegeven dat de bereikbaarheid belangrijk is. Zij willen graag een uitgang naar de achterkant (fietsers, voetgangers).
- Aanlegsteiger rondvaartboot: komt er een rondvaartboot? De eigenaar van Eet Tapperij Bijsterbosch wil wel graag een rondvaartboot. Rijkswaterstaat is (nog) geen voorstander, wil geen steiger tegen de vaargeul aan.
- Bestemmingsplan: het terrein van Olasfa wordt ingericht als parkeerterrein voor Abbott en als recreatief terrein. Bewoners van Onder de Rooze geven aan dat het uitzicht zal veranderen. Plannen zijn gemaakt tot aan Olasfa, daarna liggen alle opties open op dat terrein.
- Het kruispunt moet een volwaardige aansluiting worden voor alle soorten verkeer.
- De Rijksweg blijft een 50km en 80km weg.

- Noordelijke rondweg: de heer Van den Blink licht toe dat er maar één spoorwegovergang in het centrum is en alle verkeer gaat via deze overgang. Dit is maatschappelijk gezien kwetsbaar, dus is het plan om een extra overgang te creëren. De noordelijke ontsluiting staat in de Structuurvisie 2008. De gemeente is bezig met het uitwerken van een nieuwe Structuurvisie: óf en waar de overgang/onderdoorgang komt, is nog niet duidelijk. Er wordt een klein aantal woningen bij Aberson gerealiseerd. Het nieuwe verkeersmodel van de gemeente waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen zijn meegenomen wordt de basis van de berekening van de mogelijke oplossingsrichtingen.

#### Welke kruispuntvorm is geschikt?

- Rotonde of largas (ovale rotonde). Wellicht de rotonde verplaatsen: verder van de huizen af. Maar bij een rotonde gaat men afremmen en optrekken en dat geeft lawaai. Rotonde is vaak het veiligst bij gebiedsontsluitingswegen (lagere snelheden). Gemeente heeft voorkeur voor largas: goede ontsluiting, ook voor langzaam verkeer. Het kost wel meer ruimte en men rijdt er met hogere snelheid overheen.
- Kruising met VRI (verkeerslicht): verder naar het noorden verplaatsen, laten aansluiten op de eventuele noordelijke rondweg. De VRI 's nachts uitzetten (niet laten knipperen) of alleen in de spits aanzetten.
- Overige aandachtspunten:
  - Zo min mogelijk remmend en optrekkend verkeer
  - Veiligheid: kruising zoals nu is prima (vinden omwonenden), maar provincie en gemeente willen een duurzame oplossing
  - Geen gelijkwaardige kruising maken

## **7. Vervolgproces**

In juni/juli komt er weer een klankbordgroepbijeenkomst. Dan zal er een toelichting worden gegeven op mogelijke oplossingsrichtingen. In de zomer van 2016 zal er een inloopavond in het dorp worden georganiseerd.

De heer De Hoog bedankt een ieder voor de inbreng en beëindigt de bijeenkomst. Het verslag en de powerpointpresentatie zullen op de website ([www.overijssel.nl/N337](http://www.overijssel.nl/N337)) worden gepubliceerd.

## **P16002 Aansluiting N337 - De Meente te Olst**

Verslag overleg klankbordgroep

Datum : 23 juni 2016  
Locatie : Holstohus, Olst  
Tijd : 19.30 – 21.30 uur

Aanwezig : Mevrouw G. Begeman – Plaatselijk Belang Olst, Olst mooier aan de IJssel  
Mevrouw A. van Nijen – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer J. Leusink – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer H. Stegeman – Abbott  
De heer G. van den Blink – Gemeente Olst-Wijhe (gebiedsmanager)  
De heer H. Bolding – Provincie Overijssel (adviseur verkeersveiligheid)  
De heer W. de Hoog – Provincie Overijssel (projectmanager)  
Mevrouw D. Tempelmans Plat – Provincie Overijssel (projectondersteuner)

afwezig : De heer W. Vrugink – Plaatselijk Belang Olst  
De heer G. Meijerman – Georganiseerde Ondernemers Olst  
De heer G. Sutman – Politie (verkeersadviseur)

### Agenda:

- 1) Opening
- 2) Terugblik eerste bijeenkomst
- 3) Toelichting varianten
- 4) Bespreken voor- en nadelen
- 5) Voorkeursvariant
- 6) Vervolgproces

### **1. Opening**

De heer De Hoog heet een ieder welkom bij deze bijeenkomst.

### **2. Terugblik eerste bijeenkomst**

De heer De Hoog geeft middels een PowerPoint een samenvatting op de eerste bijeenkomst. Het probleem van de aansluiting N337 De Meente focust zich vooral op de slechte oversteekbaarheid van de locatie in relatie tot de omvang van het doorgaand verkeer op de provinciale weg. Daar er voor het doorgaand verkeer geen alternatieve structuur voorhanden is moet de oplossing op lokaal niveau gezocht worden.

Vanuit de vorige bijeenkomst zijn drie te realiseren varianten aangedragen waaronder de rotonde, de verkeerslichten en Largas (Langzaam rijden gaat sneller). Daarnaast is ook gekeken of de optie niets doen haalbaar is. Hiervoor is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling onderzocht met de methode Harders. Hieruit blijkt dat de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits verkeerskundig onvoldoende is, met name voor het verkeer vanaf De Meente. De wachttijd is daar meer dan 20 seconden. Vanaf het Abbott terrein bedraagt de wachttijd 15 – 20 seconden. De maatregelen om de verkeersintensiteit te beperken, bv door omleiden van het verkeer of andere modaliteitskeuze, zijn niet aan de orde.

Mevrouw Van Nijen geeft aan dat tijdens de vorige bijeenkomst gezegd is dat alle opties onderzocht zouden worden. Nu worden er maar drie aangedragen. Zij vindt dit teleurstellend.. De heer De Hoog geeft aan dat de provincie hiervoor de richtlijnen van het CROW hanteert. Mevrouw Van Nijen wil graag de uitwerking hiervan ontvangen en wil graag weten waar het te vinden is. De heer De Hoog antwoordt dat alle onderzoeken en berekeningen in de rapportage worden opgenomen.

## 2. Toelichting varianten

### *Variant 1 De Rotonde*

Op het voorlopig ontwerp is in het rood de fietsstructuur weergegeven. De fietser kan op een veilige manier afgewikkeld worden. Het principe is gehanteerd dat binnen de bebouwde kom de fietser op de voorrangsweg zit.

Mevrouw Van Nijen is van mening dat er veel aannames in zitten die de vorige keer niet besproken zijn. Volgens mevrouw Van Nijen zijn er relatief weinig fietsers. Er zijn drie wegen vanuit het dorp om op de weg te komen. Ook vindt zij het verkeersonderzoek onduidelijk, de stromen met fietsers is niet met getallen onderbouwd.

De heer De Hoog geeft aan dat het uitgangspunt is dat er rekening gehouden wordt met fietsers en de provincie, als wegbeheerder, er voor moet zorgdragen dat deze weggebruikers op een veilige manier op de bestemming moeten kunnen komen.

### *Variant 2 Verkeersregelininstallaties*

Om de verkeersafwikkeling in de toekomst op een goede manier te kunnen borgen is het noodzakelijk om te werken met een kruispuntconfiguratie bestaande uit meerdere rijstroken. Het is niet mogelijk om het kruispunt in te richten met één rijstrook voor meerdere richtingen omdat dan de cyclus langer dan 120 seconden wordt. Door het uitbreiden van het aantal rijstroken zal een strook van de berm gebruikt moeten worden.

De gemeente heeft onlangs haar verkeersmodel door adviesbureau Goudappel Coffeng laten actualiseren. In dit verkeersmodel zijn onder andere de gewijzigde verkeersafwikkeling van Abbott verwerkt. Ter informatie in het prognosejaar van 2030 rijden er circa 900 voertuigen per dag van en naar Abbott, waarvan er circa 200 vrachtauto's zijn. De rapportage behorend bij het verkeersmodel zal worden toegevoegd aan de rapportage van de planstudie.

De heer Stegeman van Abbott vraagt hoeveel vrachtwagens er kunnen wachten voor de VRI. Er is in ieder geval ruimte voldoende voor drie à vier vrachtwagens.

### *Variant LARGAS*

Het verschil met LARGAS en de rotonde is dat LARGAS meer uitgetrokken is en een kleine binnencirkel heeft. Voordeel is dat de snelheid van verkeersdeelnemers op het kruispunt laag ligt en weinig conflictpunten heeft. Het doorgaande verkeer heeft voorrang op de aansluitende zijwegen, waardoor de doorstroming goed is. Het LARGAS-principe is vooral bedoeld voor gebiedsontsluitingswegen in een stedelijk gebied.

Doordat de passeersnelheid van het doorgaand verkeer hoger is dan bij een rotonde zal de verkeersafwikkeling op een provinciale weg hoger zijn. Een nadeel van een Largas rotonde is de introductie van een extra conflictpunt en een hoger ongevalsrisico als gevolg van de hogere snelheden en extra conflictpunten. De heer De Hoog geeft aan geen voorstander van deze variant te zijn vanwege de fietsstructuur. Door het afwijken van de regel om de fietser voorrang te verlenen, kan dit leiden tot twijfelgedrag. Dit brengt meer conflicten met zich mee.

De ruimtelijke impact is ook van belang. Voor deze variant is er meer ruimte nodig. De Meente verschuift naar noordelijke richting waardoor het niet meer past in het bestemmingsplan.

Mevrouw Van Nijen mist meer varianten die noordelijker geplaatst kunnen worden en anticiperen op de gewenste rondweg om Olst. Het wonen in het complex "Onder de Rooze" wordt daardoor sterk verbeterd. Zij vindt hier niets van terug. Zij vindt het jammer dat de ideeën van het buurtcomité niet serieus genomen worden. Ook stelt zij vragen bij nut en noodzaak van een aansluiting voor Abbot op deze plaats. Het betreft een bedrijf dat mogelijk ook zo kan verplaatsen.

De heer Van den Blink geeft aan dat de autonome situatie wel wordt meegenomen omdat dit de situatie is waartegen de overige varianten worden afgezet. Het uitgangspunt is dat het bestemmingplan dat voorziet in een aansluiting naar Abbott. Er liggen duidelijke afspraken met de Minister en transportbedrijf Abbott. Er wordt juist gekeken naar de uitgangspunten die het meest recht doen aan de belangen van de omgeving. Als de effecten zeer negatief uitpakken, zal er met het bestuur overlegd worden om het vervolgens vorm te geven en te anticiperen op de belangen.

De heer Van den Blink benadrukt nogmaals dat een meer noordelijke rotonde, aansluitend op de huidige bebouwde kom grens, buiten de scope van het project valt en wanneer deze voorsorteert op een rondweg dit in conflict met de omgevingsvisie van de provincie zou zijn. Er moeten voor deze locatie andere ontwerpen gemaakt worden die toekomstvast zijn.

De heer De Hoog vult aan dat vanuit verkeerskundig perspectief naar een aantal aspecten wordt gekeken. Hierbij kan gedacht worden aan het creëren van logische en herkenbare locaties voor overgang van binnen naar buiten de bebouwde kom. Het creëren van veilige en robuuste aansluitingen bij overgangen van gebiedsontsluitingswegen naar gemeentelijke ontsluitingswegen. En hierbij in te zetten op uniforme maatregelen die voor de weggebruiker herkenbaar zijn om zo de kans op ongevallen te verkleinen.

In de rapportage zal deze variant worden genoemd en voorzien worden van de voor en tegen argumenten.

#### *Aansluiting N337 aansluiting De Meente.*

Vooraf van belang is dat er gekeken wordt naar de effecten. De rapportages van RHDHV (Royal HaskoningDHV) zullen gedeeld worden. Wat is de onderliggende gedachten? Etc. De verkeersprognoses staan ook in de rapportages.

Geen rekening houden met de fietsers verhoudt zich niet met de plannen voor de IJssel. Het is de bedoeling dat dit toegankelijk wordt voor voetgangers maar ook voor fietsers waarbij veiligheid centraal staat.

De voor en nadelen moeten meegenomen worden in de afwegingen in de ontwerpen.

### **3. Bespreken voor- en nadelen**

De heer De Hoog deelt een beoordelingsformulier uit van de varianten KBG N337 de Meente met als doel de scores aan te geven met een kleine onderbouwing.

Mevrouw van Nijen vindt een rotonde variant zonder fietspaden prima. De heer De Hoog geeft aan dat deze variant niet uitgewerkt wordt in het kader van veiligheid. Immers ook fietsers, van en naar de Rijksstraatweg en van en naar Abbot/parkeerterrein dienen op een rotonde een veilige plaats te hebben om over te kunnen steken.

Mevrouw Van Nijen herhaalt dat ze het niet eens is met het feit dat de varianten die door het buurtcomité ingebracht zijn niet zijn uitgewerkt. Ook het feit dat beoordeling van de effecten en de uitwerking van de varianten niet vooraf gedeeld zijn vindt ze geen goede manier van informeren. De heer de Hoog geeft aan dat nu een beoordeling op hoofdlijnen betreft welke zijn uitgedrukt in plussen en minnen. Zonder een goede toelichting kunnen de gepresenteerde waarde verkeerd geïnterpreteerd worden. In de volgende bijeenkomst waar de concept planstudie besproken wordt zijn alle effecten uitgeschreven en toegelicht. Dit document is als een zelfstandig document leesbaar en zal vooraf worden toegezonden.

Mevrouw Van Nijen is het niet eens met de toelichting en verlaat samen met de heer Leusink de zaal.

Na een korte pauze wordt het overleg hervat met een rondje langs de aanwezigen om de beoordeling van de varianten te bespreken. De algemene teneur van de aanwezigen is dat de oplossing met de verkeerslichten niet passend zijn bij deze locatie. Daarbij behoudt het verkeer de mogelijkheid om met hoge snelheid de kern in te rijden met alle gevolgen van dien. De ruimtelijke impact van de Largas oplossing is groter dan verwacht. Daarbij is het de vraag of het vrachtverkeer van en naar Abbott niet een verstoring van het doorgaand verkeer zorgt als er meerdere vrachtwagens moeten wachten op het tegemoet komend verkeer. De rotonde is het meest passend bij de locatie en sluit perfect aan bij rotonde als zuidelijke kommaatregel van Olst.

Na de toelichting van de afzonderlijke klankbordgroepleden licht de heer de Hoog de plussen en minnen toe zoals deze door de gemeente en provincie zijn beoordeeld.

#### **4. Voorkeursvariant**

De aanwezigen geven de voorkeur aan de rotonde. De rotonde is een logisch opbouw van een verkeersstructuur. De vertegenwoordigers van buurtcomité hebben de voorkeur niet uitgesproken vanwege het vroegtijdig verlaten van het overleg.

De heer Stegeman vraagt of het mogelijk is om bij de Rotonde een dubbele fietsstrook te realiseren. De heer Bolding geeft aan dat bij een rotonde waarbij fietsers voorrang hebben, het veiliger is om geen dubbele fietsstrook (fietsverkeer in tweerichtingen op één fietspad) aan te leggen. Uit het oogpunt van ruimte is dit een plus, maar vanuit verkeersveiligheid niet gewenst.

#### **5. Vervolgproces**

In de volgende klankbordgroepbijeenkomst wordt de voorkeursvariant die naar aanleiding van de ontvangen suggesties verder kan worden geoptimaliseerd gepresenteerd. Daarnaast zal de concept planstudie worden uitgewerkt en met de klankbordgroepleden worden besproken. Deze bijeenkomst zal na de zomervakantie worden georganiseerd.

De heer De Hoog dankt een ieder voor zijn/haar inbreng. Het verslag en de presentatie zullen digitaal worden rondgestuurd.

## P16002 Aansluiting N337 - De Meente te Olst

Verslag overleg klankbordgroep

Datum : 9 maart 2017  
Locatie : Holstohus, Olst  
Tijd : 19.30 – 21.00 uur

Aanwezig : Mevrouw G. Begeman – Plaatselijk Belang Olst, Olst mooier aan de IJssel  
De heer J. Leusink – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer A. de Boer – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer H. Donkers – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer R. Rietkerk – Abbott (manager Technology and Engineering)  
De heer P. Warmenhoven- Abbott (manager EHS)  
De heer W. Vrugink – Plaatselijk Belang Olst  
De heer G. van den Blink – Gemeente Olst-Wijhe (gebiedsmanager)  
De heer H. Bolding – Provincie Overijssel (adviseur verkeersveiligheid)  
De heer W. de Hoog – Provincie Overijssel (projectmanager)  
Mevrouw E. Krieger – Provincie Overijssel (projectondersteuner)

Afwezig : Mevrouw A. van Nijen – Buurtcomité Onder de Rooze  
De heer G. Meijerman – Georganiseerde Ondernemers Olst  
De heer G. Sutman – Politie (verkeersadviseur)

### Agenda:

- 1) Opening
- 2) Toelichting voorkeursalternatief
- 3) Bespreking concept Plan in Hoofdlijnen
- 4) Vervolg proces
- 5) Afsluiting

Voorafgaand aan de vergadering wordt toegezegd dat de aanwezigen van Buurtcomité Onder de Rooze en mevrouw Van Nijen de rapportage per post toegestuurd krijgen. De heer Leusink heeft ter plekke een exemplaar ontvangen.

### **1. Opening**

De heer De Hoog heet een ieder welkom bij deze bijeenkomst en verklaart kort dat de reden van het uitstellen van de derde klankbordgroep van financiële aard was. Vanwege een aantal 'nieuwe gezichten' volgt een kort voorstelrondje.

### **2. Toelichting voorkeursalternatief**

De heer Bolding legt de keuze voor het getoonde schetsontwerp uit: De provincie Overijssel hanteert als beleid dat -vanwege verkeersveiligheid en doorstroming- een aansluiting van een stedelijke weg op een provinciale weg altijd in de vorm van een rotonde vormgegeven wordt. Daarnaast hanteert de provincie het landelijk beleid wat betreft voorrang op de rotonde: binnen bebouwde kom zijn fietsers 'in de voorrang', buiten de bebouwde kom zijn fietsers 'uit de voorrang'. Omdat deze rotonde binnen de bebouwde kom te liggen, hebben fietsers voorrang op de rotonde. De extra aansluiting op de rotonde om de nieuw aan te leggen parkeerplaats van Abbott te kunnen ontsluiten, zoals nu reeds is opgenomen in het bestemmingsplan, is tevens aanleiding voor de keus voor dit ontwerp.

Mevrouw Begeman vraagt of er geen fietspad bij Abbott komt. Gezien de te verwachten verkeersstroom is het niet noodzakelijk om een vrij liggend fietspad aan te leggen. De heer van den Blink vraagt of de ontsluiting van de percelen in de uiterwaarden komt te vervallen. De heer Bolding geeft aan dat deze ontsluiting in principe blijft bestaan, maar dat de ligging nog wel afhankelijk is van het overleg met de percee-eigenaren. Er heeft nog geen overleg met hen



plaatsgevonden. De heer van den Blink geeft aan dat er in dat geval ook een mogelijkheid is om deze weg te gebruiken als ontsluitingsweg voor een nog aan te leggen camperparkeerplaats. De leden van buurtcomité Onder de Rooze geven aan geen uitzicht te willen op een camperparkeerplaats. Zij ervaren de aansluiting van de achterontsluiting op de N377 als gevaarlijk en spreken hun voorkeur uit om de aansluiting te laten aansluiten via de parallelweg op de rotonde.

De heer Bolding geeft aan dat het project zich op dit moment nog in de planstudiefase bevindt en dat het te vroeg is voor deze discussie. Bovendien valt een eventuele camperparkeerplaats buiten de scope van dit project. (Technische) details worden verder uitgewerkt in de volgende fase, deze fase 'beperkt' zich tot het zogeheten Plan in Hoofdlijnen, waarbij we als voorkeursalternatief uitgekomen zijn op een 'traditionele rotonde'.

De heer Donkers geeft aan nog steeds geen voorstander te zijn van een rotonde. Volgens hem zorgt het remmen en optrekken voor een toenamen van de hoeveelheid uitlaatgassen. De heer De Hoog antwoordt dat de negatieve milieueffecten van een rotonde in relatie tot het op hoge snelheid door de kom rijden of verkeerslichten te discussiëren valt, waarbij hij verwijst naar de scores in het rapport. Naast veiligheid en doorstroming is er nog een argument voor een rotonde: door de aanleg van een rotonde wordt een duidelijker accent gelegd tussen 'binnen' en 'buiten' bebouwde kom. Verkeersborden alleen zijn niet dwingend genoeg, een rotonde 'helpt' de weggebruiker het gedrag aan te passen, het dwingt de weggebruiker tot het verminderen van de snelheid en maakt hem/haar bewust van het feit dat hij/zij zich binnen de bebouwde kom bevindt. Dit is een goede basis voor eventuele kernaanpassingen in de toekomst. De komgrens komt tussen de 50 en 150 meter van de rotonde te liggen (dat is de standaard).

De heer de Boer geeft aan dat door de aanleg van de ontsluitingsweg naar Abbott, de ruimte in de uiterwaarden krappert en dat dit in strijd is met het beleid van Rijkswaterstaat. De heer De Hoog geeft aan dat het reguliere beleid in het kader van Ruimte voor de Rivier inderdaad anders is, maar dat het hier om een luwtegebied gaat dat hoog mag blijven waardoor het passend is binnen het hoogwater beschermingsprogramma. Rijkswaterstaat heeft reeds een vergunning verleend voor deze 'watervrije ophoging' voor het gebied. De heer Vrugink geeft aan dat -strikt genomen- zelfs woningbouw op deze locatie binnen het beleid van Rijkswaterstaat zou passen, echter vanuit andere oogpunten en wetgeving (zoals natuurwaarden en het bestemmingsplan) bekeken zal er hiervan geen sprake zijn.

De heer De Hoog informeert of er verder nog vragen zijn over het voorkeursalternatief. De heer De Boer is benieuwd naar het hoogteverschil tussen de weg en de rotonde. De heer Bolding geeft aan dat het middeneiland van de rotonde op het hoogste punt 1.10 meter boven de kruin van de weg ligt. Deze hoogte is noodzakelijk vanwege de veiligheid; er moet voorkomen worden dat de rotonde over het hoofd gezien wordt of 'tegen het verkeer in' wordt genomen. De heer Leusink geeft aan dat hij met een hoogte van 1.10 meter zijn uitzicht volledig kwijt is en dat hij geen verhoging wil die hoger is dan een middengeleider. De heer Bolding geeft aan dat hiervan geen sprake kan zijn. Wel behoren alternatieve oplossingen, zoals bijvoorbeeld een (diagonaal geplaatste) haag in plaats van grond -wat in de regel gebruikt wordt-, tot de mogelijkheden. Op deze manier kan, waar mogelijk, rekening gehouden worden met wensen van omwonenden. De heer van den Blink stelt voor af te spreken dat er gezocht wordt naar mogelijkheden die doorkijk voor verkeer verhinderen, maar niet voor de omwonenden. Hiermee wordt ingestemd. De heer Bolding zegt tevens toe dat de ontwerpen gedeeld zullen worden en een duidelijk (3D) beeld geven van de toekomstige situatie. Ook is het wellicht mogelijk om te experimenteren met tijdelijke elementen. Deze ontwerpen zullen gemaakt en verder uitgewerkt worden in de zogenaamde 'voorbereidingsfase', die volgt op de huidige fase 'de planvorming'.

### **3. Bespreking concept Plan in Hoofdlijnen**

De heer De Hoog vraagt alle aanwezigen hun mening te geven over het Plan in Hoofdlijnen.

Mevrouw Begeman geeft aan het een zeer uitgebreid en helder geschreven rapport te vinden, dat alle facetten bevat en waarin al het besprokene terugkomt. Ook geeft ze aan de keuze voor

een rotonde beter te begrijpen door zelf te gaan letten op rotondes in andere steden. Ze heeft daarbij ervaren dat er inderdaad langzamer gereden wordt, maar dat de doorstroming goed blijft.

De heer Vrugink weet vanuit zijn eigen werk (Rijkswaterstaat) dat er met de scores van de diverse varianten 'te schuiven valt'. Toch is voor zijn gevoel gekozen voor de beste en meest veilige variant; de traditionele rotonde.

De heer De Boer heeft de rapportage niet gelezen. Hij stelt, naar aanleiding van de opmerking van de heer Vrugink over de veiligheid van de gekozen variant, wel de vraag of de huidige kruising onveilig is. De heer De Hoog geeft aan dat dit in vergelijking met andere kruispunten mee valt, maar dat er gekeken wordt naar de toename van het verkeer in de toekomst. De intensiteiten op deze kruising zijn zodanig dat in de spits de wachttijden op den duur te lang worden. Hierdoor gaan weggebruikers meer risico nemen om 'er tussen te komen' waardoor de kans op ongevallen groot is. Bovendien komt er een vierde aansluiting, wat het overzicht over de kruising lastiger maakt. De provincie wil niet afwachten tot er ongelukken gebeuren en kiest er daarom voor om nu al een rotonde aan te leggen. De heer Bolding vult nog aan dat de intensiteiten zijn berekend op het jaar 2030. De robuustheid van de voorkeursvariant is zodanig dat er ook in 2030 nog voldoende ruimte is voor een toename van het verkeer. Er ontstaat op deze kruising pas een probleem bij meer dan 20.000 tot 25.000 verkeersbewegingen per etmaal. De heer de Boer vraagt waarom er dan rotondes worden weggehaald. De heer Bolding geeft aan dat in de provincie Overijssel slechts één keer -bij hoge uitzondering- een rotonde verwijderd is. De heer Dronkers vraagt of er bij de Bökkers Mölle een slagboom geplaatst zal worden omdat de verkeerssituatie er onveilig is. De heer Van den Blink beaamt dat de situatie bij Bökkers Mölle vooral voor het uitgaande verkeer gevaarlijk is. Na aanleg van de nieuwe parkeerplaats en de vierde aansluiting zal deze situatie verbeteren. De ingang blijft en de uitgang zal uitsluitend via de nieuwe aansluiting op de rotonde zijn. Via de achterzijde zal iets voor fietsers aangelegd moeten worden. De heer Dronkers vraagt of er dan wel een slagboom komt bij de nieuwe parkeerplaats van Abbott vanwege 'het gespuis' dat er 's avonds en 's nachts rond hangt en het eventueel illegaal overnachten door toeristen met een camper. De heer Rietkerk antwoordt dat hier vooralsnog geen plannen voor zijn. De heer van den Blink vult aan dat de gemeente hier tegen is vanwege bezoekers/ toeristen die ook in het weekend gebruik van de parkeerplaats willen en mogen maken. De heren Rietkerk en Warmenhoven geven aan dat Abbott 24/7 geopend is. Na aanleg van de nieuwe parkeerplaats zal er ook 24/7 een portier aanwezig zijn, bovendien zal de het parkeerterrein voorzien worden van camera bewaking. Al met al zal dit een preventieve werking hebben tegen overlast, illegaal overnachten en criminaliteit. Daarnaast kan er door de politie gehandhaafd worden.

De heer De Hoog vraagt geeft de heer Donkers om een reactie op het Plan in Hoofdlijnen. Ook de heer Donkers is niet in de gelegenheid geweest het volledige rapport te lezen. Hij stelt wel de vraag of er tellingen gedaan zijn naar het aantal fietsers. De heer De Hoog geeft aan dat er bij benadering aantallen bekend zijn en benadrukt dat het aantal er niet toe doet maar dat er in het ontwerp rekening is gehouden met de veiligheid voor fietsers. Daarom is er gekozen voor een standaard rotonde inclusief vrij liggende fietspaden. Mevrouw Begeman geeft aan dat ze vanwege de veiligheid van de fietsers graag zou zien dat in de rapportage wordt opgenomen dat de inrichting van de weg (de wegbeleving) bijdraagt aan het beperken van de snelheid. De heer van der Blink reageert hierop met de mededeling dat de uitvoering van de detaillering van het stuk weg tussen kruispunt 'De Meente' en de kruising met de Wethouder A.G. Dekkerlaan pas aan de orde is na 2020. Dit hangt samen met de plannen van het waterschap om de dijk te versterken. De heer Bolding geeft aan dat het risico voor de fietsers bestaat, maar niet binnen de scope van het project valt. Desondanks heeft de Provincie wel de wens om hier iets mee te doen. Een goede overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom brengt al verbetering doordat het gemotoriseerd verkeer gedwongen wordt zijn snelheid te verlagen. Het realiseren van een verbinding achter het Abbott terrein langs, zoals eerder door de heer Van den Blink aangegeven, zou een goede, veilige oplossing zijn.

De heer Warmerdam spreekt namens Abbott zijn complimenten uit voor het zeer uitvoerige rapport. De rotonde komt wat hem betreft sterk naar voren als voorkeursvariant. Het is wat Abbott betreft een noodzakelijke oplossing om de aansluiting te borgen. De heer Tielbeke sluit zich aan bij de woorden van de heer Warmerdam en spreekt tevens zijn complimenten uit voor het Plan in Hoofdlijnen en geeft aan dat Abbott volledig achter het Plan in Hoofdlijnen staat. De heer Warmerdam is benieuwd wanneer de uitvoering van start gaat. De heer Van den Blink geeft aan dat er eerst nog een wijziging van het bestemmingsplan dient plaats te vinden om onder andere de uitvoering van dit project mogelijk te maken. Het nieuwe bestemmingsplan komt binnenkort (direct na vaststelling door B & W) ter inzage te liggen gedurende de wettelijke termijn van zes weken. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden hier bezwaar tegen maken en vervolgens (indien het bezwaar wordt afgewezen) beroep aantekenen bij de Raad van State. De behandeling hiervan kan al met al een jaar duren. De uitvoering start dus -ruw geschat- op zijn vroegst eind 2018.

Ook de sanering van het voormalige Olasfa terrein ligt achter op schema. Abbott hoopt begin 2018 te starten met de aanleg van de parkeerplaats op dit terrein en wil zo snel mogelijk ontsluiten via kruispunt de Meent. Henk Bolding geeft aan dat dit geborgd wordt door het feit het hier een zogenaamde 'no regrets-maatregel' betreft (een maatregel die duidelijk zowel directe als indirecte doelstellingen helpt verwezenlijken en daarom zo snel mogelijk moet worden uitgevoerd).

De heer De Boer vraagt of de nieuwe parkeerplaats en ontsluitingsweg voldoende beschermd zijn tegen hoog water. De heer Warmenhoven antwoordt dat zowel de nieuwe parkeerplaats als de ontsluitingsweg, die zo dicht mogelijk langs de dijk komt te liggen, worden beschermd tegen hoogwater door een ringdijk. De heer Vrugink legt uit dat volgens berekeningen het water eens in de 1200 jaar tot een halve meter onder de kruin van de IJsseldijk komt te staan. De lager gelegen ringdijk is een aantal jaren geleden verhoogd van 6 naar 6,5 meter en hoewel deze nog steeds lager ligt dan de dijk zal er naar schatting slechts eens in de 100 jaar een laagje water op de ontsluitingsweg staan. Ter vergelijking: In 1993 heeft het water 5,90 meter hoog gestaan en in 1995 6 meter en de parkeerplaats op de huidige locatie staat een aantal keren per jaar onder water.

Namens het bestuur van Georganiseerde Ondernemers Olst, hebben we van de heer Meijerman, op 8 maart jl. de volgende reactie op het Plan in Hoofdlijnen per e-mail ontvangen: *'Wij volgen de ontwikkelingen met belangstelling maar achten het niet nodig om bij deze bijeenkomst aanwezig te zijn. De ondernemers hebben geen nadelige gevolgen van de gepresenteerde varianten en GO schikt zich dan ook in de uiteindelijke keuze.'*

De heer De Hoog constateert kort samenvattend dat het Plan in Hoofdlijnen weinig hiaten bevat en dat dit zeker een compliment aan de makers van het document (RoyalHaskoningDHV) waard is. Hij laat weten zich er van bewust te zijn dat een aantal aanwezigen graag een andere oplossing gezien hadden, maar constateert dat er binnen de klankbordgroep begrip is voor de keuze voor deze oplossingsvariant.

#### **4. Vervolg proces**

De heer De Hoog toont aan de hand van een sheet de nu door de provincie te nemen stappen inclusief het tijdschema:

- |  |           |
|--|-----------|
| • Afronden rapportage tot ontwerp PiH    | Maart     |
| • Aanbieden aan GS                       | April     |
| • Publicatie ontwerp Plan in Hoofdlijnen | April-Mei |
| • Inloopbijeenkomst                      | April     |
| • Opstellen reactienota                  | Mei       |
| • Vaststelling GS                        | Juli      |

Het Plan in Hoofdlijnen zal aan zowel Burgemeester en Wethouders van de gemeente Olst-Wijhe als aan Gedeputeerde Staten van Overijssel worden aangeboden. Tijdens de ter inzage periode (6 weken) wordt een inloopbijeenkomst georganiseerd, waar direct betrokkenen maar ook overige belangstellenden welkom zijn. Tevens kunnen voor- en tegenstanders gedurende deze

een zienswijze indienen. Het bestuur vindt het belangrijk dat alle belangen gewikt en gewogen worden. Aan de hand van de ingediende zienswijzen, wordt de reactienota opgesteld. Het Plan in Hoofdpijnen wordt inclusief de reactienota opnieuw aan GS aangeboden en vervolgens vastgesteld. Na vaststelling door GS bestaat de mogelijkheid om (binnen 6 weken) in beroep te gaan tegen dit besluit bij de Raad van State.

## 5. Rondvraag

De heer De Hoog wil graag weten of er nog iemand iets heeft voor de rondvraag.

De heer De Boer wil graag weten of de aanleg van een rotonde gevolgen heeft voor de WOZ-waarde. De heer Van den Blink acht dit zeer onwaarschijnlijk.

De heer Leusink vraagt of voor het nieuwe bestemmingsplan milieu- en geluidsonderzoeken gedaan worden. De heer van den Blink bevestigt dat alle vereiste onderzoeken voor het wijzigen van een bestemmingsplan worden uitgevoerd. Hij merkt daarbij tevens op dat het bestemmingsplan binnenkort in procedure gaat. Een bestemmingsplan dient iedere tien jaar geactualiseerd te worden. Het vigerende bestemmingsplan dateert uit 2005 en is nog steeds geldig, echter er kunnen na tien jaar geen leges meer geheven worden. Door het nieuwe bestemmingsplan ontstaan er mogelijkheden de plannen van 'Mooier aan de IJssel'. De heer Bolding merkt nog op dat de rotonde acht a tien meter opschuift in de richting van Wijhe ten opzichte van de huidige kruising. Hiervoor moet nog een klein stukje grond worden aangekocht van een particulier. De overige gronden zijn reeds beschikbaar.

De heer De Boer wil graag duidelijkheid over de locatie van de te creëren camperplaats. Het Abbott terrein is ongeschikt wegens brandgevaar (barbecueënde toeristen). Er moet een alternatief gevonden worden voor een beperkt aantal campers. De heer Van den Blink kan op dit moment geen duidelijkheid bieden, het hangt samen met de nog te vormen plannen voor de IJsseloevers, de inrichting van de uiterwaarden.

De heer De Hoog zegt toe dat de vanavond getoonde tekeningen op de website geplaatst zullen worden en dat een link naar de website in dit verslag geplaatst zal worden:  
<http://www.overijssel.nl/thema's/bereikbaar/wegenprojecten/n337-olst/>

## 6. Afsluiting

De heer De Hoog dankt alle aanwezigen voor de inbreng gedurende de drie avonden, beëindigt de bijeenkomst en nodigt de leden uit voor een drankje ter afsluiting.

## *Bijlage A2 Schetsontwerpen varianten*







**Legenda**

- Bouwvoet
- Bouwvoet met oprit
- Oprit
- Oprit met oprit
- Oprit met oprit / met

Krienspurt N337 - Da Meente

Variëteit 3 - Large Scale Planning

Province Overijssel

Krienspurt N337 - Da Meente

Variëteit 3 - Large Scale Planning

BEE225-100-100 - S-03



*Bijlage A3 Notitie Duurzame invulling  
rotonde Olst en Ambitieoverzicht*

# NOTITIE

**Datum** 13-07-2016

**Van** Giel Euverman

**Aan** Provincie Overijssel

**Onderwerp** Duurzame invulling rotonde Olst

---

## 1. Analyse duurzaamheid

Duurzaamheid is in dit project een speerpunt naast het realiseren van doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, -afwikkeling en de integratie van de ontsluiting van Abbott. Tegelijk valt hier op dat duurzaamheid het minst concrete doel is. Om die reden is een verdere concretisering van de term duurzaamheid noodzakelijk om vervolgens tot de gewenste invulling ervan te komen en niet in algemeenheden te blijven hangen.

### 1.1. Ambitiesessie

Op 30 juni is door Stegginkinfra een Ambitiesessie gehouden voor het ophalen van ideeën ten aanzien van duurzaamheid. Gezien het feit dat op dat moment enkel de kruispuntoplossing in de vorm van een rotonde nog wenselijk bleek, lag de focus bij de ambitiesessie op het aanleggen van een rotonde.

Met hulp van het duurzaamheidsconcept Aardevol van Stegginkinfra in zijn algemeenheid, en het Ambitieoverzicht in het bijzonder, zijn zoveel mogelijk ideeën opgehaald uit de organisatie. Deze ideeën zijn gecategoriseerd naar de aspecten Mens, Aarde en Geld. Naar aanleiding van deze sessie tekent zich een zwaartepunt af op het aspect Mens, met daaronder als nadrukkelijk thema leefomgeving.

In bijlage 1 is het Ambitieoverzicht opgenomen waarin alle ideeën uit de sessie terug te vinden zijn. In hoofdstuk 2 is een selectie gemaakt van alle in de ambitiesessie opgehaalde ideeën.

### 1.2. Leefbaarheid

Om duurzaamheid te concretiseren hanteren we drie uitgangspunten: het doel van het project, de impact die het project veroorzaakt, en de uitkomsten van de ambitiesessie. Een verandering in de leefomgeving is noodzakelijk om doelstelling ten aanzien van veiligheid, afwikkeling en ontsluiting te realiseren. Iedere wijziging in de huidige leefomgeving is er een die de beleving van het wonen (en werken) aan de IJssel kan beïnvloeden. Voor dit project geldt dan ook dat leefbaarheid het aanknopingspunt vormt voor de invulling van duurzaamheid.

Leefbaarheid valt in dit project in de volgende thema's uiteen:

- 1) Ruimtelijke inpassing;
- 2) licht;
- 3) geluid;
- 4) lucht en water;
- 5) trillingen.

Met deze thema's wordt ook een nadrukkelijke link gelegd met de beleidsdoelen van de Provincie Overijssel.

### 1.3. Leefbare weg

Het werken met een thema om afwegingen te kunnen maken in het kader van duurzaamheid werkt veelal vereenvoudigend. Duurzaam GWW kent een viertal duurzame wegconcepten waarvan er één aansluiting vindt bij dit project, namelijk de 'Leefbare weg'.

De leefbare weg wordt als volgt omschreven:

*De leefbare weg is gericht op de beperking van overlast en vervuiling richting de leefomgeving (omwonenden). De belangrijkste aspecten zijn het beperken van geluidshinder, trillinghinder, het verbeteren van de luchtkwaliteit, de visuele inpassing (licht- en zichthinder) en het beperken van sociale barrièrevorming. De leefbare weg voorziet in de menselijke behoefte om dicht bij op- en afritten van snelwegen te wonen zonder teveel overlast hiervan te ondervinden. En kan knelpunten beslechten daar waar woongebieden en infrastructuur elkaar 'noodgedwongen' ontmoeten. (Arcadis, i.o.v. Rijkswaterstaat en ministerie van infrastructuur & milieu, 2012, pag. 7)*

De winst van de leefbare weg wordt als volgt omschreven:

*De leefbare weg beperkt de vervuiling richting (lokale) milieu en de overlast richting omwonenden. Dit concept scoort goed op beperking van geluidshinder, trillinghinder en verbetering van de (lokale) luchtkwaliteit. Duurzaamheidswinst is er dus vooral voor omwonenden. Voor bestuurders is de Leefbare weg aantrekkelijk omdat het de weerstand vanuit de omgeving (belangenverenigingen, omwonenden) kan verkleinen en draagvlak vergroten. Sterker nog: de Leefbare weg kan wegbreiding of de aanleg van nieuwe wegen mogelijk maken, daar waar dit in verband met de wetgeving op lucht- en geluidskwaliteit anders niet mogelijk was geweest.*

*Afhankelijk van de maatregelen kan de Leefbare weg gepaard gaan met minder onderhoudskosten, echter maatregelen als geluidreducerend asfalt en (geluid)schermen brengen een hogere onderhoudsbehoefte met zich mee.*

*Opgemerkt wordt dat de komst van elektrisch rijden de Leefbare weg in een ander perspectief zal plaatsen. Geluid- en luchthinder naar de omgeving nemen dan af, waardoor geluidschermen en andere maatregelen die nu nog nodig zijn, mogelijk weggelaten kunnen worden. Voor de beleving en visuele hinder kunnen deze nodig blijven. Inspelen op de toekomstige ontwikkelingen is raadzaam, bijvoorbeeld door het plaatsen van flexibele, demontabele en her te gebruiken afschermingen. (Arcadis, i.o.v. Rijkswaterstaat en ministerie van infrastructuur & milieu, 2012, pag. 12, 13)*

De uitdaging ligt in het invulling geven aan de in paragraaf 1.2 benoemde thema's om zo een leefbare weg, dan wel rotonde voor de omgeving te realiseren. Alle te nemen maatregelen in het kader van deze thema's moeten hun bijdrage leveren aan het voorkomen en/of beperken van de negatieve gevolgen van de aanleg van de rotonde op de directe leefomgeving. Maatregelen die niet direct bijdragen aan deze invulling van duurzaamheid vragen om een zeer nauwkeurige afweging. Natuurlijk hoeft dit niet te betekenen dat laaghangend fruit ten aanzien van duurzaamheid niet mag worden geplukt.

## 2. Toelichting duurzaamheidsthema's

In het Ambitieoverzicht is een aanzienlijk aantal ideeën voor duurzame invulling van de rotonde opgenomen. Met het idee van de leefbare weg in het achterhoofd zijn de maatregelen geselecteerd die daaraan bijdragen. De maatregelen zijn vervolgens gecategoriseerd naar de leefbaarheidsthema's 'ruimtelijke inpassing', 'licht', 'geluid', 'lucht', 'trillingen'.

### 2.1. Ruimtelijke inpassing

De ruimtelijke inpassing van de rotonde vormt het grootste middel om de negatieve effecten ervan te beperken. Bij de ruimtelijke inpassing zijn belangen van meerdere partijen te bundelen om tot een zo gedragen mogelijk inpassing te komen die zo mogelijk zelfs bijdraagt aan het realiseren van andere dan de directe projectdoelen.

Voor een goede ruimtelijke inpassing zal een interactief ontwerpproces noodzakelijk zijn. In het ontwerptraject wordt gestreefd naar het realiseren van de volgende doelen:

- Rotonde met zo min mogelijk zichthinder en zoveel mogelijk vrij zicht op de IJssel. Hoe minder objecten geplaatst worden hoe beter het vrije zicht richting te de IJssel.
- Rotonde inpassen in en laten opgaan in de omgeving. Denk hierbij aan de aansluiting de natuurwaarden van de IJsseldelta, of juist een originele invulling door lokalen (beplanting, kunst, duurzame energie, etc.).
- Rotonde met zo klein mogelijk ruimtebeslag. Een kleiner ruimte beslag betekend een kleinere grondbalans en vergroot de afstand tussen de rotonde en woningen.
- Behoud en/of versterking van bestaande waarden uit de directe omgeving (nader te inventariseren). Het minimaal hoogwaardig hergebruiken van de bestaande materialen, maar zeker ook het goed borgen van bereikbaarheid van bijvoorbeeld ondernemers en instellingen.
- Gezamenlijk opstellen van ontwerp en nadere invulling van de rotonde met partners uit de omgeving.
- Waar mogelijk combineren van doelstellingen van Olst mooier aan de IJssel.
- Ontwerp vatten in een beeldkwaliteitsplan ten behoeve van gewenste eindbeeldkwaliteit en communicatie naar aannemers en omgeving.

## 2.2. Licht

Voor het verbeteren van de veiligheid voor onder andere fietsers is verlichting van de nieuwe situatie noodzakelijk. Tegelijk kan deze verlichting een inbreuk zijn op de leefbaarheid van het wonen aan de IJssel. Denk hierbij aan lichtvervuiling door te veel lichtbronnen, hinderlijke lichtinval en lichthinder voor omwonenden en de mogelijke effecten op de natuurwaarden.

Het realiseren van de volgende doelen staat centraal:

- Zo min mogelijk lichtvervuiling creëren door het zorgvuldig toepassen van verlichting. Ook het afschermen van lichtbronnen of het voorkomen van lichtinval in woningen door draaiend verkeer vallen hieronder.
- Verminderen lichtbronnen door reflecterende asfaltdeklaag en bestratingselementen als banden.
- Minimaal het toepassen van dimbare verlichting.
- Toepassen van indirecte/innovatieve verlichting. Hiermee wordt het directe zicht op lichtbronnen voorkomen en kunnen negatieve effecten van verlichting voor de omgeving voorkomen worden.

## 2.3. Geluid

Verkeer brengt altijd geluid met zich mee. Door de aanleg van de rotonde zal er ten opzicht van de huidige situatie een kleine toename van het geluid zijn door optrekkend en afremmend verkeer. Door het relatief kleine projectoppervlak en de gevoeligheid voor wringend verkeer maakt geluidsreducerend asfalt niet tot een interessante optie.

Om de geluidstoename te compenseren en de overlast ervan te beperken hebben de volgende doelen de aandacht:

- Het toepassen van geluiddiffractoren om geluid onder een andere hoek te sturen waardoor achter de diffractoren een geluidsluw gebied ontstaat.
- Door een goede inpassing van de rotonde en eventueel het toepassen van zorgvuldig geplaatste inrichtingselementen het verlagen van de snelheid van het verkeer.

## 2.4. Lucht en water

Hoewel er geen directe aanleiding is om de luchtkwaliteit te verbeteren is aandacht voor deze thema's altijd goed voor de kwaliteit van de leefomgeving. Het aanwezige verkeer zorgt en blijft zorgen voor een uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide. Daar waar dit project kan bijdragen aan het afvangen van deze stoffen is dat een duurzaamheidswinst.

De volgende maatregelen zullen invulling krijgen in het project:

- Zelf reinigende bermten om verontreinigingen van de weg met afstromend regenwater af te vangen voordat infiltratie van het water plaatsvindt.
- Hemelwaterinfiltratie, in relatie tot het vorige punt.
- Beplanting aanbrengen voor de afvang van fijnstof en stikstofdioxide.
- Eisen stellen aan, en beperken van transport tijdens de realisatie om overlast door bijvoorbeeld uitlaatgassen voor de omgeving te beperken.

## 2.5. Trillingen

Net als voor lucht en water, is er geen aanleiding om trillingen door verkeer aan te pakken. Alleen geldt wel dat door de aanpassing van de situatie en de mogelijkheid tot het toepassen van verschillende materialen er trillingen zouden kunnen ontstaan. Daarnaast kunnen tijdens de realisatie trillingen ontstaan die als hinderlijk kunnen worden ervaren.

De volgende doelen zijn geformuleerd voor dit project:

- Realiseren van een homogene constructie, ook in relatie tot bestaande wegonderdelen waardoor overgangen worden beperkt. Daar waar overgangen noodzakelijk zijn is speciale aandacht voor trillingen.
- Middels het contract of de aanbesteding aannemers invulling laten geven aan de beperking van (trillings-)overlast tijdens de realisatie.

## 3. Vervolg uitwerking duurzaamheidsthema's

Nu de invulling van duurzaamheid concreet is gemaakt, staat de verdere uitwerking nog geheel open. Is zijn diverse mogelijkheden om aan de gestelde doelen te werken en benoemde maatregelen gerealiseerd te krijgen. Tijdens de voorbereiding, de aanbesteding en realisatie wordt op verschillende manieren gewerkt aan de realisatie van de gestelde doelen.

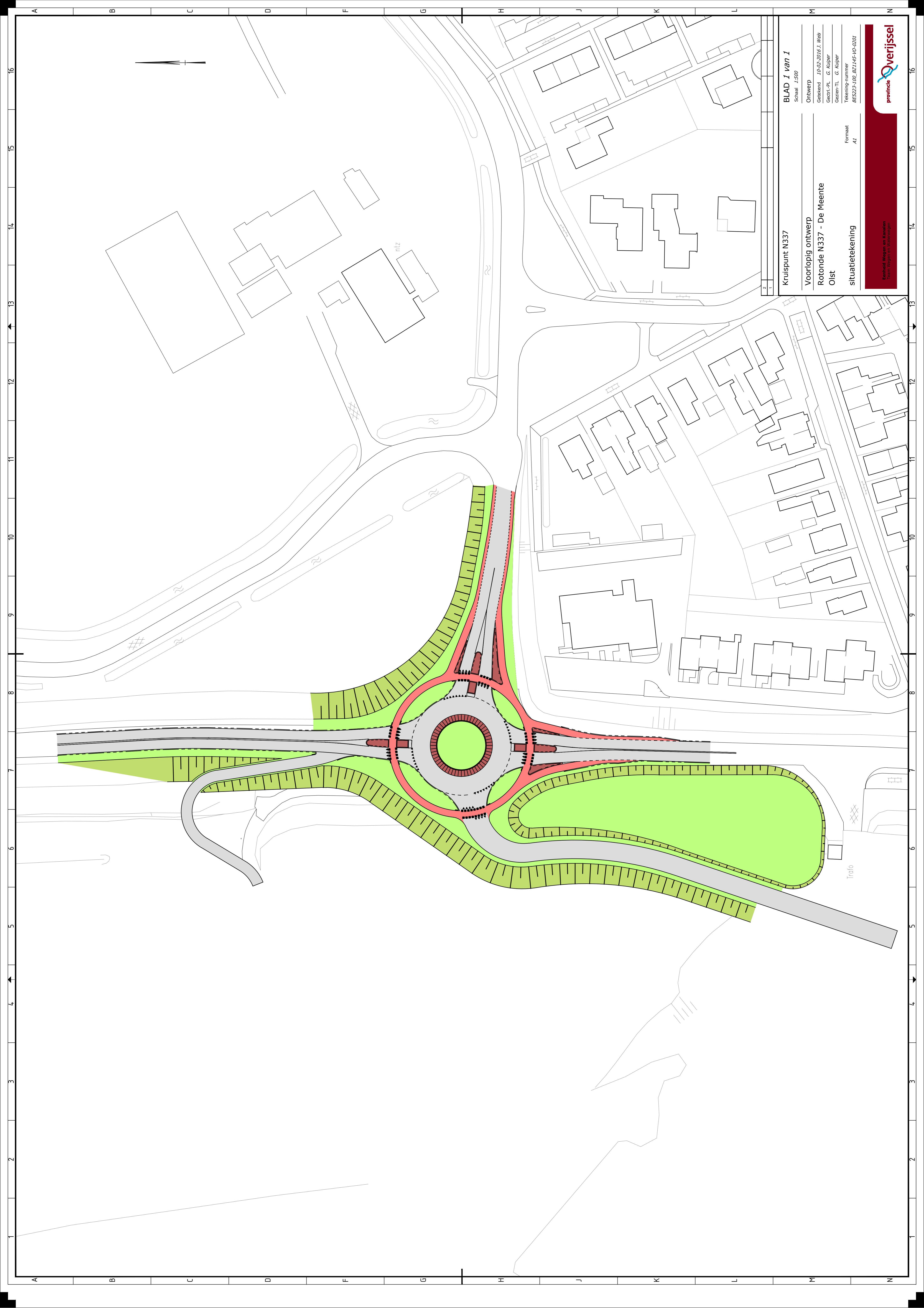
Het ontwerpproces van de rotonde zal een interactief karakter hebben om tot een goed mogelijke ruimtelijk inpassing te komen. In het ontwerp komen alle maatregelen terug waaraan zelfstandig invulling gegeven kan worden. Hiermee is de basis voor een duurzame inrichting gecreëerd. Vanuit het ontwerp en de visualisatie ervan in bijvoorbeeld in een beeldkwaliteitsplan, kan gecommuniceerd worden naar buiten.

Vanuit het ontwerp wordt gewerkt aan het contract waarin in ieder geval de minimale eisen zijn opgenomen. Het ontwerp wordt vertaald naar technische eisen waarmee de gewenste (beeld)kwaliteit en duurzaamheidsdoelen vastgelegd zijn. De contractvorm zal in een later stadium worden bepaald, er zijn verschillende contractvormen die passen. Bepalend hierbij is de mate van detaillering vanuit de Provincie en de mate van vrijheid voor de aannemer. Met een standaard RAW-betek, een hybridecontract of zelfs UAV-gc kan de aanbesteding vorm krijgen.

Via de aanbesteding zal gestuurd worden op extra innovatiekracht en aanvullende duurzaamheidsdoelstellingen. Doelen die niet vastgelegd konden worden in het ontwerp of contract kunnen als EMVI-criteria een plek krijgen in de aanbesteding. Op deze manier kunnen doelstellingen alsnog invulling krijgen en het duurzaamheidsresultaat van het project verhoogd worden. Doordat er fictieve korting te behalen valt op de EMVI-criteria is het voor aannemers interessant om meerwaarde te bieden ten opzichte van de minimale contracteisen.



## *Bijlage A4 Voorlopig ontwerp*



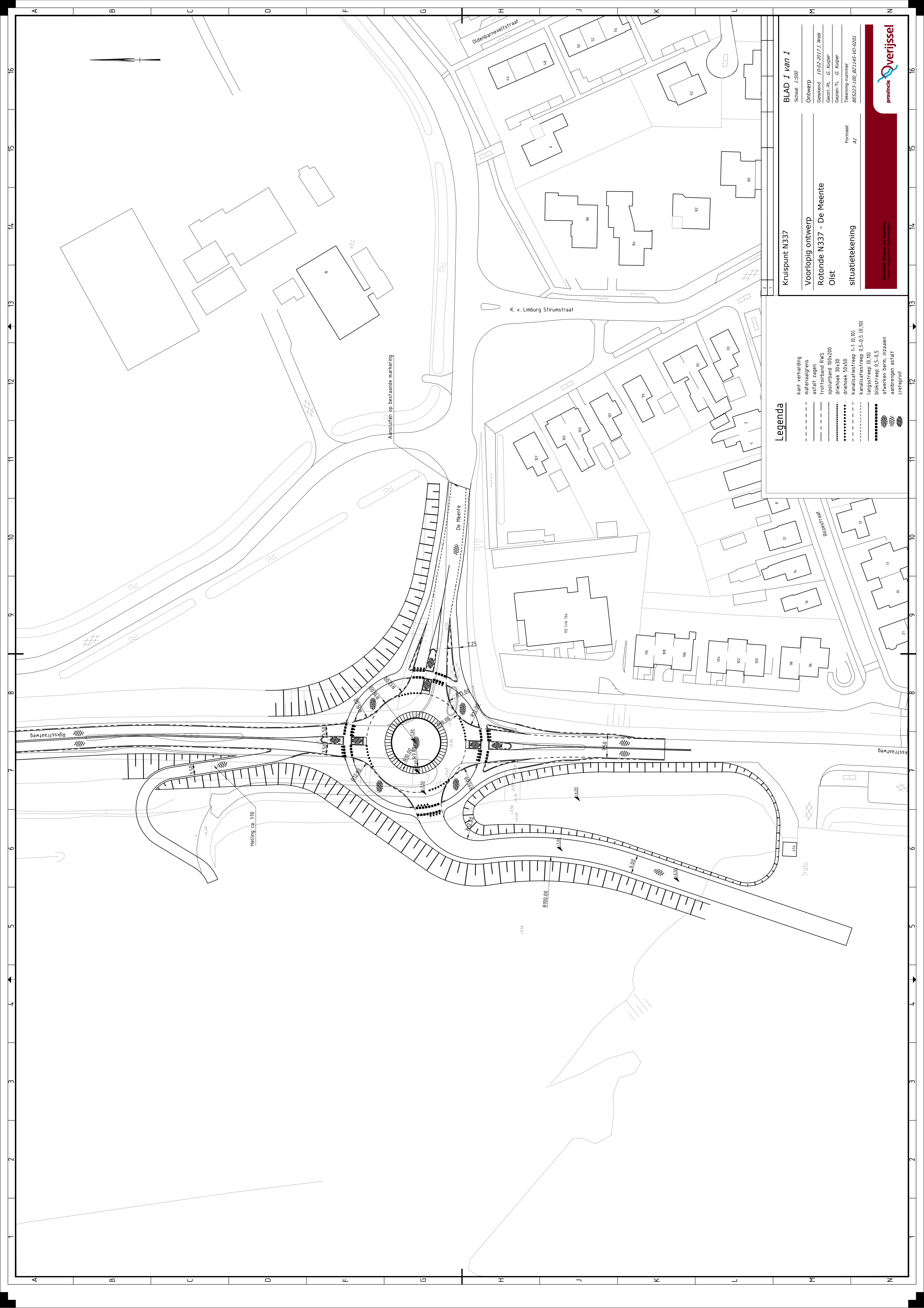
**BLAD 1 van 1**  
 Schaal 1:500  
**Ontwerp**  
 Geleend 10-02-2016 J. Weis  
 Geetri.-Pl. G. Kuiper  
 Gezien-TL G. Kuiper  
 Tekeningnummer  
 BES23-102\_BZ145-10-0201  
 Formaat  
 A1

**Kruispunt N337**  
**Voorlopig ontwerp**  
**Rotonde N337 - De Meente**  
**Olst**  
**situatietekening**



Eenheid Wierum en Erasmus  
 Gemeente Wierum en Erasmus





**BLAD 1 van 1**  
Schaal 1:500

**Kruispunt N337**

**Voorlopig ontwerp**  
Rotonde N337 - De Meente  
Olst

**situatietekening**

Ontwerp  
Geleend 10-02-2017 J. Hees  
Geetri.-Pl. G. Kuiper  
Gezien-TL G. Kuiper  
Tekening-nummer  
BES23-102, BZ145-10-020

Formaat  
A1

**Legenda**

--- kant verharding	--- kanaalstrestreep 1,1 (0,10)
--- materiaalgrens	--- kanaalstrestreep 0,5-0,5 (0,10)
--- asfalt zagen	--- langstreep (0,10)
--- frontband RWS	--- blokstreep 0,5-0,5
--- opsluitband 100x200	--- afwerken berm, inzaaien
--- driehoek 30x30	--- aanbrengen asfalt
--- driehoek 50x50	--- cretreprint
--- kanaalstrestreep	



Eenheid Wippen en Kralen  
Rijkswaterleiding

*Bijlage A5 Geluid: notitie Quickscan  
reconstrcutie N337 Olst*

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Transport & Planning

Aan: Gerard Kuiper  
Van: Florian van der Steen en Ramon Nieborg  
Datum: 13 februari 2017  
Kopie: -  
Ons kenmerk: T&PBE5223N001D0.1  
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Quickscan reconstructie N337 Olst**

---

### Juridische haalbaarheid

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn grenswaarden opgenomen waaraan dient te worden getoetst in specifieke situaties.

Voor het wijzigen van het kruispunt van de Rijksstraatweg (N337) en De Meente door een rotonde dient op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wgh onderzoek te worden verricht naar de te wijzigen weg of sprake is van reconstructie.

Van Rijksstraatweg (N337) en De Meente moet de geluidbelasting vóór de wijziging en de toekomstige geluidbelasting na wijziging van deze wegen worden onderzocht. Er is sprake van reconstructie als de toekomstige geluidbelasting met 1,50 dB of meer toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. In beginsel is de ten hoogste toelaatbare overschrijding van de grenswaarde als gevolg van "reconstructie van de weg" 5 dB (minder dan onafgerond 5,50 dB). Als ondergrens geldt een geluidbelasting van 48 dB. Voor het bepalen of sprake is van reconstructie is de toekomstige geluidbelasting vergeleken met de huidige geluidbelasting. Indien er eerder hogere waarden zijn vastgesteld, dan dienen deze in de toetsing ook te worden beschouwd. Ten behoeve van deze verkenning is ervan uitgegaan dat er geen eerder vastgestelde hogere waarden zijn op de omliggende woningen.

Daarnaast wordt een nieuwe aansluiting naar Abbott gemaakt op de rotonde. De indicatieve geluidbelastingen van deze weg is getoetst op grond van afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Voor deze weg wordt getoetst of wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is 63 dB.

Voordat wordt getoetst aan de grenswaarden in de Wgh dient volgens art. 110g Wgh de berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer te worden gecorrigeerd. In art. 3.4.1 Rmg2012 is de aftrek van art. 110g Wgh omschreven. Deze aftrek is 5 dB voor wegen waarop de maximumsnelheid minder dan 70 km/uur bedraagt.

### Uitgangspunten

Voor het geluidonderzoek zijn de volgende gegevens gehanteerd:

- De gebruikte wegontwerpen zijn gehaald uit de bestanden: "XREF\_GBKN Olst.dwg" en "SO-01\_Variant 1\_Rotonde\_v4.dwg". Hierbij is rekening gehouden met de hoogteligging van de wegen ten opzichte van de woningen.
- De wegdekverharding in de huidige en toekomstige situatie bestaat uit dicht asfaltbeton (DAB)
- De maximumsnelheid op de Rijksstraatweg (N337), De Meente en de toekomstige weg naar Abbott is 50 km/uur.

- De verkeersgegevens zijn afkomstig uit het bestand: "Verkeerscijfers t.b.v. Geluid - v2.xlsx" en zijn bepaald aan de hand van het in 2016 geactualiseerde verkeersmodel voor de gemeente Olst-Wijhe (Goudappel Coffeng, 2016).
- De adressen en functies van de gebouwen zijn ontleend aan de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG).
- De geluidberekeningen worden uitgevoerd met het rekenprogramma GeoMilieu (versie 4.20). Dit rekenprogramma voldoet aan Standaardrekenmethode 2 (SRM2) van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012).

#### Optrektoeslag

De optrektoeslag is een correctieterm ten gevolge van het afremmen en optrekken van het verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt of een situatie die de gemiddelde snelheid van het verkeer sterk beperkt. De optrektoeslag mag alleen worden toegepast als ten gevolge van deze snelheidsbeperkende maatregel de gemiddelde snelheid van de motorvoertuigen ten minste wordt gehalveerd. De optrektoeslag is alleen van toepassing op middelzware en zware motorvoertuigen. In het Rmg2012 wordt de optrektoeslag onderscheiden in een kruispunt- en een obstakeltoeslag.

In de toekomstige situatie wordt het kruispunt voorzien van een rotonde waarbij een optrektoeslag wordt toegepast. De snelheid, waarmee op de rotondes in het rekenmodel is gerekend, is 30 km/uur.

#### **Resultaten**

Om het verschil in geluidbelasting tussen huidig en toekomst te bepalen zijn twee situaties voor de Rijksstraatweg (N337) en De Meente indicatief berekend. De eerste situatie betreft de huidige (2017) situatie (zie bijlage 1). De tweede situatie betreft de toekomstige (2028) situatie waarbij het kruispunt is vervangen door een rotonde (zie bijlage 2).

Uit bijlage 3 (tabel 1 en 2) blijkt dat op de woningen langs het te wijzigen wegvak van de Rijksstraatweg (N337) en De Meente in de toekomstige situatie 2028 geen sprake van een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer. Er is derhalve geen sprake van reconstructie ingevolge de Wgh.

Daarnaast wordt er vanaf de rotonde een toegangsweg richting Abbott aangelegd. Uit bijlage 3 (tabel 3) blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB.

#### **Juridische haalbaarheid**

Uit het indicatieve onderzoek blijkt dat op de omliggende woningen:

- Voor de Rijksstraatweg (N337) en De Meente geen sprake is van reconstructie volgens de Wet geluidhinder vanwege het projecteren van een rotonde.
- Als gevolg van de nieuw aan te leggen weg richting Abbott er geen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB.

Ingevolge de Wet geluidhinder worden er geen aanvullende eisen c.q. maatregelen gesteld aan de wegen.

Bijlage 1: Overzicht kaart huidige (2017) situatie

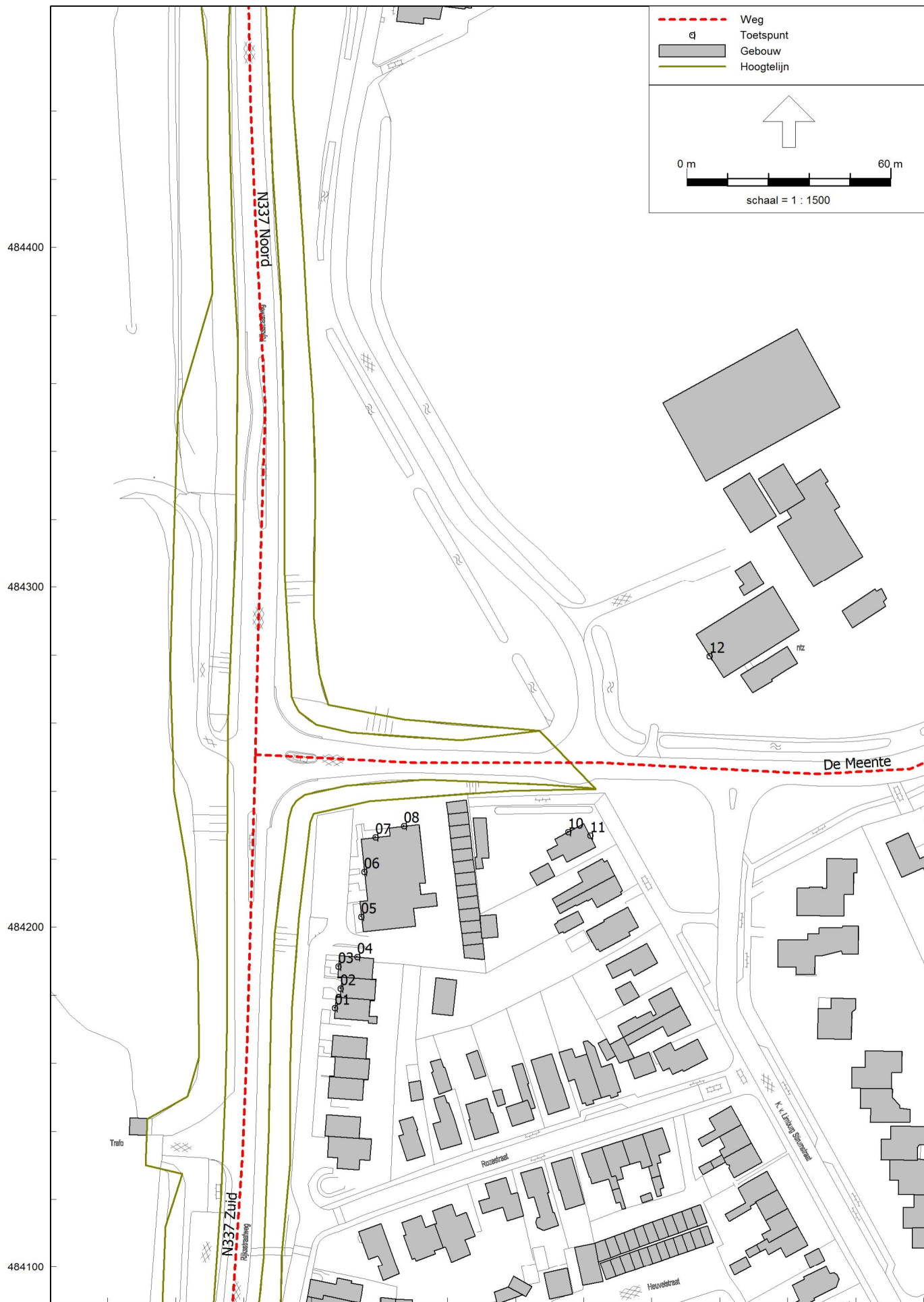
Bijlage 1a: Verkeersgegevens huidige (2017) situatie

Bijlage 2: Overzicht kaart toekomstige (2028) situatie

Bijlage 2a: Verkeersgegevens toekomstige situatie

Bijlage 3: Tabellen met resultaten van de berekeningen

# Bijlage 1: N337 Olst - Huidig 2017

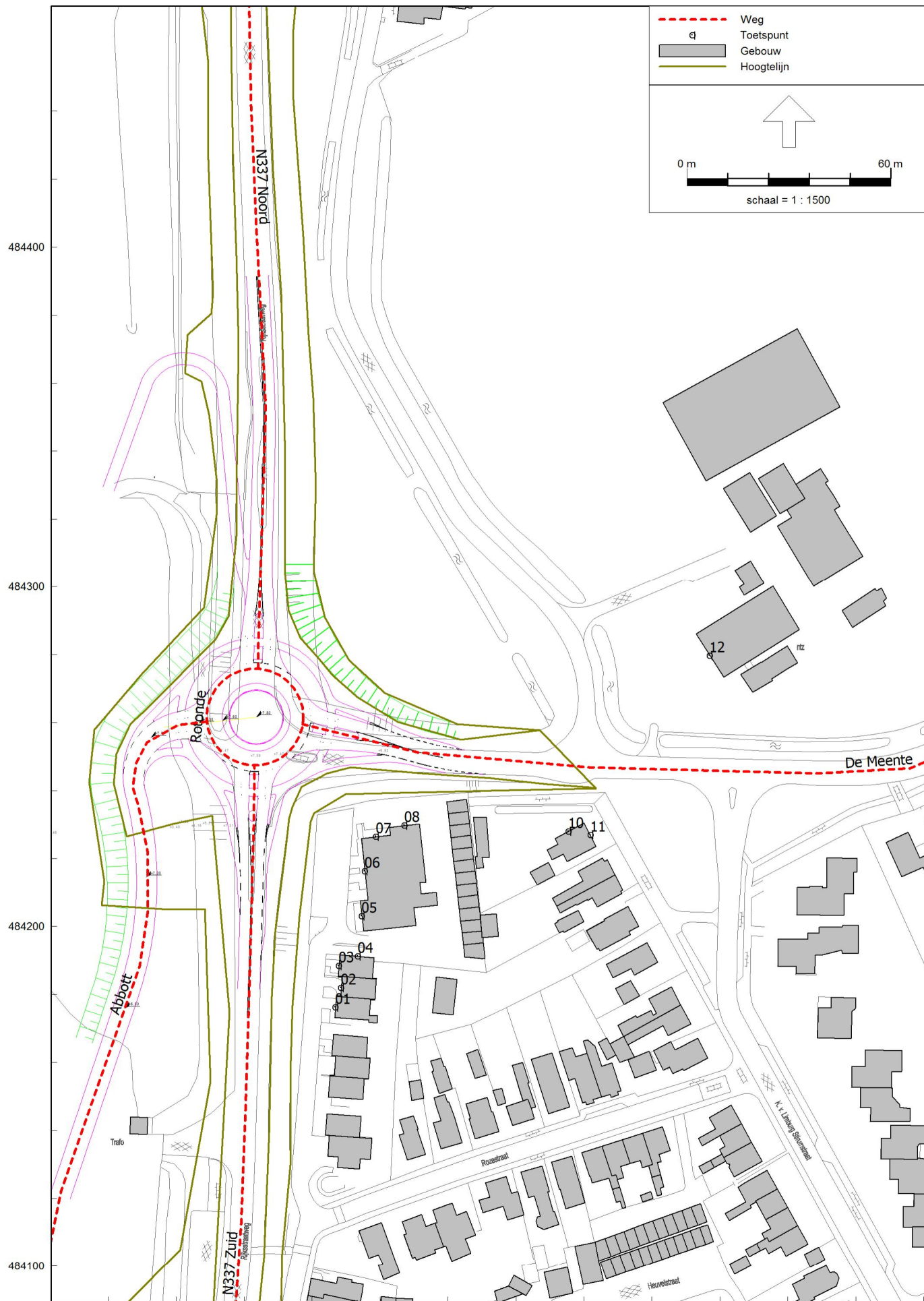


## Bijlage 1a: Verkeersgegevens, huidige situatie 2017

Model: 2.0 N337 Olst - Huidig 2017  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	Totaal aantal	LV(D)	IV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
N337 Zuid	W0	Referentiewegdek	50	7993.28	566.25	106.76	19.16	36.27	3.69	1.15	12.30	1.45	0.67
N337 Noord	W0	Referentiewegdek	50	9266.04	656.40	123.78	22.21	42.05	4.28	1.34	14.25	1.69	0.78
De Meente	W0	Referentiewegdek	50	4746.48	336.24	63.39	11.38	21.54	2.19	0.69	7.30	0.86	0.40

# Bijlage 2: N337 Olst - Toekomst 2028





## Bijlage 2a: Verkeersgegevens, toekomstige situatie 2028

Model: 3.0 N337 Olst - Toekomst 2028  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	Totaal aantal	LV(D)	IV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
N337 Zuid	W0	Referentiewegdek	50	9521.68	674.52	127.17	22.82	43.21	4.40	1.37	14.65	1.73	0.80
N337 Noord	W0	Referentiewegdek	50	10370.68	734.67	138.51	24.85	47.06	4.79	1.50	15.95	1.89	0.87
Rotonde	W0	Referentiewegdek	30	4973.24	352.30	66.42	11.92	22.57	2.30	0.72	7.65	0.91	0.42
De Meente	W0	Referentiewegdek	50	5453.84	386.35	72.84	13.07	24.75	2.52	0.79	8.39	0.99	0.46
Abbott	W0	Referentiewegdek	50	925.16	46.26	8.42	1.58	8.30	1.51	0.28	16.60	3.02	0.57

**Bijlage 3**
*Tabel 1: Geluidbelasting als gevolg van de N337 voor de huidige (2017) en toekomstige (2028) situatie*

ID	Adres en gevelorientatie	H (meter)	Geluidbelasting $L_{den}$ (dB) incl. Aftrek art. 110g Wgh			Verschil (dB)
			Huidig	Grenswaarde	Toekomstige	Grenswaarde & Toekomstige
01_A	Benedendijk 106, West	1,5	52,62	52,62	53,49	0,87
01_B	Benedendijk 106, West	4,5	54,30	54,30	55,12	0,82
01_C	Benedendijk 106, West	7,5	54,44	54,44	55,25	0,81
02_A	Benedendijk 108, West	1,5	52,15	52,15	52,96	0,81
02_B	Benedendijk 108, West	4,5	53,84	53,84	54,58	0,74
02_C	Benedendijk 108, West	7,5	54,00	54,00	54,71	0,71
03_A	Benedendijk 110, West	1,5	52,48	52,48	53,39	0,91
03_B	Benedendijk 110, West	4,5	54,21	54,21	55,07	0,86
03_C	Benedendijk 110, West	7,5	54,37	54,37	55,2	0,83
04_A	Benedendijk 110, Noord	1,5	49,00	49,00	49,99	0,99
04_B	Benedendijk 110, Noord	4,5	50,65	50,65	51,52	0,87
04_C	Benedendijk 110, Noord	7,5	50,93	50,93	51,75	0,82
05_A	Benedendijk 112 - 134, West 1	1,5	51,38	51,38	52,38	1,00
05_B	Benedendijk 112 - 134, West 1	4,5	53,13	53,13	53,99	0,86
05_C	Benedendijk 112 - 134, West 1	7,5	53,32	53,32	54,18	0,86
05_D	Benedendijk 112 - 134, West 1	10,5	53,31	53,31	54,17	0,86
06_A	Benedendijk 112 - 134, West 2	1,5	51,20	51,20	52,31	1,11
06_B	Benedendijk 112 - 134, West 2	4,5	53,26	53,26	54,22	0,96
06_C	Benedendijk 112 - 134, West 2	7,5	53,50	53,50	54,47	0,97
06_D	Benedendijk 112 - 134, West 2	10,5	53,57	53,57	54,55	0,98
07_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	1,5	47,68	48,00	49,06	1,06
07_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	4,5	50,73	50,73	51,64	0,91
07_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	7,5	51,05	51,05	51,96	0,91
07_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	10,5	51,09	51,09	52,01	0,92
08_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	1,5	45,54	48,00	47,05	-0,95
08_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	4,5	48,61	48,61	49,36	0,75
08_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	7,5	49,17	49,17	49,87	0,70
08_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	10,5	49,23	49,23	49,97	0,74
10_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	1,5	40,84	48,00	41,07	-6,93
10_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	4,5	43,33	48,00	43,57	-4,43
10_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	7,5	44,46	48,00	44,7	-3,30
11_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	1,5	36,01	48,00	36,39	-11,61

11_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	4,5	37,13	48,00	37,49	-10,51
11_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	7,5	37,21	48,00	37,5	-10,50
12_A	Rijksstraatweg 16, West	1,5	40,78	48,00	41,13	-6,87
12_B	Rijksstraatweg 16, West	4,5	42,24	48,00	42,59	-5,41
12_C	Rijksstraatweg 16, West	7,5	43,01	48,00	43,36	-4,64

Tabel 2: Geluidbelasting als gevolg van de **De Meente** voor de huidige (2017) en toekomstige (2028) situatie

ID	Adres en gevelorientatie	H (meter)	Geluidbelasting $L_{den}$ (dB) incl. Aftrek art. 110g Wgh			Vershil (dB)
			Huidig	Grenswaarde	Toekomstige	Grenswaarde & Toekomstige
01_A	Benedendijk 106, West	1,5	36,58	48	34,69	-13,31
01_B	Benedendijk 106, West	4,5	38,88	48	36,52	-11,48
01_C	Benedendijk 106, West	7,5	39,18	48	36,9	-11,1
02_A	Benedendijk 108, West	1,5	34,8	48	28,76	-19,24
02_B	Benedendijk 108, West	4,5	37,47	48	30,69	-17,31
02_C	Benedendijk 108, West	7,5	38,09	48	31,89	-16,11
03_A	Benedendijk 110, West	1,5	38,88	48	36,49	-11,51
03_B	Benedendijk 110, West	4,5	40,94	48	38,49	-9,51
03_C	Benedendijk 110, West	7,5	41,04	48	38,58	-9,42
04_A	Benedendijk 110, Noord	1,5	40,47	48	36,99	-11,01
04_B	Benedendijk 110, Noord	4,5	42,78	48	39,86	-8,14
04_C	Benedendijk 110, Noord	7,5	43,1	48	40,57	-7,43
05_A	Benedendijk 112 - 134, West 1	1,5	41,42	48	37,88	-10,12
05_B	Benedendijk 112 - 134, West 1	4,5	43,49	48	40,17	-7,83
05_C	Benedendijk 112 - 134, West 1	7,5	43,56	48	40,35	-7,65
05_D	Benedendijk 112 - 134, West 1	10,5	42,09	48	38,42	-9,58
06_A	Benedendijk 112 - 134, West 2	1,5	43,84	48	40,88	-7,12
06_B	Benedendijk 112 - 134, West 2	4,5	45,71	48	43,2	-4,8
06_C	Benedendijk 112 - 134, West 2	7,5	45,74	48	43,31	-4,69
06_D	Benedendijk 112 - 134, West 2	10,5	45,72	48	43,35	-4,65
07_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	1,5	49,41	49,41	48,35	-1,06
07_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	4,5	50,81	50,81	49,83	-0,98
07_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	7,5	50,79	50,79	49,82	-0,97
07_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	10,5	50,71	50,71	49,76	-0,95
08_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	1,5	50,77	50,77	50,13	-0,64
08_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	4,5	52,19	52,19	51,66	-0,53
08_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	7,5	52,58	52,58	52,18	-0,4

08_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	10,5	52,5	52,5	52,16	-0,34
10_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	1,5	51,52	51,52	52,31	0,79
10_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	4,5	52,27	52,27	52,99	0,72
10_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	7,5	52,14	52,14	52,85	0,71
11_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	1,5	50,05	50,05	50,98	0,93
11_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	4,5	50,69	50,69	51,55	0,86
11_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	7,5	50,73	50,73	51,56	0,83
12_A	Rijksstraatweg 16, West	1,5	46,25	48	46,69	-1,31
12_B	Rijksstraatweg 16, West	4,5	47,93	48	48,42	0,42
12_C	Rijksstraatweg 16, West	7,5	48,05	48,05	48,53	0,48

Tabel 3: Geluidbelasting als gevolg van de toegangsweg **Abbott** toekomstige (2028) situatie

ID	Adres en gevelorientatie	H (meter)	Geluidbelasting $L_{den}$ (dB) incl, Aftrek art, 110g Wgh	
			Huidig	Grenswaarde
01_A	Benedendijk 106, West	1,5	31	48
01_B	Benedendijk 106, West	4,5	38	48
01_C	Benedendijk 106, West	7,5	40	48
02_A	Benedendijk 108, West	1,5	31	48
02_B	Benedendijk 108, West	4,5	38	48
02_C	Benedendijk 108, West	7,5	40	48
03_A	Benedendijk 110, West	1,5	31	48
03_B	Benedendijk 110, West	4,5	38	48
03_C	Benedendijk 110, West	7,5	41	48
04_A	Benedendijk 110, Noord	1,5	31	48
04_B	Benedendijk 110, Noord	4,5	36	48
04_C	Benedendijk 110, Noord	7,5	38	48
05_A	Benedendijk 112 - 134, West 1	1,5	32	48
05_B	Benedendijk 112 - 134, West 1	4,5	38	48
05_C	Benedendijk 112 - 134, West 1	7,5	41	48
05_D	Benedendijk 112 - 134, West 1	10,5	41	48
06_A	Benedendijk 112 - 134, West 2	1,5	33	48
06_B	Benedendijk 112 - 134, West 2	4,5	39	48
06_C	Benedendijk 112 - 134, West 2	7,5	41	48
06_D	Benedendijk 112 - 134, West 2	10,5	41	48
07_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	1,5	33	48
07_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	4,5	39	48
07_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	7,5	40	48

07_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 1	10,5	40	48
08_A	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	1,5	33	48
08_B	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	4,5	36	48
08_C	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	7,5	37	48
08_D	Benedendijk 112 - 134, Noord 2	10,5	37	48
10_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	1,5	23	48
10_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	4,5	28	48
10_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Noord	7,5	31	48
11_A	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	1,5	21	48
11_B	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	4,5	23	48
11_C	Kornet van Limburg Stirumstraat 107, Oost	7,5	23	48
12_A	Rijksstraatweg 16, West	1,5	26	48
12_B	Rijksstraatweg 16, West	4,5	28	48
12_C	Rijksstraatweg 16, West	7,5	29	48

*Bijlage A6 Notitie Luchtkwaliteit en  
stikstofdepositie Rotonde N337-De  
Meente*

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Planning & Strategy

Aan: Gemeente Olst-Wijhe  
Van: Lara Haxe-Verhoeven  
Datum: 23 september 2016  
Kopie:  
Ons kenmerk: P&SN001D01BE\_5223\_20160923  
Classificatie: Beperkt verspreid

**Onderwerp: Luchtkwaliteit en stikstofdepositie Rotonde N377-De Meente**

In deze memo wordt onderbouwd of het aanpassen van het kruispunt N337 – De Meente effecten heeft op de luchtkwaliteit en op de stikstofdepositie. Hiervoor worden de verkeerskenmerken voor en na de aanpassing vergeleken. Daarnaast wordt gekeken of de afstand tussen het verkeer en de gebouwen, respectievelijk het natuurgebied wijzigt.

### Situatiebeschrijving

In de huidige situatie is de N337 een voorrangsweg. Het verkeer vanaf De Meente verleent voorrang aan het doorgaand verkeer op de N337. In de autonome situatie komt een nieuwe weg te liggen tegenover de huidige aansluiting van De Meente op de N337. Deze weg heet Abbot. De Meente en Abbot verlenen beiden voorrang aan de N337.

In 2018 wordt het kruispunt vervangen door een rotonde. In de situatie met rotonde worden de wegen die aansluiten op de rotonde naar buiten geplaatst, waardoor de weg meer ruimte inneemt. Ook de rotonde zelf is ruimer opgezet dan de voorgenomen kruising. In Afbeelding 1 staat de nieuwe rotonde geprojecteerd over een luchtfoto van de huidige situatie.



**Afbeelding 1.** Projectie van de nieuwe rotonde

Het verkeer vanaf De Meente en Abbot verlenen in de autonome situatie voorrang aan de N337. In de nieuwe situatie zijn alle wegen gelijkwaardig aan elkaar. Op basis van de huidige inzichten zal dit niet leiden tot een wachtrij op de N337 en/of de overige wegen.

Direct ten westen van de N337 ligt het Natura 2000-gebied Rijntakken. Aan de oostelijke zijde liggen woningen. In dit onderzoek wordt beoordeeld of de aanpassing van het kruispunt N337-De Meente effecten heeft op de woningen en/of het natuurgebied.

## Luchtkwaliteit

### Wettelijk kader luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht is opgenomen onder 'Titel 5.2. Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm) (StB. 2007, 434). Deze wet is de Nederlandse implementatie van de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit<sup>1</sup>. In de wet zijn grenswaarden opgenomen die een voorgeschreven kwaliteitsniveau beschrijven.

#### Grenswaarden

In bijlage 2 van de Wm zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor concentraties van stoffen in de buitenlucht. De stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>) grenswaarden worden in de Nederland op een aantal locaties overschreden of bijna overschreden. Daarom zijn voor deze stoffen in dit onderzoek luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. Van de overige stoffen waarvoor in de Wm grenswaarden of richtwaarden zijn opgesteld<sup>2</sup> worden deze waarden de laatste jaren nergens in Nederland overschreden en vertonen de concentraties een dalende trend. De grenswaarden voor de drie meest kritische stoffen zijn in tabel 1 opgenomen.

**Tabel 1.** Grenswaarden uit bijlage 2 van de Wm

Stof	Grenswaarde		Toetsingsperiode
NO <sub>2</sub> (stikstofdioxide)	40	µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde
	200	µg/m <sup>3</sup>	Uurgemiddelden, mag max. 18x per kalenderjaar overschreden worden
PM <sub>10</sub> (fijn stof)	40	µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde
	50	µg/m <sup>3</sup>	24 uurgemiddelden, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden.
PM <sub>2,5</sub> (fijn stof)	25	µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde

#### Wettelijke grondslagen luchtkwaliteit

De wettelijke plicht om aannemelijk te maken dat met een project of besluit wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen in titel 5.2, volgt uit art. 5.16, tweede lid, Wm. Daarin is een limitatieve lijst

<sup>1</sup> Richtlijn 2008/50/EG van het Europees parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa.

<sup>2</sup> Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen.



opgenomen met bevoegdheden of wettelijke voorschriften die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. De grondslagen voor luchtkwaliteit zijn:

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

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

## Huidige en autonome situatie

In de Monitoringstool<sup>3</sup> van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn gegevens beschikbaar die beschrijven wat de huidige en verwachte luchtkwaliteit is in Nederland. In de Monitoringstool wordt de huidige situatie beschreven met behulp van de meet- en rekengegevens uit het gepasseerd jaar (2014). De prognoses beschrijven de jaren 2015, 2020 en 2030.

Het prognosejaar 2020 beschrijft de verwachte concentraties voor de autonome situatie van het project. In tabel 2 zijn de maximale concentraties langs de N337 ter hoogte van De Meente weergegeven. Deze concentraties zijn ruim onder de grenswaarde. De maximale concentraties bevinden zich allemaal ten zuidwesten van het kruispunt met de Meente.

**Tabel 2.** Maximale concentraties 2020

Receptor_ID	NO <sub>2</sub> -concentratie [µg/m <sup>3</sup> ]	PM <sub>10</sub> -concentratie [µg/m <sup>3</sup> ]	PM <sub>2,5</sub> -concentratie [µg/m <sup>3</sup> ]
214476	12,7	19,3	11,4
Grenswaarde	40	40	25

## Plansituatie

In de plansituatie wordt de weg breder dan in de autonome situatie. Het verkeer wordt hierdoor uit elkaar getrokken waardoor de uitstoot meer verspreid optreedt. Voor de luchtkwaliteit op de wettelijke toetsafstand, 10 meter van de wegrand, betekent dit dat de concentraties afnemen.

Aangezien de concentraties in de autonome situatie voldoen aan de grenswaarden uit art. 5.16, eerste lid, sub a mag worden gesteld dat ook de concentraties met rotonde onder de grenswaarden blijven.

<sup>3</sup> [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)

## Conclusie luchtkwaliteit

De ontwikkelingen in relatie tot de rotonde voldoen aan de Wet Milieubeheer, art. 5.16, eerste lid, sub a.

## Stikstofdepositie

### Wettelijk kader stikstofdepositie

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) moet in beeld worden gebracht of beoogde ontwikkelingen a) mogelijk een significant gevolg hebben voor de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden in het licht van de instandhoudings-doelstellingen of b) de wezenlijke kenmerken van Beschermd Natuurmonumenten aantasten. In dit kader moeten mogelijke effecten van vermisting in de vorm van stikstofdepositie in beschouwing worden genomen. Wegverkeer is een van de bronnen van stikstofdepositie.

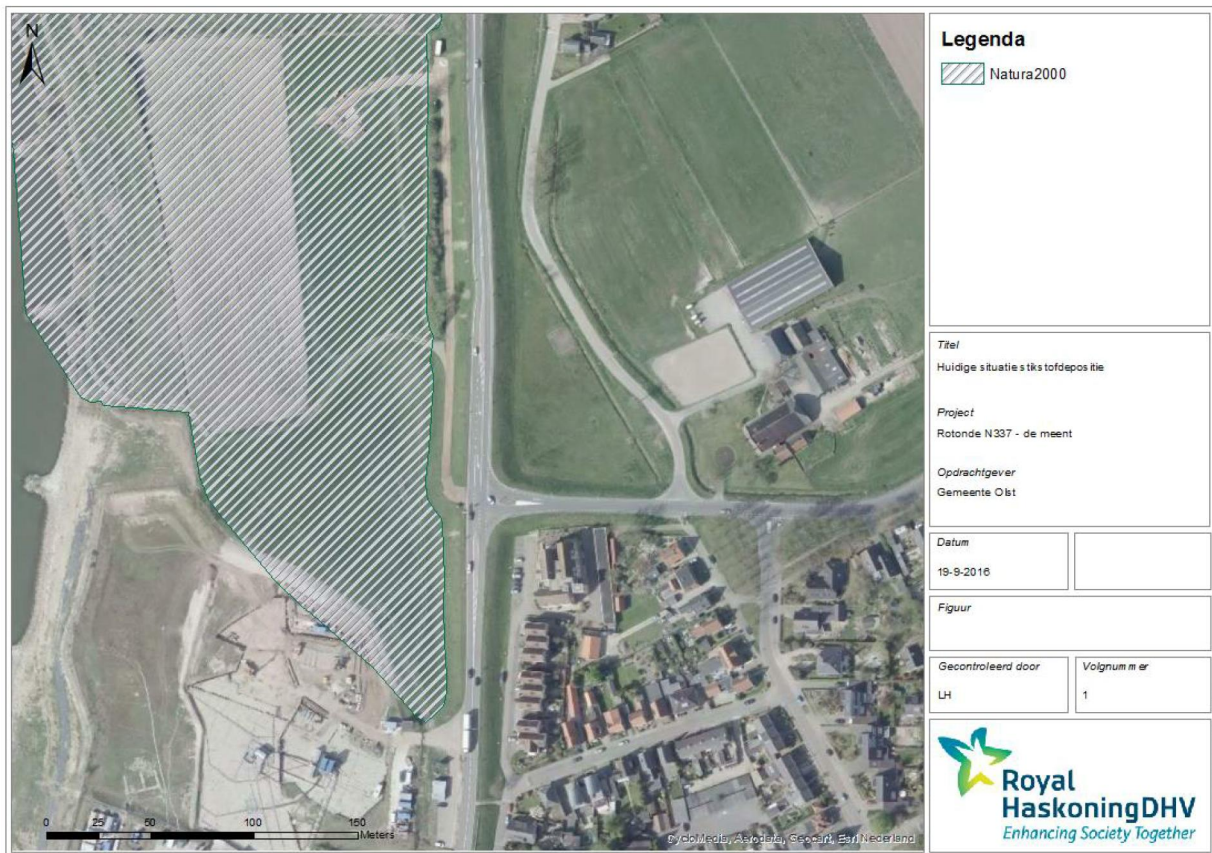
Sinds 1 juli 2015 is de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden. Ten behoeve van de PAS is het rekeninstrumentarium AERIUS Calculator ontwikkeld. Dit model berekent de bijdrage van verschillende bronnen aan de stikstofdepositie op de daarvoor relevante locaties. Deze locaties bevinden zich binnen Natura 2000 gebieden en worden weergegeven en aangeduid als relevante hexagonen<sup>4</sup>.

### Huidige en autonome situatie

In afbeelding 2 staat de huidige situatie weergegeven. De N337 loopt van noord naar zuid dicht langs het Natura2000-gebied De Rijntakken. De aanleg van de Abbot, tegenover De Meent, valt onder de autonome ontwikkeling en wordt niet nader beschouwd in dit onderzoek.

---

<sup>4</sup> Een hexagoon heeft een oppervlakte van 1 ha.



**Afbeelding 2.** Het Natura2000-gebied naast de N337

## Plansituatie

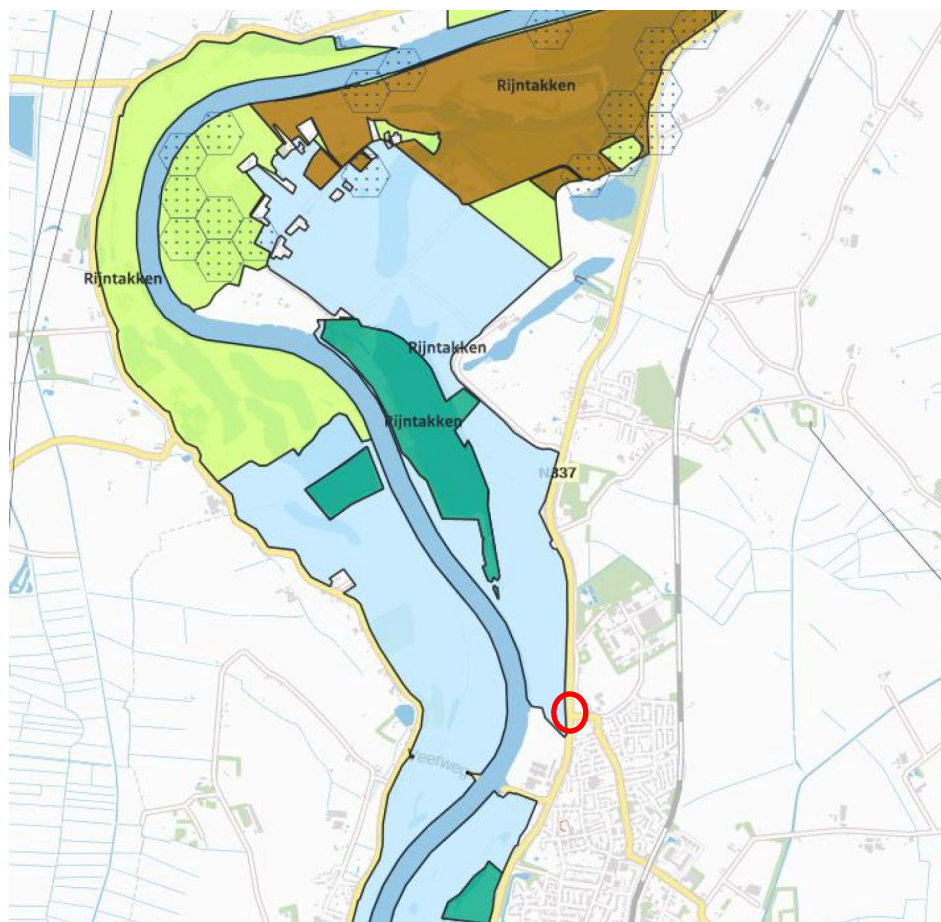
In de plansituatie wordt het kruispunt van De Meent, Abbot en de N337 vervangen door een rotonde. De verkeersintensiteiten nemen hierbij niet toe.

In de plansituatie wordt de weg ter hoogte van de kruising met De Meente en Abbot breder. Hierdoor komt een deel van de weg dicht bij het N2000-gebied te liggen. Vanwege de korte afstand tussen de rotonde en het Natura 2000-gebied is het mogelijk dat er lokaal een toename van de depositie plaatsvindt. Er is daarom onderzocht of de lokale effecten plaatsvinden op gevoelige locaties van het gebied.

In de AERIUS applicatie Monitor 2015<sup>5</sup> staan de gevoelige locaties van de Natura2000 opgenomen als 'relevante hexagonen'. Bij een berekening in het AERIUS vindt de beoordeling van stikstofdepositie plaats op deze relevante hexagonen.

In afbeelding 3 staan de relevante hexagonen in De Rijntakken weergegeven ten opzichte van de rood omcirkelde locatie van de rotonde. De afstand tussen de relevante hexagonen en de rotonde is ruim 2,5 kilometer. Op deze afstand is het effect van de wegasverplaatsing verwaarloosbaar klein. De rotonde leidt daarom niet tot een toename van de stikstofdepositie op de relevante hexagonen in het Natura 2000-gebied de Rijntakken.

<sup>5</sup> <https://monitor.aerius.nl/monitor/>



**Afbeelding 3.** Relevante hexagonen in de Rijntakken

### **Conclusie stikstofdepositie**

De realisatie van de rotonde heeft geen effect op de stikstofdepositie ter hoogte van de relevante hexagonen van het Natura2000-gebied de Rijntakken.

*Bijlage A7 Voortoets Natura 2000  
Rijntakken en Natuurnetwerk (voorheen  
EHS)*

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Water

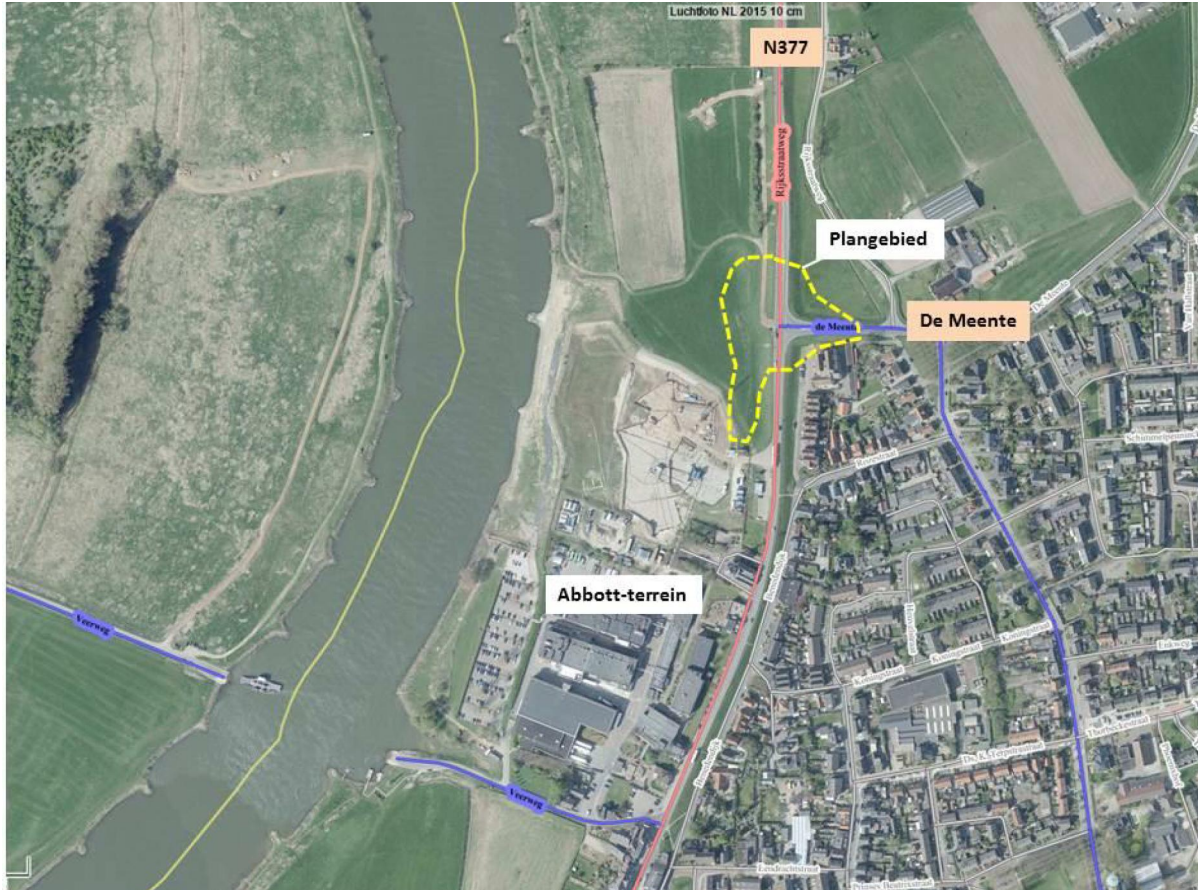
Aan: Sjoerd Hoekstra  
Van: Hanita Zweers  
Datum: 2 september 2016  
Kopie:  
Ons kenmerk: T&PBE5223N002D02  
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: **N337 - De Meente: Voortoets/Quickscan beschermde natuurwaarden Natura 2000 Rijntakken en Flora- en faunawet**

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Op de N337 (Deventer – Zwolle) in Olst ligt het kruispunt N337/Rijksstraatweg met De Meente. Beide wegen hebben een gebiedsontsluitende functie voor de kern Olst op zichzelf en voor de ontsluiting van Olst richting Zwolle en Deventer. In nevenstaande afbeelding is de locatie van het kruispunt weergegeven.



Figuur 1-1: Ligging plangebied kruising N337-De Meente

Hoewel de huidige vormgeving als voorrangskruispunt voldoet aan de wet- en regelgeving, vinden op het kruispunt regelmatig ongevallen plaats als gevolg van het niet of onvoldoende verlenen van voorrang. De potentieel verkeersonveilige situaties worden versterkt omdat langzaam verkeer van dezelfde rijbaan gebruikt maakt als snelverkeer.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren is het voornemen om een rotonde op dit kruispunt te realiseren. De nieuwe inrichting wordt gecombineerd met een nieuwe noordelijke ontsluiting van het Abbott-terrein waarbij de huidige ontsluiting op de Veerweg kan komen te vervallen. Hierdoor wordt de verkeersdruk op ontsluiting op de Veerweg ontlast.

De nieuwe inrichting betreft een ruimtelijke ontwikkeling die aan de natuurwet- en regelgeving getoetst moet worden. Dit betreft de toetsing aan de Natuurbeschermingswet en Flora -en faunawet. De Natuurbeschermingswet regelt de bescherming van Natura 2000 gebieden en bijbehorende instandhoudingsdoelen waarvoor deze zijn aangewezen. Direct westelijk van het plangebied liggen de uiterwaarden van de IJssel dat onderdeel is van Natura 2000 Rijntakken. De Flora- en faunawet regelt de bescherming van inheemse soorten. Deze notitie betreft een bureaustudie naar de mogelijke effecten op wettelijk beschermde natuurwaarden in het kader van de Natuurbeschermingswet en de Flora -en faunawet.

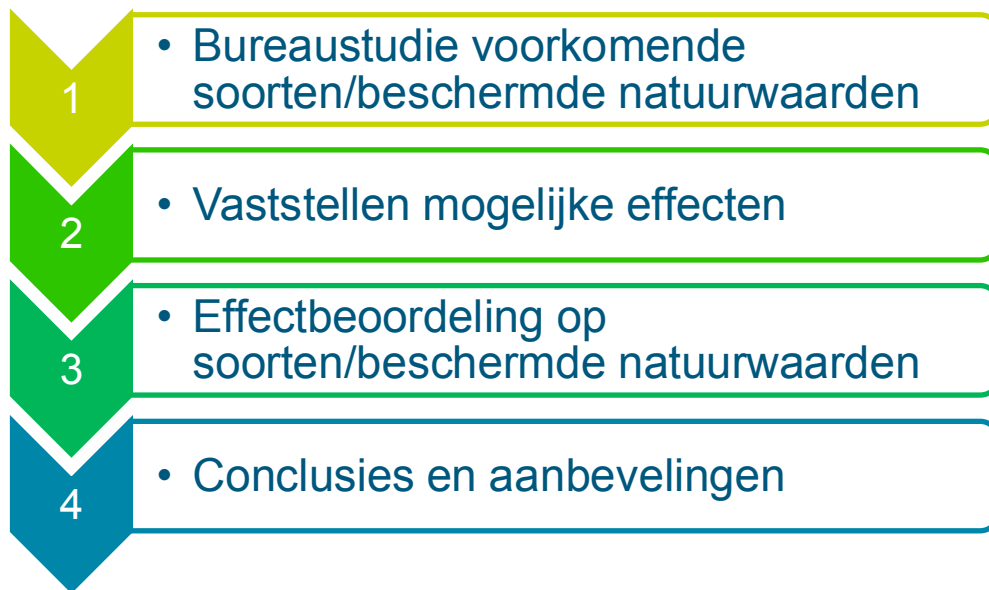
### **1.2 Doel**

Het doel van deze bureaustudie is het in kaart brengen van de te verwachten effecten op de wettelijk beschermde natuurwaarden in en in de nabijheid van het kruispunt. Deze bureaustudie betreft geen gerichte inventarisatie van soorten - er is geen veldbezoek uitgevoerd.

### **1.3 Werkwijze**

Om een indruk te krijgen van het voorkomen van beschermde natuurwaarden in het plangebied en omgeving is een bureaustudie uitgevoerd. Ten aanzien van Natura 2000 Rijntakken is gekeken naar de begrenzing, de instandhoudingsdoelen en aanwezigheid van beschermde waarden op basis van het aanwijzingsbesluit en Natura 2000 beheerplan. In het kader van de Flora- en faunawet zijn voor de aanwezigheid van soorten de openbaar beschikbare verspreidingsinformatie bronnen geraadpleegd zoals de NDDFF, [www.ravon.nl](http://www.ravon.nl), [www.telmee.nl](http://www.telmee.nl), [www.zoogdiervereniging.nl](http://www.zoogdiervereniging.nl) en [www.sovon.nl](http://www.sovon.nl).

Vervolgens is er een beknopte analyse gemaakt van de voorgenomen werkzaamheden van het project en de mogelijke effecten daarvan op de beschermde natuurwaarden die mogelijk voorkomen in het gebied. Er wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen.



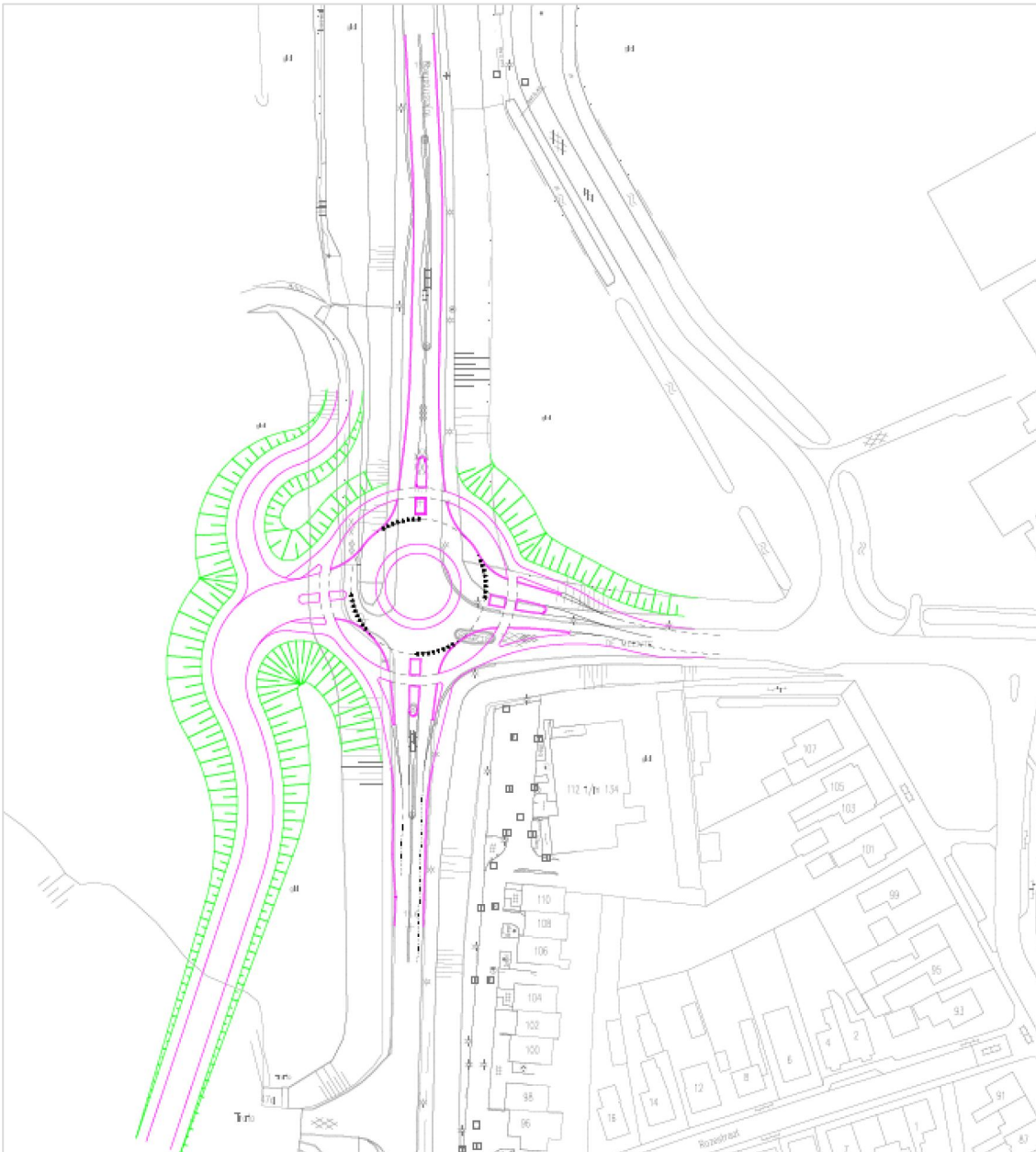
#### 1.4 Leeswijzer

In de volgende paragraaf wordt de voorgenomen ingreep (inclusief plangebied beschrijving) toegelicht. Vervolgens wordt een beschrijving van de voorkomende of te verwachten beschermde soorten gegeven. Daarna wordt een inschatting en beoordeling van de effecten gemaakt. Er wordt afgesloten met eindconclusies van deze toetsing en consequenties van de ingreep in het kader van de Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet.



## 2. Plangebied en voorgenomen ingreep

In figuur 2-1 is het plangebied met het voorlopig ontwerp weergegeven. Het huidige kruispunt wordt vervangen door een rotonde met een gewijzigde aansluiting in noordwestelijk richting naar de IJssel. In zuidwestelijke richting komt een geheel nieuwe ontsluiting naar het Abbott-terrein.



Figuur 2-1: Voorlopig ontwerp aansluiting N337 - De Meente als rotonde

Gekeken naar de mogelijke effecten op natuurwaarden zijn de volgende storingsfactoren relevant: *tijdelijke en blijvende vernietiging* van leefgebied en *tijdelijke verstoring* gedurende de werkzaamheden. De verkeersafwikkeling van en naar het Abbott-terrein wijzigt door de ingreep. De herinrichting levert geen extra verkeer op.

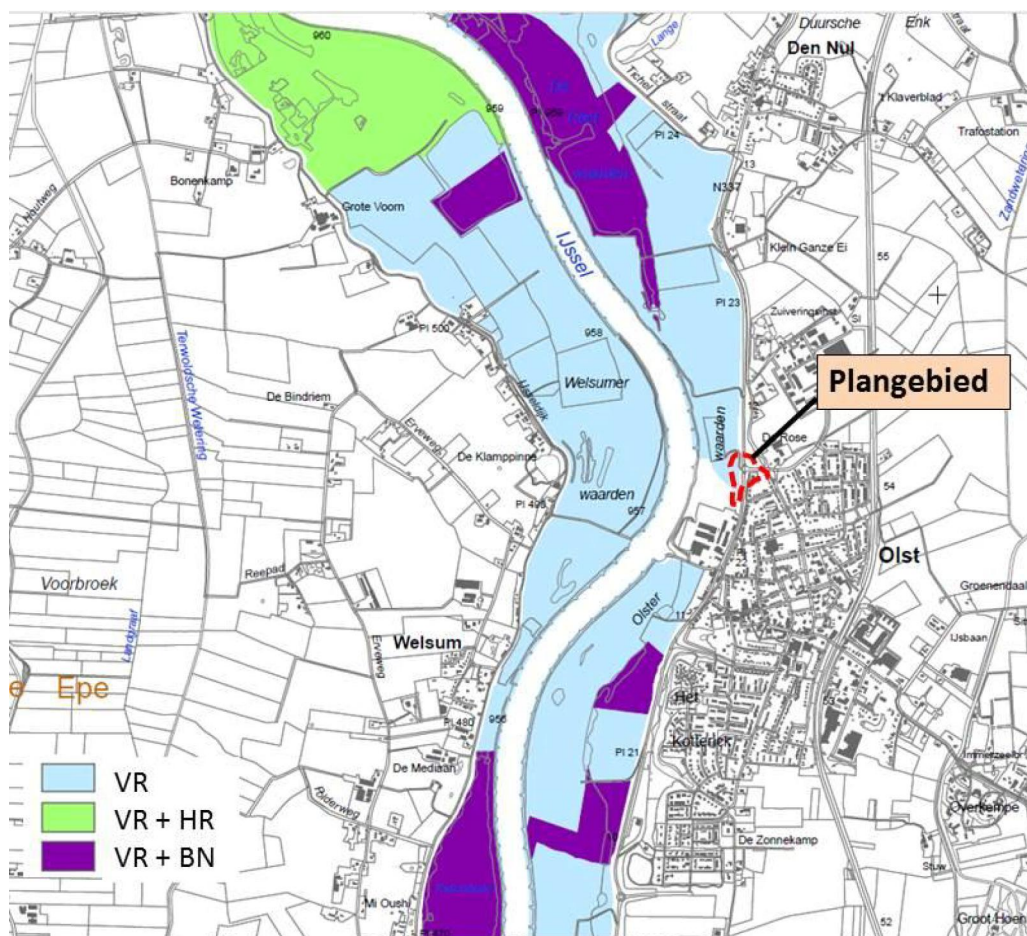
De werkzaamheden in de uiterwaarden worden buiten het hoogwaterseizoen uitgevoerd.

### 3. Natura 2000 Rijntakken

#### 3.1 Beschermde waarden Natura 2000 Rijntakken

##### 3.1.1 Gebiedsbeschrijving en instandhoudingsdoelen

Het Natura 2000-gebied Rijntakken omvat 4 deelgebieden: Uiterwaarden IJssel, Uiterwaarden Neder-RijnGelderse Poort en de Waal. Het Natura 2000 gebied omvat 23.000 ha. Het gebied is grotendeel als vogelrichtlijngebied (VR) aangewezen. Ongeveer 8.350 ha is zowel vogel- als habitatrictlijngebied (VR+HR). Westelijk van het plangebied ligt de Olsterwaarden dat als vogelrichtlijngebied is aangewezen. Op grotere afstand liggen gebieden met doelen vanuit de beschermde natuurmonumenten en habitatrictlijngebied (VR+BN).



Figuur 3-1: Ligging plangebied (indicatief) ten opzichte van Natura 2000 Rijntakken

Het deelgebied Uiterwaarden IJssel omvat het systeem van de rivier de IJssel, de aanliggende oeverwallen en de uiterwaarden. De IJssel is een zijtak van de Rijn en loopt van Arnhem tot aan het IJsselmeer. Het landschap is ontstaan in een periode dat de rivier een veel groter deel van de waterafvoer verzorgde en de monding nog een echte delta was. Er zijn grote verschillen in het buitendijkse gebied, verschillen in hoogteligging, afwisseling tussen smalle en brede delen en tussen dichte kleinschalige en grote open delen. Plaatselijk treedt grondwater uit en monden beken uit in het IJsseldal. Zandige kalkrijke oeverwallen en rivierduinen worden afgewisseld met kleiige, vlakke stroomdalen. Tot aan Olst zijn in het verleden brede meanders (kronkelwaarden) gevormd. In het

middendeel stroomt de rivier tussen relatief smalle, hoog gelegen uiterwaarden. Bij Zalk, in het benedendeel, krijgt de rivier een breder bed dat bij Kampen overgaat in een kleine delta.

Tussen Dieren en Wijhe liggen veel landgoederen met daarbij behorende oude verkavelingspatronen, heggen en bossen. Het landschap van het noordelijkste deel is open en wordt gekenmerkt door grasland. Een aantal vrijwel onvergraven en reliëfrijke uiterwaarden zoals Cortenoever, Rammelwaard, Ravenswaard en Scherenwelle, vormt een kleinschalig oud cultuurlandschap met daarin stroomdalgraslanden, Kievitsbloemhooilanden en glanshaverhooilanden. In reliëfrijke delen komt plaatselijk hardhoutoibos voor.

De IJssel is aangewezen als vogelrichtlijngebied vanwege de aanwezigheid van open water, moerassen en in de uiterwaarden gelegen graslanden dat als geheel het leefgebied vormt van een aantal in artikel 4 van de Richtlijn bedoelde vogelsoorten. Het is een watergebied dat het leefgebied vormt van soorten van Bijlage I (art. 4.1) en tevens fungeert het als broed-, rui-, overwinteringsgebied en/of rustplaats in de trekzone van andere trekvogelsoorten (art. 4.2). De begrenzing van het Vogelrichtlijngebied is zo gekozen dat een in landschapsecologisch en vogelkundig opzicht samenhangend geheel is ontstaan dat, in samenhang met het Vogelrichtlijngebied Gelderse Poort en het Vogelrichtlijngebied Ketelmeer en Vossemeer, voorziet in de beschermingsbehoefte met betrekking tot het voortbestaan en/of voortplanten van bedoelde vogelsoorten.

In tabel 3.1 en 3.2 zijn de instandhoudingsdoelen voor de broedvogels en niet broedvogel van het vogelrichtlijngebied weergegeven. Tevens is aangegeven in hoeverre het plangebied geschikt is voor de vogels. In bijlage 2 zijn de volledige instandhoudingsdoelen opgenomen.

Tabel 3-1: Natura 2000 Rijntakken - broedvogels

Broedvogels (VR)		Natura 2000 Rijntakken		Gebruik plangebied en directe omgeving (grasland)
		Opp.	Kwal.	
A004	Dodaars	=	=	nee
A017	Aalscholver	=	=	nee
A021	Roerdomp	>	>	nee
A022	Woudaap	>	>	nee
A119	Porseleinhoen	>	>	nee
A122	Kwartelkoning	>	>	nee
A153	Watersnip	=	=	nee
A197	Zwarte stern	>	>	nee
A229	IJsvogel	=	=	nee
A249	Oeverwaluw	=	=	nee
A272	Blauwborst	=	=	nee
A298	Grote karekiet	>	>	nee

Tabel 3-2: Natura 2000 Rijntakken niet broedvogels

niet broedvogels (VR)		Natura 2000 Rijntakken		Gebruik plangebied en directe omgeving 'droog'	Gebruik plangebied en directe omgeving 'geïnunderd' (winterperiode)
		Opp.	Kwal.		
A005	Fuut	=	=	nee	mogelijk
A017	Aalscholver	=	=	nee	mogelijk
A037	Kleine Zwaan	=	=	mogelijk	mogelijk
A038	Wilde Zwaan	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A039</b>	<b>Toendrarietgans</b>	=	=	mogelijk	mogelijk
A041	Kolgans	=	=	mogelijk	mogelijk
A043	Grauwe Gans	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A045</b>	<b>Brandgans</b>	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A048</b>	<b>Bergeend</b>	=	=	nee	mogelijk
A050	Smient	=	=	mogelijk	
A051	Krakeend	=	=	nee	mogelijk
A052	Wintertaling	=	=	nee	mogelijk
A053	Wilde eend	=	=	mogelijk	mogelijk
A054	Pijlstaart	=	=	nee	mogelijk
A056	Slobeend	=	=	nee	mogelijk
A059	Tafeleend	=	=	nee	mogelijk
A061	Kuifeend	=	=	nee	mogelijk
A068	Nonnetje	=	=	nee	mogelijk
A125	Meerkoet	=	=	nee	mogelijk
A130	Scholekster	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A140</b>	<b>Goudplevier</b>	=	=	nee	nee
A142	Kievit	=	=	mogelijk	mogelijk
<b>A151</b>	<b>Kemphaan</b>	=	=	nee	nee
A156	Grutto	=	=	Mogelijk	Mogelijk
A160	Wulp	=	=	Mogelijk	Mogelijk
A162	Tureluur	=	=	mogelijk	Mogelijk

### 3.2.1. Beschrijving effecten

Effecten zijn onder te verdelen in tijdelijke effecten ( treden alleen op tijdens de uitvoering van de werkzaamheden) en permanente effecten ( treden op als gevolg van gebruik van het gebied na afronding en van permanente veranderingen in de omgeving).

#### Tijdelijke effecten

Tijdens de werkzaamheden kunnen de volgende tijdelijke voor de vogelrichtlijnsoorten relevante, verstoringfactoren optreden. Dit betreft verstoring door geluid, verlichting en optische aanwezigheid van materieel, mensen en werktterreinverlichting. Deze factoren kunnen dieren belemmeren in het foerageren en rusten, hetgeen nadelig is voor onder andere de energiebalans en de ongestoorde voortplanting. Daarnaast kan de afschrikkende werking ertoe leiden dat verblijfplaatsen worden verlaten of juist niet worden bereikt. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld eieren onvoldoende bebroed worden of jongen onvoldoende gevoed of beschermd worden en daardoor sterven.

### Permanente effecten

Na afrondingen van de werkzaamheden kan er sprake verlies aan leefgebied van vogelrichtlijnsoorten. In figuur 3-2 is indicatief het ruimtelijk beslag weergegeven binnen Natura 2000-gebied.



Figuur 3-2: Indicatieve weergave ruimtebeslag ten behoeve van de herinrichting van de kruising.

De herinrichting betekent een wijziging in afwikkeling van het verkeer aan de noordzijde van het Abbott-terrein. Dit heeft naar verwachting geen gevolgen voor omliggend habitatrictlijngebied dat op 1,7 km noordwestelijk van het plangebied ligt. Het is aan te bevelen om de wijziging in verkeer door te berekenen in AERIUS-calculator. Het leefgebied van de vogelrichtlijnsoorten buiten habitatrictlijngebieden zijn niet stikstofgevoelig. Rivierdalen zijn van nature voedselrijke ecosystemen.

### **3.2.2. Effectbeoordeling vogelrichtijnsoorten**

#### **Broedvogels**

De Rijntakken is aangewezen voor 12 broedvogels. Deze soorten zijn nauw verbonden aan water, moeras- en/of rietvegetatie. De graslanden in en rondom het plangebied zijn niet geschikt als broedbiotoop, foerageergebied en /of rustgebied voor de broedvogelsoorten. Het verlies aan graslanden door de herinrichting met extra infrastructuur heeft geen negatieve gevolgen voor de broedvogels. De tijdelijke werkzaamheden hebben eveneens geen negatieve gevolgen voor de broedvogels. Geschikt leefgebied ligt meer dan 500 m afstand buiten de invloedssfeer en verstoringafstanden van de broedvogels. Mogelijk dat de oeverzwaluw en ijsvogel, soorten met nesten in steile oevers, dicht bij het plangebied voorkomt. Beide soorten blijkt uit diverse uitvoeringsprojecten niet gevoelig te zijn voor optische en geluidverstoring door werkzaamheden. Belangrijk aandachtspunt is dat tijdens de

werkzaamheden geen grondheuvels met steile randen ontstaan. Dit kan mogelijk deze vogels aantrekken om in zeer korte tijd nesten te graven.

### **Niet broedvogels**

De Rijntakken is aangewezen voor 26 niet broedvogels die van het gebied gebruik maken op de doortrek, als rust en ruigebied en/of als overwinteringslocatie. Een aantal niet broedvogels zijn verbonden aan open water en/of moerasvegetatie en zullen geen gebruik maken van het plangebied.

De grasetende soorten, waaronder ganzen en eenden, weidevogels en overige steltlopers maken mogelijk wel gebruik van de graslanden in het plangebied.

De herinrichting betekent tijdelijk en permanent verlies aan (potentieel) foerageergebied van niet broedvogels. Het verlies is vergeleken met het totaal geschikt areaal aan foerageergebied te verwaarlozen. Het verlies aan de rand van het Natura 2000 gebied naast al bestaand infrastructuur zal geen significant negatieve gevolgen hebben voor de niet broedvogels en bijbehorende instandhoudingsdoelen. Daarnaast wordt ook veelvuldig door deze soorten op graslanden en akkers buiten begrensde Natura 2000-gebied gevoerageerd.

Een nadere verslechteringstoets is nodig om te bepalen in hoe verre het gebied wordt gebruikt door niet-broedvogels en wat het verlies aan foerageergebied is.

## **3.2 Cumulatie als gevolg van overige projecten/plannen**

Bij de bepaling van effecten van een plan/project op de beschermde natuurwaarden van een Natura 2000-gebied moet dit effect ook in combinatie met effecten van andere projecten/plannen die vergund zijn en nog niet of ten dele zijn uitgevoerd meegewogen te worden. Door rekening te houden met cumulatie van effecten wordt beoogd te voorkomen dat een opeenstapeling van op zich kleine effecten uiteindelijk leidt tot significante negatieve effecten. Als er geen sprake is van een negatief effect is cumulatie niet aan de orde. (Zie zaaknummers 200900764/1/H1, ABRvS 9 december 2009, nr. 200805338/1/R2, ABRvS 30 oktober 2013, nrs. 201203812/1/R2 en 201203820/1/R2, r.o. 10.2, en ABRvS 16 april 2014, nr. 201304768/1/R2, r.o. 38.3 en 38.4.).

Uit de effectbeoordeling volgt dat het voornemen leidt tot afname van gering areaal (potentieel) geschikt foerageergebied van een aantal niet broedvogels. Dit betekent dat er ook naar cumulatie gekeken moet worden. Dit betreft projecten/plannen waarvoor een Natuurbeschermingswet vergunning is verleend en voor zover het project/plan nog niet en/of ten dele is uitgevoerd. In het deelgebied Rijntakken vinden diverse werkzaamheden plaats en/of zijn ingepland. Zeer belangrijke is het project Stroomlijn fase 3, tranche 2, deelgebied IJssel. In juni 2016 is hiervoor een Nbwet vergunning verleend (kenmerk DGAN-NB/16089772). Essentieel onderdeel van dit project is het verwijderen van bomen, struiken en/of rietruigte om zodoende voldoende doorstroming bij hoog water te garanderen. Dit betekent een verbetering van het leef- en foerageergebied van niet-broedvogels (graseters en weidevogels).

In de verslechteringstoets zal nader gekeken worden naar cumulatie van overige projecten/plannen met invloed op foerageergebied van niet broedvogels.

## 4. Flora- en faunawet

### 4.1 Aanwezigheid beschermde soorten

In figuur 4-1 is het plangebied indicatief weergegeven. Het gebied omvat wegen, wegbermen op een (dijk)talud en graslanden in agrarisch gebruik. Aan de westzijde van de N377 maken deze deel uit van de uiterwaarden waar in natte periodes water kan staan. In figuur 4-1 is hiervan een impressie gegeven.

Op basis van aanwezige biotopen en natuurdataverzamelpunten NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna), [www.telmee.nl](http://www.telmee.nl), [www.ravon.nl](http://www.ravon.nl) en [www.zoogdiervereniging.nl](http://www.zoogdiervereniging.nl) is een inschatting gemaakt in hoeverre beschermde soorten in en/of nabij het plangebied (kunnen) voorkomen. Dit wordt in de volgende paragrafen per soortgroep beschreven.



Figuur 4-1: Impressie plangebied (indicatief) met aanwezige biotopen. (bron: Globespotter - Cyclomedia - luchtfoto 2015)



Figuur 4-2: Impressie plangebied (indicatief) met aanwezige biotopen. (bron: Globespotter - Cyclomedia - streetview)

### Vaatplanten

De kans op aanwezigheid van zwaarder beschermde soorten in de graslanden in agrarisch gebruik is door bemesting klein. In de onbemeste bermen en/of dijkwalud komen mogelijk wel beschermde soorten voor vanwege het maai- en afvoerbeleid.

Uit het bureauonderzoek blijkt (NDFF, 2016) dat er geen gegevens zijn van beschermde planten binnen het plangebied. In de bredere omgeving zijn wel waarnemingen van veldsalie en rapunzelklokje (tabel 2). Veldsalie en rapunzelklokje zijn soorten die relatief vaak in bermen en/of dijkwaluds langs rivieren voorkomen, van nature en/of ingezaaid. Om het voorkomen van beschermde planten binnen het plangebied vast te stellen is een veldbezoek nodig.

### Zoogdieren

#### *Grondgebonden soorten*

In de graslanden en bermen mogen de kleinere algemeen beschermde soorten verwacht worden zoals konijn, haas, mol, vos. (zoogdiervereniging.nl, 2016). Gezien de regelmatige overstroming van het westelijk deel van het plangebied is de dichtheid van mollen en muizen laag.

#### *Vleermuizen*

Er zijn voor vleermuizen in het plangebied geen geschikte landschappelijke elementen aanwezig. Het plangebied heeft geen functie als verblijfplaats, trek- en of foerageroute.

### Amfibieën

In de uiterwaarden van de IJssel mogen over het algemeen soorten algemene soorten als groene kikker, bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander en zwaardere soorten zoals poelkikker en kamsalamander verwacht worden. Strikt beschermde soorten zoals rugstreeppad en knoflookpad komen volgens de verspreidingsgegevens niet voor het dal van de IJssel (telmee.nl; ravon.nl).

Op basis van NDFF-data (2016) is op circa 700m noordelijk van plangebied alleen de groene kikker waargenomen. Dit betreft mogelijk de poelkikker. Hier komt voor amfibieën geschikt voortplantingswater en winterbiotoop voor. Het plangebied en bredere omgeving zijn ongeschikt voor amfibieën. Er is geen voortplantingswater aanwezig alsook geen geschikt winterbiotoop in de vorm van bosschages en/of



ruigte. Het voorkomen van strikt beschermde amfibieën kan uitgesloten worden. Zeer incidenteel komt mogelijk een individu van algemene soorten van tabel 1 voor in het plangebied, zoals mobielere gewone pad en bruine kikker.

### **Reptielen**

De uiterwaarden van de IJssel zijn in principe geschikt als leefgebied voor ringslangen. Conform de verspreidingskaarten van het Ravon komt deze soort in het zuidelijk deel van de IJssel voor maar niet noordelijk van Deventer. Aanwezigheid van de ringslang in het plangebied kan op basis van verspreiding alsook de aanwezige biotopen worden uitgesloten. Ook aanwezigheid van overige reptielen in het plangebied kunnen op basis van biotoop en verspreiding worden uitgesloten.

### **Vissen**

Het plangebied vormt geen functioneel leefgebied voor (beschermde) vissen. Jaarrond watervoerende poelen, waterplassen en/of sloten zijn afwezig. Hooguit staat het westelijk deel van het plangebied als onderdeel van de Rijnuitwaarden onder water en komen hier tijdelijk vissen voor. De werkzaamheden vinden buiten hoogwaterperiode plaats.

### **Ongewervelde dieren (dagvlinder, kevers, libellen, slakken e.d.)**

De bermen zijn mogelijk bloemrijk waar diverse dagvlinders kunnen voorkomen. De wettelijke beschermde soorten betreffen zeer specifieke soorten die afhankelijk zijn van specifieke vegetatietypen. Deze vegetatietypen komen niet voor in het plangebied en/of directe omgeving. Aanwezigheid van beschermde dagvlinders en overige ongewervelde dieren kunnen worden uitgesloten.

### **Broedvogels en vogels met jaarrond beschermde soorten**

Gezien het biotoop grasland nabij een drukke weg en bebouwing is aanwezigheid van broedvogels, zoals weidevogels, en jaarrond beschermde vogels in en rondom het plangebied uitgesloten. De bosschages langs de N377, waar mogelijk broedvogels voorkomen, liggen op ruime afstand van het plangebied. Het plangebied kan onderdeel zijn van een groot foerageergebied van roofvogels waaronder de buizerd (nest jaarrond beschermd, categorie 4). Het plangebied is gezien de ligging nabij stedelijk gebied en ontbreken van hoog opgaande bomen als uitkijkpost geen structureel onderdeel van foerageergebied.

## 4.2 Effectbeoordeling beschermde soorten

### 4.2.1. Beschrijving effecten

Effecten zijn onder te verdelen in tijdelijke effecten ( treden alleen op tijdens de uitvoering van de werkzaamheden) en permanente effecten ( treden op als gevolg van gebruik van het gebied na afronding en van permanente veranderingen in de omgeving).

#### Tijdelijke effecten

Tijdens de werkzaamheden kunnen de volgende tijdelijke, voor planten en dieren relevante, verstoringfactoren optreden:

- optische effecten en geluid door langsrijdend materieel en mensen;
- vergraven van bermen en grasland.

#### Permanente effecten

Na afrondingen van de werkzaamheden kan er sprake zijn van groeiplaatsen van vaatplanten die zijn vernietigd.



Figuur 4-3. Grondtransport door zwaar materieel.

#### Effecten op beschermde soorten

In deze paragraaf worden de negatieve effecten beschreven die mogelijk kunnen optreden op beschermde soorten. Alleen soorten die kunnen voorkomen in het plangebied worden behandeld.

#### Vaatplanten

Groeiplaatsen van mogelijk veldsalie en rapunzelklokje (tabel 2) kunnen tijdelijk vernietigd worden door de graafwerkzaamheden. Na de herinrichting is weer opnieuw en relatief meer berrmtalud beschikbaar waar de planten kunnen groeien. De gunstige staat van instandhouding van deze soorten zal niet in het geding zijn door het wijder verspreide voorkomen van de soorten.

Voor tabel 2-soorten kan bij overtreding van verbodsartikel 8 (vernietiging planten) zonder ontheffing gewerkt worden op basis van een goedgekeurde gedragscode die aansluit op de werkzaamheden. In de gedragscode zijn mitigerende maatregelen opgenomen zoals:

- het opsporen en markeren van de groeilocaties in het plan- en werkgebied, voorafgaand aan de werkzaamheden;

- voor zover mogelijk de standplaatsen ontwijken;
- indien vernietiging niet te voorkomen is de top laag met de planten uitgraven en verplaatsen naar vergelijkbaar standplaats buiten het werkgebied;
- Het uitsteken van beschermde planten en elders terugplanten vindt onder begeleiding van en op aanwijzing van een ter zake deskundige met kennis van de betreffende soorten of soortengroepen.

Een gedragscode die goed aansluit op de werkzaamheden is de Gedragscode Provinciale infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet.

### **Zoogdieren**

In het plangebied komen algemene soorten voor van tabel 1 zoals mollen en muizen die door de graafwerkzaamheden mogelijk onopzettelijk gedood worden. Voor Tabel-1 soorten geldt een algehele vrijstelling van ontheffing. Wel is de zorgplicht van toepassing. Maatregelen die getroffen kunnen worden zijn bijvoorbeeld het werkterrein tijdig kort maaien en kort houden voor de werkzaamheden zodat de dieren tijdig kunnen uitwijken naar geschikt leefgebied in de omgeving.

### **Amfibieën**

In het plangebied komen algemene soorten voor van tabel 1 zoals gewone pad en bruine kikker die door de (graaf)werkzaamheden mogelijk onopzettelijk gedood worden. Voor Tabel-1 soorten geldt een algehele vrijstelling van ontheffing. Wel is de zorgplicht van toepassing. Maatregelen die getroffen kunnen worden zijn dezelfde als bij zoogdieren. Het werkterrein tijdig kort maaien en kort houden voor de werkzaamheden zodat de dieren tijdig kunnen uitwijken naar geschikt leefgebied in de omgeving.

## 5. Conclusies Natura 2000 & Flora- en faunawet

### 5.1 Conclusie Voortoets Natura 2000 Rijntakken

- De herinrichting vindt plaats binnen begrensd Natura 2000 Rijntakken dat als vogelrichtlijngebied is aangewezen.
- De herinrichting heeft geen negatieve gevolgen voor broedvogels. Deze soorten komen niet voor binnen het plangebied en omgeving.
- De herinrichting in de uiterwaarden (grasland) betekent verlies aan (potentieel) foerageergebied van niet broedvogels (grasetende ganzen en eenden, weidevogels). Het ruimtebeslag is relatief ten opzichte van het areaal aan beschikbaar foerageergebied binnen begrensd vogelrichtlijngebied zeer klein. Daarnaast wordt door de soorten buiten begrensd gebied gevoerageerd. Het verlies heeft geen significant negatieve gevolgen voor de niet broedvogels en bijbehorende instandhoudingsdoelen.
- De wijziging in afwikkeling van het verkeer heeft gezien de afstand tot het habitatrictlijngebied ( 1,7 km noordwestelijk) ten aanzien van stikstofdepositie geen negatieve gevolgen. In de AERIUS applicatie Monitor 2015<sup>1</sup> staan de gevoelige locaties van de Natura2000 opgenomen als 'relevante hexagonen'. Bij een berekening in het AERIUS vindt de beoordeling van stikstofdepositie plaats op deze relevante hexagonen. De afstand van relevante hexagonen in De Rijntakken ten opzichte van locatie van de rotonde is ruim 2,5 kilometer. Op deze afstand is het effect van de wegverplaatsing verwaarloosbaar klein. De rotonde leidt daarom niet tot een toename van de stikstofdepositie op de relevante hexagonen in het Natura 2000-gebied de Rijntakken.
- Een nadere verslechteringstoets is nodig om te bepalen in hoe verre het gebied wordt gebruikt door niet-broedvogels en wat het verlies aan foerageergebied is.
- In de verslechteringstoets zal nader gekeken moeten worden naar cumulatie van overige projecten/plannen met invloed op foerageergebied van niet broedvogels. Project Stroomlijn is een relevant voorbeeld, waarvan de ingreep overigens leidt tot een verbetering van leefgebied van niet broedvogels.

### 5.2 Conclusie quickscan Flora- en faunawet

- In het plangebied komen mogelijk zwaarder beschermde plantensoorten van tabel 2 en algemene zoogdier- en amfibiesoorten van tabel 1.
- Een ontheffing voor tabel 2 soorten is niet nodig wanneer gewerkt wordt op basis van de goedgekeurde gedragscode Provinciale infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet en/of uit gericht veldonderzoek blijkt dat de soorten afwezig zijn.
- Voor tabel 1-soorten geldt een algehele ontheffing.

---

<sup>1</sup> <https://monitor.aerius.nl/monitor/>

## Literatuur - websites

NDDF (Nationale Databank Flora en Fauna) – raadpleging 1 september 2016

<http://www.zoogdiervereniging.nl/>

[www.telmee.nl/](http://www.telmee.nl/)

[www.ravon.nl/](http://www.ravon.nl/)

[www.vleermuis.net/](http://www.vleermuis.net/)

<https://monitor.aerius.nl/monitor/>

Natura 2000 aanwijzingsbesluiten  
Profielendocumenten

## Bijlage 1. Juridisch kader

### Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet biedt de juridische basis voor de aanwijzing van Natura 2000-gebieden en Beschermden Natuurmonumenten en stelt de kaders voor de beoordeling van activiteiten die (mogelijk) negatieve effecten hebben op de in voornoemde gebieden geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. Ten aanzien van deze gebieden geldt de volgende verbodsbepaling (artikel 19d Natuurbeschermingswet):

*“Het is verboden zonder vergunning, of in strijd met aan die vergunning verbonden voorschriften of beperkingen, van gedeputeerde staten of, ten aanzien van projecten of andere handelingen als bedoeld in het vijfde lid, van Onze Minister, projecten of andere handelingen te realiseren onderscheidenlijk te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling, met uitzondering van de doelstellingen, bedoeld in artikel 10a, derde lid, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstoringseffect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten of andere handelingen zijn in ieder geval projecten of handelingen die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten”.*

Een toetsing aan de kaders van de Natuurbeschermingswet begint met een zogenoemde Voortoets. In dit kader wordt onderzocht of de ontwikkeling mogelijk (significant) negatieve effecten heeft op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen of een schadelijke handeling betreft in relatie tot Beschermden natuurmonumenten. Een Voortoets kan drie mogelijke uitkomsten hebben:

- Er is zeker geen negatief effect. Dit betekent dat er een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet niet nodig is.
- Negatieve effecten kunnen niet worden uitgesloten, maar deze zijn zeker niet significant. Dit betekent dat vergunningverlening aan de orde is. Omdat het effect zeker niet significant is, maar wel meetbaar en merkbaar, dient daarvoor mogelijk een zogenoemde Verslechterings- en Verstoringstoets uitgevoerd te worden, aanvullend op de Voortoets. Overleg met bevoegd gezag is nodig om het vervolgtraject te bepalen.
- Significant negatieve effecten kunnen niet worden uitgesloten. Dit betekent dat vergunningverlening aan de orde is. Omdat er een kans op een significant negatief effect bestaat, is een Passende beoordeling vereist, aanvullend op de Voortoets. Overleg met bevoegd gezag is nodig om de inhoud en diepgang van het vervolgtraject te bepalen.

Ontwikkelingen binnen en buiten Natura 2000-gebieden en Beschermden Natuurmonumenten kunnen onder deze wet vergunningplichtig zijn; de wet kent namelijk de zogenoemde externe werking. Hierdoor moet ook worden bekeken of ontwikkelingen buiten een Natura 2000-gebied negatieve effecten kunnen hebben op de daarbinnen vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen. De Natuurbeschermingswet kent voor wat betreft externe werking géén grenzen en schrijft voor dat alle gebieden die mogelijk beïnvloed worden door een activiteit in de toetsing moeten worden meegenomen.

In de meeste gevallen bestaat het bevoegd gezag voor het verlenen van een vergunning onder de Natuurbeschermingswet (dus zowel Natura 2000 als Beschermden natuurmonumenten) uit de Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied zich bevindt. In sommige gevallen is het Ministerie van Economische Zaken dan wel het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag. Wanneer dit aan de orde is, is vastgelegd in het “*Besluit vergunningen Natuurbeschermingswet 1998*”.

## Flora-en faunawet

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild levende planten en dieren in Nederland door middel van een aantal verbodsbepalingen (zie bijlage). In deze wet zijn de soortbeschermingsbepalingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen. De opgenomen soorten zijn vaak op landelijk of Europees niveau zeldzaam of bedreigd, maar ook meer algemene soorten zijn beschermd in de wet.

Er zijn vier categorieën beschermde soorten: tabel 1, tabel 2, tabel 3 en vogels. De eerste tabel betreft algemene beschermde soorten. Bij ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geldt voor deze soorten een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld behalve de algemene zorgplicht (art 2 Ff-wet). Voor soorten van tabel 2 (zeldzame soorten en alle vissen die niet onder de Visserijwet vallen), geldt bij kleinschalige ruimtelijke ontwikkeling en/of inrichting een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van EZ goedgekeurde gedragscode. Indien niet met een gedragscode kan worden gewerkt, zal ook voor tabel 2 soorten een ontheffing aangevraagd moeten worden. Voor soorten van tabel 3 kan bij ruimtelijke ontwikkeling en inrichting niet gewerkt worden met een gedragscode en is bij overtreding van een verbodsbepaling een ontheffing nodig. Tot tabel 3 behoren alle soorten van de Europese Habitatrichtlijn aangevuld met soorten die in Nederland kwetsbaar en zeldzaam zijn. Voor vogels geldt een aparte beschermingsstatus. Werkzaamheden of gebruik van ruimte waarbij vogels worden gedood of verontrust, of waardoor hun nesten of vaste rust- of verblijfplaatsen worden verstoord, zijn verboden.

Voor tabel 2 soorten is een "lichte toets" noodzakelijk. In de lichte toets moet er voor worden gezorgd dat de gunstige staat van instandhouding (op landelijk niveau) wordt gegarandeerd en de activiteit moet een redelijk doel dienen.

Voor de soorten van tabel 3 geldt een "uitgebreide toets". Er mag hierin geen andere bevredigende oplossing zijn voor de geplande activiteit, de gunstige staat van instandhouding dient te worden gewaarborgd en er moet sprake zijn van een bij de wet genoemd belang. De gunstige staat van instandhouding van soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn dient lokaal beoordeeld te worden. Voor de overige soorten uit tabel 3 is de landelijke populatie van belang.

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. Daarnaast erkent de wet dat ook dieren die geen direct nut opleveren voor de mens van onvervangbare waarde zijn (erkenning van de intrinsieke waarde). Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is de bevoegdheid van het ministerie van Economische Zaken (EZ) of, in geval van beheer en schadebestrijding, van Gedeputeerde Staten van de provincies.

In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden. Daarnaast mogen planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld worden. Dit is nader omschreven in de algemene verbodsbepalingen, artikel 8 t/m 12. Naast deze verbodsbepalingen is er ook een algemene zorgplicht van toepassing. Deze zorgplicht schrijft voor dat er voldoende zorg in acht moet worden genomen voor alle in het wild levende planten en dieren. Ook is het niet toegestaan om de directe leefomgeving van soorten te beschadigen, vernielen of verstoren.

De Flora- en faunawet heeft belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen. De interpretatie van de wet is in 2009 en 2013 aangescherpt, mede naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State. Voor een uitgebreide toelichting op de bescherming categorieën, de verbodsbepalingen, het beoordelingskader en een specifieke toelichting op broedvogels, zie bijlage 1.

### Zorgplicht

Voor alle soorten (beschermt en onbeschermd) kent de Ff-wet een zorgplicht. De zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving.

### Verbodsbepalingen

De belangrijkste voor, ruimtelijke ontwikkeling en ingrepen relevante verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet zijn weergegeven in Tabel 1.

Tabel 1. Relevante verbodsbepalingen Flora- een faunawet.

Artikel (zorgplicht)	2	1. Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, evenals voor hun directe leefomgeving. 2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover dat in redelijkheid kan worden gevegd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevegd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.
Artikel 8		Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
Artikel 9		Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
Artikel 10		Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.
Artikel 11		Het is verboden nesten, hollen of andere voortplanting- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
Artikel 12		Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.
Artikel 13		Het is verboden planten of producten van planten, of dieren dan wel eieren, nesten of producten van dieren, behorende tot een beschermde inheemse of beschermde uitheemse plantensoort onderscheidenlijk een beschermde inheemse of beschermde uitheemse diersoort ..., te vervoeren, ten vervoer aan te bieden, af te leveren, te gebruiken voor commercieel gewin ..., binnen of buiten het grondgebied van Nederland te brengen of onder zich te hebben.



## Vogels

De bescherming van vogels neemt binnen de Flora- en faunawet een aparte positie in. In de Flora- en faunawet is de bescherming van de meeste vogelsoorten gericht op de nesten van broedvogels. Dit houdt in dat de nesten van broedvogels gedurende het broedseizoen zijn beschermd. Het is gedurende het broedseizoen verboden om de nesten van broedvogels te verstoren en/of weg te nemen.

De vogelnesten vallen alleen tijdens het broedseizoen onder de bescherming van Artikel 11 van de Flora- en faunawet. Buiten het broedseizoen zijn nesten van de meeste vogelsoorten niet beschermd. Een ontheffing is niet noodzakelijk als de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats vinden en ook niet als er maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat er zich vogels vestigen op de bouwplaats. De Flora- en faunawet kent echter geen standaardperiode voor het broedseizoen (zie kader).

### Broedseizoen

Voor een begrip als 'broedseizoen' is geen standaardperiode te hanteren. Afhankelijk van de soort en weersomstandigheden in een bepaald jaar kunnen soorten veel eerder of juist later broeden dan normaal het geval zou zijn. Dit kan zelfs per regio verschillen. Voor de wet is van belang of een broedgeval verstoord wordt, ongeacht de datum. De vaak geciteerde periode 15 maart t/m 15 juli is dus slechts een indicatie. De periode januari tot begin oktober kan theoretisch door broedvogels nog gebruikt worden als een broedperiode. Voor aanvang van de werkzaamheden dient altijd op broedgevallen gecontroleerd te worden.

Voor een aantal vogelsoorten bestaat een uitzonderingspositie op het bovenstaande. Van deze vogelsoorten is het nest aangemerkt als "vaste rust- of verblijfplaats". Deze nesten zijn gedurende het gehele seizoen beschermd onder artikel 11 en zijn aangewezen in de "aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten (ministerie van LNV, 2009). De jaarrond beschermde nesten zijn ingedeeld in onderstaande categorieën:

Nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (voorbeeld steenuil);

Nesten van koloniebroeders die elk seizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (roek, gierzwaluw en huismus);

Nesten van vogels (geen kolonievogels), die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (kerkuil, ooievaar, slechtvalk);

Vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (boomvalk, buizerd, ransuil);

Nesten van vogels, die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar ervoor hebben gebroed of de directe omgeving ervan, maar dan wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Deze soorten zijn buiten het broedseizoen niet beschermd, maar vragen wel extra onderzoek, omdat ze jaarrond zijn beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dit rechtvaardigen.

Twee belangrijke vragen bij de beoordeling of er voor de soorten uit de bovenstaande categorieën een ontheffing noodzakelijk is zijn de volgende:

- Is er voor de soort voldoende gelegenheid om zelfstandig een natuurlijk alternatief nest te vinden?
- Is er voor de soort voldoende mogelijkheid om met succes een kunstmatig alternatief nest aan te bieden?

## Bijlage 2 Natura 2000 Rijntakken instandhoudingsdoelen

		Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.
Habitattypen			
H3150	Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden Beken en rivieren met waterplanten (grote fonteinkruiden)	>	>
H3260B	fonteinkruiden)	>	=
H3270	Slikkige rivieroever	>	>
H6120	*Stroomdalgraslanden	>	>
H6430A	Ruigten en zomen (moerasspirea)	=	=
H6430C	Ruigten en zomen (droge bosranden)	>	>
H6510A	Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)	>	>
H6510B	vossenstaart)	>	>
H91E0A	*Vochtige alluviale bossen (zachthoutoibossen)	=	>
H91E0B	*Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	>	>
H91F0	Droge hardhoutoibossen	>	>

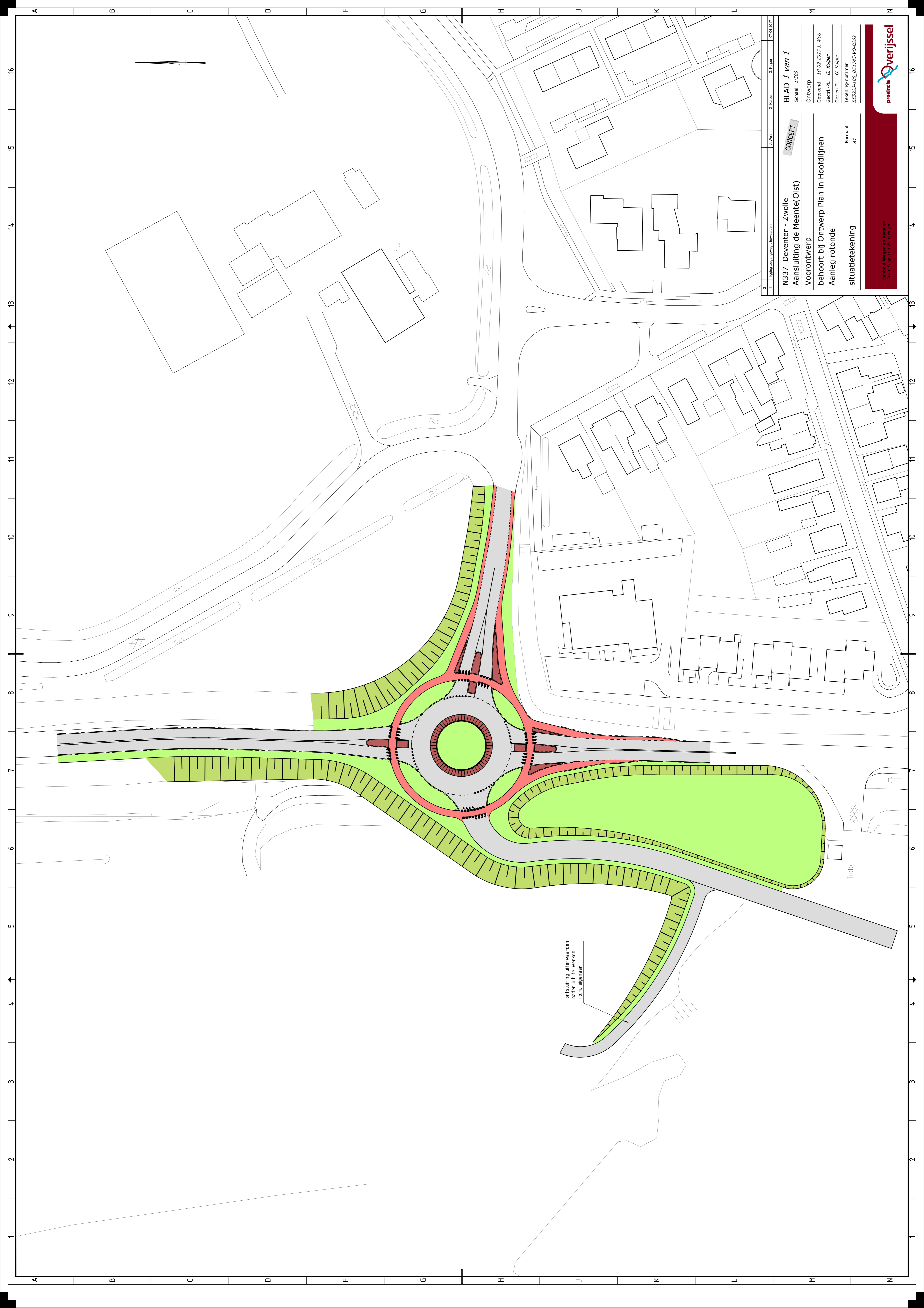
		Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.
Habitatsoorten				
H1095	Zeeprk	>	>	>
H1099	Rivierprk	>	>	>
H1102	Elft	=	=	>
H1106	Zalm	=	=	>
H1134	Bittervoorn	=	=	=
H1145	Grote modderkruiper	>	>	>
H1149	Kleine modderkruiper	=	=	=
H1163	Rivierdonderpad	=	=	=
H1166	Kamsalamander	>	>	>
H1318	Meervleermuis	=	=	=
H1337	Bever	=	>	>

	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Draagkracht aantal paren
Broedvogels			
A004 Dodaars	=	=	45
A017 Aalscholver	=	=	660
A021 Roerdomp	>	>	20
A022 Woudaapje	>	>	20
A119 Porseleinhoen	>	>	40
A122 Kwartelkoning	>	>	160
A153 Watersnip	=	=	17
A197 Zwarte Stern	=	=	240
A229 IJsvogel	=	=	25
A249 Oeverzwaluw	=	=	680
A272 Blauwborst	=	=	95
A298 Grote karekiet	>	>	70

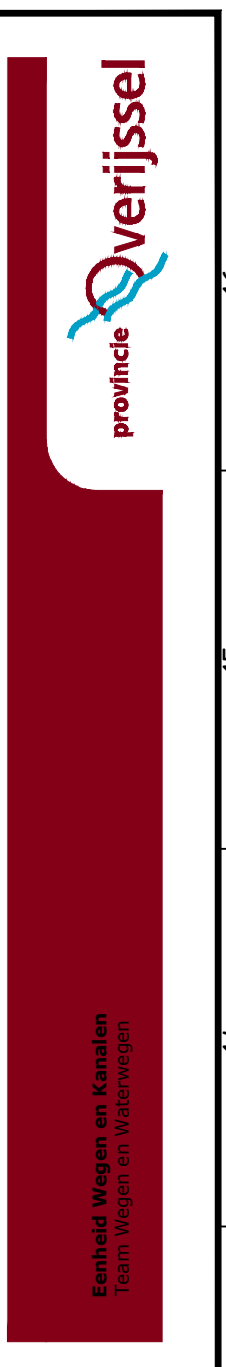
	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Draagkracht aantallen
Niet-broedvogels			
A005 Fuut	=	=	570
A017 Aalscholver	=	=	1300
A037 Kleine Zwaan	=	=	100
A038 Wilde Zwaan	=	=	30
A039b Toendrarietgans	=	=	2800
A041 Kolgans	=	=	183000
A043 Grauwe Gans	=	=	22000
A045 Brandgans	=	=	5200
A048 Bergeend	=	=	120
A050 Smient	=	=	17900
A051 Krakeend	=	=	340
A052 Wintertaling	=	=	1100
A053 Wilde eend	=	=	6100
A054 Pijlstaart	=	=	130
A056 Slobeend	=	=	400
A059 Tafeleend	=	=	990
A061 Kuifeend	=	=	2300
A068 Nonnetje	=	=	40
A125 Meerkoet	=	=	8100
A130 Scholekster	=	=	340
A140 Goudplevier	=	=	140
A142 Kievit	=	=	8100
A151 Kempmaan	=	=	1000
A156 Grutto	=	=	690
A160 Wulp	=	=	850
A162 Tureluur	=	=	65



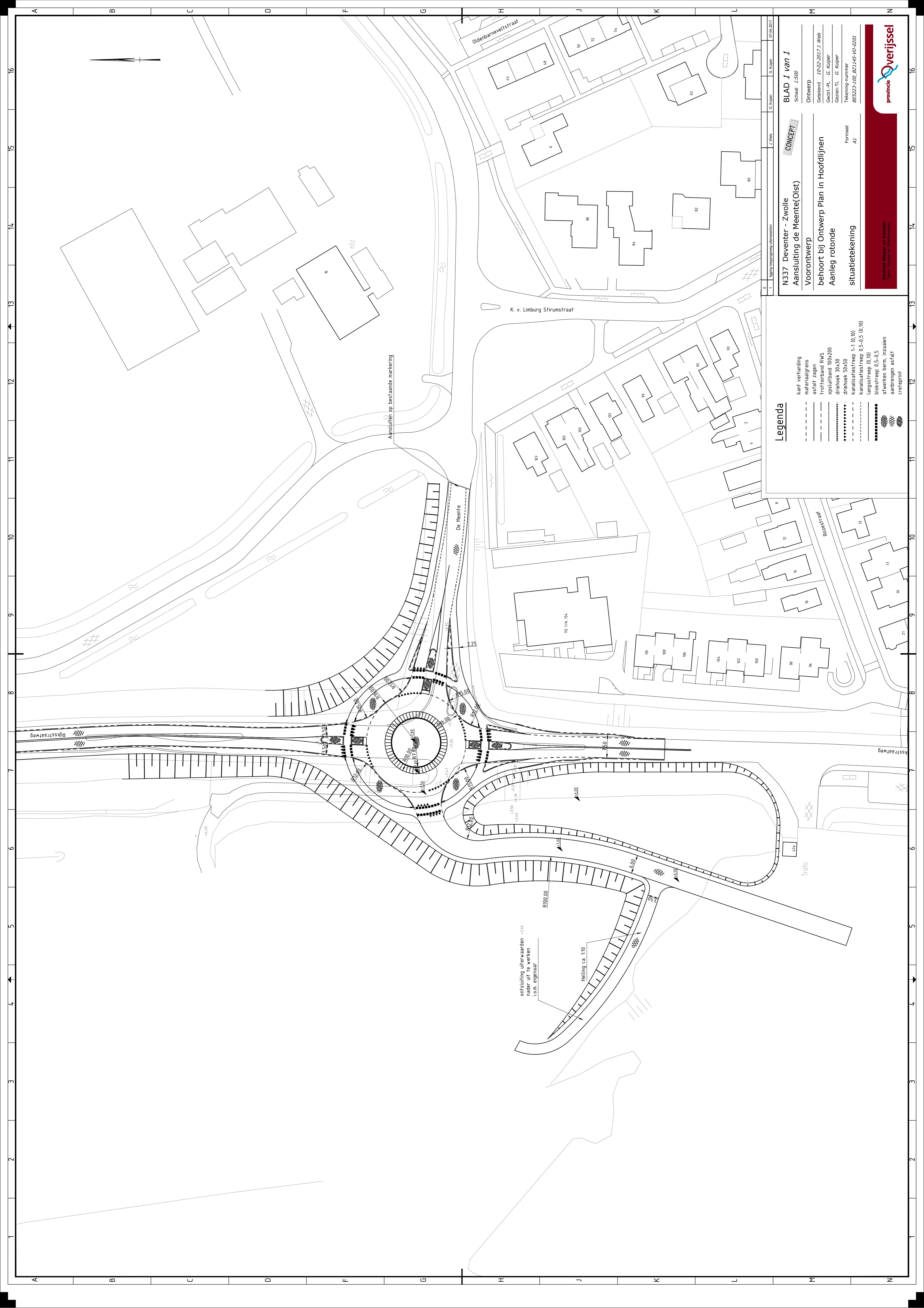
*Bijlage A8 Voorlopig ontwerp met  
aangepaste ontsluiting uiterwaarden*



2	1	J. Weis	G. Kuiper	G. Kuiper	07-04-2017
N337 Deventer - Zwolle Aansluiting de Meente(Olst)					
CONCEPT					
Voorontwerp					
behoort bij Ontwerp Plan in Hoofdlijnen					
Aanleg rotonde					
situatietekening					
Ontwerp					
Schaal 1:500					
Geblevend 10-02-2017 J. Weis					
Geziet-Pl. G. Kuiper					
Geziet-TL G. Kuiper					
Tekening-nummer					
BES23-102_BZ145-10-0202					
Formaat					
A1					



Bestuurlijk Orgaan en Examen  
 Gemeente Zwolle



**Legenda**

- kant verharding
- materiaalgrens
- asfalt zagen
- trottoirband RWS
- opsluitband 100x200
- driehoek 30x30
- driehoek 50x50
- kanalisatiestreek 1.1 (0,10)
- kanalisatiestreek 0.5-0.5 (0,10)
- langsstreek (0,10)
- blokstreek 0.5-0.5
- afwerken berm, inzaaien
- aanbrengen asfalt
- cretreprint

N337 Deventer - Zwolle  
Aansluiting de Meente(Olst)

BLAD 1 van 1  
Schaal 1:500

Voorontwerp  
behoort bij Ontwerp Plan in Hoofdlijnen  
Aanleg rotonde  
situatietekening

Ontwerp  
Gedebind 10-02-2017 J. Weis  
Geziet-PL G. Kuiper  
Geziet-TL G. Kuiper  
Tekening-nummer  
BES223-102\_BZ145-10-020

J. Weis  
G. Kuiper  
G. Kuiper  
07-04-2017

Aansluiten op bestaande markering

K. v. Limburg Stirumstraat

De Meente

Trafo

onstluiting uiterwaarden  
nader uit te werken  
i.o.m. eigenaar

Helling ca. 1:10



Beeldhouwproject en Erven  
aan de Meente(Olst)