

Kenmerk : Z2019-00011392
Datum : 11 augustus 2020
Verzonden op :

11 AUG. 2020



Onderwerp : **Definitieve omgevingsvergunning**

Op 31 juli 2019 ontvingen wij van Gemeente Olst-Wijhe, Raadhuisplein 1, 8131 BN te Wijhe, een aanvraag om omgevingsvergunning voor het aanleggen van een calamiteitenweg met de activiteiten:

1. Het afwijken van bestemmingsplan
2. Het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde

op het perceel: tussen Enkweg en Aversbergen te Olst; kadastraal bekend: gemeente Olst, sectie B, nummer 978, 979, 3410, 4486 en 5518 en sectie F, nummer 3413, 4662 en 5185 en sectie H, nummer 1667 en 1668.

Besluit

Wij besluiten, gelet op artikel 2.1, lid 1, onder b en c, 2.11 en 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: WABO), de omgevingsvergunning te verlenen voor de duur van 25 jaar voor de activiteiten:

- het afwijken van het bestemmingsplan
- het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde;

Onderdeel van het besluit vormen:

- een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan met toepassing van artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 3^o, van de Wabo.

Procedure

Op deze aanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing (artikel 3.10, Wabo). De aanvraag is getoetst aan artikel 2.1, lid 1, onder b en c van de Wabo. Verder is de aanvraag getoetst aan het Besluit omgevingsrecht, de Ministeriele regeling omgevingsrecht, het bestemmingsplan, de Bouwverordening gemeente Olst-Wijhe 2012. Vanwege strijdigheid met het bestemmingsplan "Olst" en het bestemmingsplan "Buitengebied Olst-Wijhe" wordt de aanvraag omgevingsvergunning mede aangemerkt als een aanvraag om af te wijken van het bestemmingsplan.

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. De wet gaat uit van het beschermingsprincipe. "Planten en dieren zijn beschermd tenzij.". Dit betekent dat iedereen een zorgplicht heeft voor de in Nederland in het wild levende planten en dieren en voor hun directe leefomgeving. Het belangrijkste onderdeel van de Wet natuurbescherming is het verbieden van handelingen die het voortbestaan van planten- en diersoorten in gevaar kunnen brengen.

In de Wet natuurbescherming worden geen data genoemd waarop werkzaamheden wel of niet uitgevoerd mogen worden. Er wordt gevraagd altijd zorgvuldig te handelen. De broed/kraamtijd is daarbij de tijd waarin een soort het meest kwetsbaar is en deze periode kan dus beter ontzien worden. Ondanks het feit dat het slopen meldingsplichtig is, mag u bij aanwezigheid van beschermde dieren en planten geen nesten of verblijfplaatsen van deze dieren en planten vernielen en verstoren. De Wet natuurbescherming gaat dan voor.

U dient als initiatiefnemer zelf actief te onderzoeken of de Wet natuurbescherming van toepassing is.

Meer informatie vindt u op de website van de provincie Overijssel <https://www.overijssel.nl>

Bijgevoegde documenten

De volgende gewaarmerkte documenten maken onderdeel van het besluit:

- aanvraagformulier omgevingsvergunning met ontvangstdatum 31 juni 2019;
- voorschriften en overwegingen omgevingsvergunning;
- tekening blad 01 met stempeldatum ontvangst 10 maart 2020;
- ruimtelijke onderbouwing met stempeldatum ontvangst 10 maart 2020;
- bijlagen bij toelichting ruimtelijke onderbouwing met stempeldatum ontvangst 10 maart 2020;
- Nota van beantwoording zienswijzen.

De ontwerpvergunning met bijbehorende stukken zijn op grond van de Algemene wet bestuursrecht met ingang van 21 mei 2020 tot en met 1 juli 2020 ter inzage gelegd. Er zijn twee zienswijzen ingediend. U kunt tegen dit besluit een beroepschrift indienen. Voor de te volgen procedure verwijzen wij u naar het bijgevoegde informatieblad.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Olst-Wijhe.



de secretaris/algemeen directeur
drs. D.L.W. (Dries) Zielhuis



de burgemeester
A.G.J. (Ton) Sijmen

Activiteit: Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan,

Overwegingen

Bij nemen van het besluit hebben wij overwogen dat:

Bestemmingsplan:

- De aanvraag is gelegen in het bestemmingsplan "Olst", op gronden met de bestemming "Agrarisch" (artikel 3) en "Verkeer – Railverkeer" (artikel 27), de aanvraag is ook gelegen in het bestemmingsplan "Buitengebied Olst-Wijhe", op gronden met de bestemming "Groenvoorzieningen" (artikel 12) en het bestemmingsplan "Parapluplan Archeologie", op gronden met de bestemming "Agrarisch met waarden – Landschapswaarden" (artikel 4), 'Recreatie – Dagrecreatie' met functie aanduiding 'volkstuin' (artikel 17) en de dubbelbestemming "Waarde – Waarde Archeologie – 1" (artikel 29).
- De aanvraag is in strijd met artikel 3, lid 3.1 onder a en artikel 4, lid 4.1 en 17, lid 17.1 onder b van de voorschriften. Dit artikel houdt in dat, de voor "Agrarisch" aangewezen gronden zijn bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf. De voor "Agrarisch met waarden - Landschapswaarden" aangewezen gronden zijn bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf en de voor "Recreatie – Dagrecreatie" aangewezen gronden zijn bestemd voor ter plaatse van de aanduiding 'volkstuin' uitsluitend een volkstuintencomplex.
- De calamiteitenweg is niet ten dienste van een agrarisch bedrijf of volkstuintencomplex.

Ruimtelijke onderbouwing

Ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning voor het aanleggen van een calamiteitenweg tussen Enkweg en Aversbergen te Olst, waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt afgeweken van het bestemmingsplan.

De ruimtelijke onderbouwing met bijlagen en toelichting zijn als bijlage bij de aanvraag gevoegd.

Belangenafweging

- De aanvraag is gepubliceerd in de IJsselberichten van 20 mei 2020 waarin belanghebbenden voor een periode van zes weken in de gelegenheid zijn gesteld om zienswijzen tegen de aanvraag in te dienen;
- Op basis van de aanvraag zijn twee zienswijzen ingediend, de zienswijzen zijn gericht op het aanleggen van een calamiteitenroute.
- Voor de beantwoording van de ingediende zienswijzen is de 'Nota van beantwoording zienswijzen' toegevoegd

Activiteit: het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde

Toetsingskader:

- De omgevingsvergunning mag slechts en moet worden geweigerd indien de weigeringsgrond genoemd in artikel 2.11 van de Wabo van toepassing is;

Wabo:

- De aanvraag komt op grond van artikel 2.11 van de Wabo in aanmerking voor verlening van de omgevingsvergunning. Verder is de aanvraag getoetst aan het Besluit omgevingsrecht, de Ministeriele regeling omgevingsrecht en het bestemmingsplan

Bestemmingsplan:

- De aanvraag is gelegen in het bestemmingsplan "Olst", op gronden met de bestemming "Agrarisch gebied" (artikel 3) en "Verkeer – Railverkeer" (artikel 27), de aanvraag is ook gelegen in het bestemmingsplan "Buitengebied Olst-Wijhe", op gronden met de bestemming "Agrarisch met waarden - Landschapswaarden" (artikel 4), "Recreatie – Dagrecreatie" (artikel 17) en de dubbelbestemming "Waarde – Archeologie – 1" (artikel 29);
- Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Agrarisch met waarden - Landschapswaarden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, voor zover geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
 - a. Egaliseren, ophogen, afgraven, grondwerkzaamheden dieper dan 50 cm (zoals diepploegen) en ontginnen;
 - b. graven en dempen van sloten, afdammen, herprofilen van sloten of ander oppervlaktewater, aanleggen van drainage, uitgezonderd het vervangen van bestaande drainage;
 - c. het verwijderen, kappen of rooien van bomen of andere opgaande beplanting;
 - d. de aanleg van verhardingen > 50 m² (zoals verharde wandel- of fietspaden en kavelpaden);
 - e. het aantasten van de ter plaatse, bovengronds en ondergronds, aanwezige historische objecten zoals opgenomen in bijlage 7.

Uitzonderingen op het uitvoeringsverbod

Het verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij de bouwregels in acht zijn genomen;
- b. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- d. binnen het bouwvlak plaatsvinden.

Voorwaarde voor een omgevingsvergunning

- De werken of werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar, indien daardoor de waarden, niet onevenredig worden aangetast.
- De gestelde waarden worden niet onevenredig geschaad.
- Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waarde - Archeologie - 1 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
 - a. egaliseren, ophogen, afgraven, grondwerkzaamheden dieper dan 50 cm (zoals diepploegen) en ontginnen;
 - b. graven en dempen van sloten, afdammen, herprofilen van sloten of ander oppervlaktewater, aanleggen van drainage, uitgezonderd het vervangen van bestaande drainage;
 - c. de aanleg van verhardingen > 50 m² (zoals verharde wandel- of fietspaden en kavelpaden);
 - d. het aanbrengen van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
 - e. het aanbrengen van diepwortelende beplanting en bomen.

Uitzonderingen op het uitvoeringsverbod

Het verbod is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan;
- b. een oppervlakte beslaan van ten hoogste 2.500 m²;
- c. een diepte hebben van ten hoogste 50 cm onder maaiveld;
- d. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
- e. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

Voorwaarde voor een omgevingsvergunning

- De werken en werkzaamheden, zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien:
 - a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden een rapport heeft overlegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
 - b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de vergunning regels te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.
- De archeologische waarden zijn in voldoende mate vastgesteld, zie bijlagen bij toelichting ruimtelijke onderbouwing.

Nota van beantwoording zienswijzen
*Ontwerp-omgevingsvergunning
Olst, Calamiteitenroute*

Olst-Wijhe, 8 juli 2020
Zaaknummer: 20165-2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Zienswijzen en beantwoording
3. Samenvatting voorgestelde wijzigingen

1. Inleiding

In deze nota zijn de resultaten opgenomen van de ter inzagelegging van de Ontwerp-omgevingsvergunning Olst, Calamiteitenroute d.d. 14 mei 2020. Met de omgevingsvergunning wordt mogelijk gemaakt dat er een calamiteitenroute wordt gerealiseerd ten behoeve van het vergroten van de veiligheid in Olst. De omgevingsvergunning heeft ter inzage gelegen van 21 mei 2020 tot en met 1 juli 2020. Dit is bekend gemaakt met een publicatie in de rubriek IJsselberichten in de Huis aan Huis Reklamix van 20 mei 2020, in de Staatscourant van 20 mei 2020 en op de gemeentelijke website.

De voorliggende nota geldt, na vaststelling door het college van burgemeester en wethouders, als bijlage bij de omgevingsvergunning.

De rapportage bestaat uit een samenvatting van de zienswijzen en het bijbehorende standpunt van het college van burgemeester en wethouders.

Hoofdstuk 2 bevat een overzicht van de ingediende zienswijzen per indiener en per onderdeel waarop de zienswijze betrekking heeft, met daarna de reactie hierop van het college van burgemeester en wethouders. Er zijn in totaal 2 zienswijzen ingediend afkomstig van 2 unieke adressen.

De eerste zienswijze is gericht tegen het specifieke plan. De tweede zienswijze is niet specifiek gericht tegen de Ontwerp-omgevingsvergunning Olst, Calamiteitenroute, maar is de hoofdboodschap van de zienswijze om niet een calamiteitenroute aan te leggen maar een plan ten uitvoering brengen met een zuidelijke randweg voor al het verkeer. Dit is in Olst al langer een onderwerp van gesprek, daarom volgt hieronder een terugblik het proces tot nu toe.

Terugblik

De afgelopen jaren is regelmatig gesproken over de afwikkeling van het verkeer in Olst. Dat gaat zelfs terug tot de jaren negentig van de vorige eeuw. Bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 was het voor meerdere politieke partijen (wederom) een verkiezingsitem. In 2016 wilde de gemeente in de Structuurvisie een noordelijke randweg om Olst opnemen die zou uitkomen op de Kleistraat. Hiertegen kwam veel verweer van inwoners.

Structuurvisie verkeer Olst

Tijdens een informatieavond op 13 februari 2017 bleek dat er onvoldoende cijfers over het verkeer waren om gefundeerd te kiezen voor een noordelijke randweg. Het college besloot om extra onderzoek te doen. Voor het verkeersonderzoek werd de Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst ingesteld om het proces te volgen en aan te geven of alle elementen goed en duidelijk in beeld waren. Dit als klankbordgroep voor het college van B en W van de gemeente Olst-Wijhe, zodat er een beeld kon worden gevormd hoe de vertegenwoordigers van verschillende belangengroeperingen tegen de verkeersvisie Olst aankeken. Deze groep bestond uit een brede vertegenwoordiging uit de Olster samenleving en was ongeveer twaalf personen in omvang.

In april 2017 zijn intensieve verkeerstellingen gedaan. Op basis van kentekenregistratie is gekeken waar het verkeer vandaan komt en naar toe gaat. Wat bleek: veel verkeer dat over de Jan Hooglandstraat reed, bleef in Olst. Als veel verkeer richting noord of zuid het dorp zou verlaten, zou een randweg verlichting geven. Maar het gaat dus merendeels om bestemmingsverkeer, verkeer dat dus in Olst moet zijn.

Bovendien bleek uit de nauwkeurige tellingen dat het aantal vrachtwagens op de Jan Hooglandstraat minder was dan eerder was aangenomen op basis van cijfers van aanwonenden. Op basis van onder meer de nieuwe, feitelijke, cijfers besloot het college van B en W om geen randweg om Olst aan te leggen (geen noordelijke en ook geen zuidelijke randweg), maar om het langzame verkeer dat nu over de Jan Hooglandstraat gaat een alternatieve route te geven (scheiden van het verkeer) en het spreiden van het langzame verkeer over meerder spoor kruisingen. Dit besluit werd unaniem onderschreven door de eerste Begeleidingsgroep Structuurvisie Verkeer Olst en breed gedragen tijdens een informatieavond op 21 juni 2017.

Ook de toepassing van de Provinciale Mobiliteitsladder maakte een randweg niet mogelijk, er waren andere, betere en goedkopere oplossingen dan een randweg. Bovendien werkte de provincie niet mee aan een zuidelijke randweg vanwege de natuurwaarden in dat gebied. Niet meewerken betekent geen vergunning en geen subsidie.

Op 4 december 2017 heeft de gemeenteraad de nieuwe Structuurvisie Olst-Wijhe, 'Ruimte voor initiatief en innovatie' vastgesteld. In deze structuurvisie is het beleidskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen verwoord. De visie schetst het toekomstbeeld voor Olst-Wijhe op weg naar 2025. Het 'scheiden en spreiden van het verkeer in Olst' is daarmee onderdeel van de Structuurvisie.

Uitwerken Verkeersonderzoek Olst

Begin 2018 is gestart met het project Uitwerken Verkeersonderzoek Olst. Bij de uitwerking van het onderzoek werd de begeleidingsgroep die bij het vorige onderzoek heeft meegedacht betrokken. Die groep werd aangevuld met ondernemers, bewoners, de schoolbesturen en SallandWonen en Nikkels (ontwikkeling Aberson terrein). De begeleidingsgroep bestond vanaf dat moment uit negentien personen. Afsproken is dat de leden van de groep hun achterban steeds zouden informeren.

Tijdens dit proces is met begeleiding van Goudappel Coffeng gekeken naar de beste mogelijkheden voor het scheiden en spreiden van het verkeer in Olst en daaruit zijn de volgende voorstellen gekomen: het herinrichten van de Jan Hooglandstraat, het realiseren van een voet-fietspad tussen de Joke Smitlaan en de Stationsweg, het aanleggen van een calamiteitenroute en twee fietstunnels; één in het verlengde van de Ter Stegestraat, en één in het verlengde van de Roodborst in Olst-Zuid. Twee jaar na de aanleg van de fietstunnel in het verlengde van de Ter Stegestraat, worden de effecten van de aanpassingen onderzocht en op basis van die uitkomsten wordt besloten of de fietstunnel in het verlengde van de Roodborst wordt aangelegd. In de Begeleidingsgroep sprak één lid zich uit tegen deze plannen. Tijdens de informatieavond van 16 mei 2018 wilde de gemeente Olst-Wijhe graag horen wat de inwoners van Olst en omgeving vonden van de voorstellen voor het scheiden en spreiden van het verkeer en of zij gebruik zouden maken van de eventueel extra aan te leggen routes voor fietsers. Hiervoor konden de aanwezigen een enquêteformulier invullen. Naar aanleiding van deze informatieavond heeft de Begeleidingsgroep op 23 mei 2018 afgesproken om ook de inwoners, die niet aanwezig waren bij de informatiebijeenkomst, de gelegenheid te geven de enquête in te vullen.

De gemeenteraad heeft op 15 okt 2018 ingestemd met de voorstellen. Op 12 november 2018 stelde de gemeenteraad € 2,4 miljoen ter beschikking voor het realiseren van de fiets- en voetgangerstunnel. De provincie Overijssel stelde al eerder € 2 miljoen beschikbaar.

Uitvoering plannen

In 2019 is gestart met de uitvoering van de plannen. Er zijn twee begeleidingsgroepen gevormd: één voor de Jan Hooglandstraat en het voet-fietspad tussen de Joke Smitlaan en de Stationsweg en één begeleidingsgroep voor de tunnel en de calamiteitenroute. Hierin hebben ook omwonenden zitting genomen om het uitvoeringsproces te begeleiden en hun buurtgenoten geïnformeerd te houden.

Bij de uitwerking van het besluit van de gemeenteraad is in gesprekken met de 'Begeleidingsgroep Tunnel en Enkweg' gesproken over de exacte ligging en de mogelijkheden om de tunnel te verbeteren. Het ging daarbij onder andere om een hellingspercentage van 3% in plaats van 4%, een bocht in het tracé en schuine wanden met groen in plaats van rechte wanden.

De adviesraad Samenleving Olst-Wijhe gaf ook adviezen, zowel voor de herinrichting van de Jan Hooglandstraat als voor een optimale tunnel. Een tunnel met een hellingsgraad van 4% past binnen dit advies. Ook spraken zij de voorkeur uit voor zo recht mogelijke tunnelwanden ter geleiding van blinden en slechthorenden.

Het college van B en W besloot in april 2020 om de fiets- en voetgangerstunnel in het verlengde van de Ter Stegestraat aan te laten leggen binnen het door de gemeenteraad vastgestelde budget van € 4,4 miljoen. Dat betekent dat de tunnel een doorrijhoogte krijgt van 2,65 meter, rechte tunnelwanden

(maximale hoek tot 10%) en een hellingspercentage van 4%. Alle alternatieve uitwerkingen van de tunnel zouden ongeveer een miljoen euro meer kosten. Het college vond de voordelen van de alternatieven niet opwegen tegen de meerkosten. Vervolgens is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

Communicatie

Tijdens het hele proces zijn inwoners op de hoogte gehouden op verschillende manieren: de gemeentelijke website (alle informatie is nog steeds beschikbaar), in de rubriek IJsselberichten in de Huis aan Huis Reklamix, informatieavonden, via de leden van de begeleidingsgroepen (richting hun achterban), e-mail, brieven, persberichten, sociale media, digitale nieuwsbrief (alle actuele informatie direct in je inbox) en sinds april 2019 ook via de Nieuwsbrief "Olst volop in Ontwikkeling" die huis-aan-huis op papier wordt verspreid (en ligt op diverse locaties).

Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van alle door het college van burgemeester en wethouders voorgestelde wijzigingen bij de vaststelling van de Ontwerp-omgevingsvergunning Olst, Calamiteitenroute.

2. Zienswijzen en beantwoording

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn in totaal 2 zienswijzen ingediend, namelijk:

1. Reclamant A, ontvangen op 26 mei 2020.
2. Reclamant B, ontvangen op 29 juni 2020.

De zienswijzen zijn ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

In onderstaande tabel worden de zienswijzen behandeld, waarbij:

- In de eerste kolom de partij.
- In de tweede kolom een samenvatting van de inhoud van de zienswijzen.
- In de derde kolom per zienswijze de beantwoording van het college van burgemeester en wethouders.
- In de vierde kolom is aangegeven of de reactie aanleiding heeft gegeven tot wijziging van de omgevingsvergunning.

Reactie op zienswijzen

Nr.	Zienswijze	Reactie van het college van burgemeester en wethouders	Wijziging omgevingsvergunning <i>niet/aanvullen/ schrappen/ wijzigen</i>
1	Brief van 26 mei 2020		
1a	Bezwaar dat er geen volledige informatie naar omwonenden, o.a. Averbbergen 11 t/m 53 (Havezathe) is gegeven.	Vanaf begin 2018, de start van deze ontwikkeling, zijn inwoners op de hoogte gehouden op verschillende manieren: gemeentelijke website (alle informatie is nog steeds beschikbaar), in de rubriek IJsselberichten in de Huis aan Huis Reklamix, via de leden van de begeleidingsgroepen (richting hun achterban), e-mails, brieven, persberichten, sociale media, digitale nieuwsbrief (alle actuele informatie direct in je inbox) en sinds april 2019 ook via de Nieuwsbrief Olst volop in Ontwikkeling die huis-aan-huis op papier wordt verspreid (en ligt op diverse locaties). Ook zijn er diverse informatieavonden geweest.	Niet

1b	Bezwaar tegen het gebruik maken van de veel te smalle toegangsweg naar de Havezathe door hulpdiensten.	De nieuwe calamiteitenroute sluit aan op de infrastructuur van het terrein Averbergen. Deze route wordt alleen gebruikt door de hulpdiensten bij situaties van de hoogste prioriteit, terwijl de spoorwegovergang van de Jan Hooglandstraat is afgesloten. Deze situatie zal sporadisch voorkomen. Het is hiermee acceptabel dat de genoemde weg van beperkte breedte is.	Niet
1c	Bezwaar tegen het gebruik maken van de veel te smalle toegangsweg naar de Havezathe door fietsers vanuit en naar de fietstunnel.	De toegangsweg naar de Havezate is inderdaad smal. Het indicatieve schetsontwerp voor het scholencluster gaat er echter van uit dat het fietspad vanuit de nieuwe tunnel wordt doorgetrokken parallel aan de weg die loopt achter de EFG-flats op het Averbergen-terrein, de toegangsweg naar de parkeerplaats van de Havezate. Dit betekent dat fietsers geen gebruikmaken van de huidige toegangsweg, maar van het fietspad dat ernaast ligt. Dit fietspad wordt doorgetrokken over het Abersonterrein. De calamiteitenroute sluit aan op het fietspad. De hulpdiensten maken in geval van nood gebruik van de infrastructuur op het Averbergen-terrein dan wel van het fietspad voor de toegang naar de calamiteitenroute.	Niet
1d	Bezwaar tegen het gebruik maken van de veel te smalle toegangsweg naar de Havezathe door verkeer wat naar en van het nieuwe kindcentrum gaat.	Het indicatieve schetsontwerp voor het scholencluster gaat er echter van uit dat het fietspad vanuit de nieuwe tunnel wordt doorgetrokken parallel aan de weg die loopt achter de EFG-flats op het Averbergen-terrein, de toegangsweg naar de parkeerplaats van de Havezate. Dit betekent dat fietsers geen gebruikmaken van de huidige toegangsweg, maar van het fietspad dat ernaast ligt. Dit fietspad wordt doorgetrokken over het Abersonterrein. De calamiteitenroute sluit aan op het fietspad. De hulpdiensten maken in geval van nood gebruik van de infrastructuur op het Averbergen-terrein dan wel van het fietspad voor de toegang naar de calamiteitenroute. Het autoverkeer voor het nieuwe scholencluster zal gebruikmaken van de weg Averbergen die rechtstreeks wordt aangesloten op het scholencluster. Verder zal op de locatie van het scholencluster een voldoende ruime parkeervoorziening worden gerealiseerd. De genoemde toegangsweg naar de Havezate zal hiervoor niet worden gebruikt.	Niet

2	Brief van 29 juni 2020		
2a	<p>De calamiteitenroute zoals nu door de gemeente wordt voorgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Is volgens de hulpdiensten niet noodzakelijk; - Leidt tot onveilige situaties bij het begin en einde van de route; - Is een onnodige uitgave van gemeenschapsgeld. <p>Ik kom op basis van de beschikbare documenten tot de conclusie dat het besluit over de calamiteitenroute, als onderdeel van het geheel aan gemeentelijke plannen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Olst te verbeteren:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. niet voldoet aan de gestelde eisen, de randvoorwaarden en de uitgangspunten, die zijn vastgelegd in de Structuurvisie van december 2017; b. niet leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Olst, in de nabije toekomst zullen deze zelfs verslechteren; c. niet op een zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. <p>Onderstaand licht ik mijn zienswijze puntsgewijs toe.</p>	<p>In de concept Structuurvisie Olst-Wijhe is aangegeven dat er in Olst reeds lange tijd overlast wordt ervaren van het verkeer door het dorp. In hoofdzaak spelen er hierbij twee grote problemen, namelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is sprake van een hoge verkeersintensiteit op met name de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat; de grote hoeveelheid auto's en vrachtwagens door de kern, gecombineerd met het al aanwezige langzame verkeer, leveren verkeersonveilige situaties op en verminderen de leefbaarheid van het dorp Olst. - Er is momenteel maar één spoorwegovergang in het dorp Olst; dit heeft voor de bereikbaarheid van met name de hulpverleningsdiensten gevolgen; daarnaast levert deze enkele spoorwegovergang verkeersgevaarlijke situaties op ter hoogte en in de nabijheid van die overgang. <p>In 2016 wilde de gemeente in de Structuurvisie een noordelijke randweg om Olst opnemen die zou uitkomen op de Kleistraat. Naar aanleiding van de zienswijze van de provincie Overijssel en de vele vragen en opmerkingen bij de bewoners en ondernemers in Olst, Boskamp en Eikelhof heeft het college van burgemeester en wethouders besloten een aanvullend en verdiepend onderzoek uit te voeren naar de verkeerssituatie in Olst. Bij dit onderzoek is een begeleidingsgroep betrokken met vertegenwoordigers van de plaatselijk Belangen Olst, Boskamp en Eikelhof, een inwoner uit Olst die verkeerskundige is en een tweetal ondernemers uit Olst. De inwoner en ondernemers waren betrokken bij een eerder onderzoek naar verkeersverbeteringen in Olst.</p> <p>In het onderzoek zijn nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd, zodat er een nieuw beeld ontstond van de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen in Olst. Op basis van deze nieuwe gegevens zijn een viertal varianten verder uitgewerkt. De eerste variant gaat in op de vraag die bij bewoners leeft: "Wat betekent</p>	Niet

het verplaatsen van de bedrijven aan de Industrieweg voor het vrachtverkeer binnen het dorp?”. De tweede variant sluit aan bij de “Mobiliteitsladder van de Omgevingsvisie Overijssel”. De derde en vierde variant gaat in op een noordelijke- of een zuidelijke ontsluiting. Op basis van deze metingen ligt het voor de hand dat de vier varianten nader worden onderzocht op de gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid voor Olst. Ook worden de varianten getoetst aan de mobiliteitsladder van de Omgevingsvisie Overijssel, vastgesteld in april 2017. De mobiliteitsladder is een systematiek om verschillende oplossingen voor een verkeersprobleem te onderzoeken. De ladder kent zeven treden die staan voor zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeers- en vervoerssysteem.

Op basis van het onderzoek heeft het college van burgemeester en wethouders het volgende aangepast in de tekst van de Structuurvisie Olst-Wijhe:

- De variant 2 opnemen in de Structuurvisie Olst-Wijhe. Dat betekent het “Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen. Mogelijke denkrichtingen daarbij zijn de inrichting van de Jan Hooglandstraat verbeteren; een tunnel voor langzaam verkeer ten zuiden van de Jan Hooglandstraat (bijvoorbeeld ter hoogte van het station) en het gebruiken van de bestaande beveiligde spoor kruising bij de Enkweg”;
- De huidige planologische ruimte van de bedrijven aan de Industrieweg wordt begrensd door het vigerende bestemmingsplan. Deze formulering betekent dat geen herziening van het bestemmingsplan mogelijk is ten behoeve van uitbreiding van de bedrijvigheid aan de Industrieweg. Een toepassing van een binnenplanse afwijking wordt niet bij voorbaat uitgesloten, omdat dit wordt gezien als bestaande planologische ruimte (wat maximaal toelaatbaar op basis van het geldende bestemmingsplan is). Wel wordt gebruik van deze

		<p>afwijkingsbevoegdheid alleen overwogen als dit ten goede komt aan de bescherming van het woonmilieu. Aanvragen die, bijvoorbeeld per saldo meer vrachtverkeersbewegingen opleveren, worden niet gehonoreerd”;</p> <p>Deze aanpassingen hebben van 5 juli 2017 tot en met 15 september 2017 ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn er twee zienswijzen ingediend en heeft de provincie Overijssel een positieve reactie gegeven.</p> <p>Met de realisatie van de tunnel en de nieuwe locatie voor het onderwijs wordt juist de leefbaarheid en veiligheid verbeterd. Fietsers kunnen van de westzijde van de spoorlijn via een veilige route naar de beoogde nieuwe schoollocatie en de sportvoorzieningen fietsen, zij hoeven de spoorwegovergang bij de Jan Hooglandstraat niet meer te gebruiken. Hierdoor vermindert het aantal fietsers op de Jan Hooglandstraat aanmerkelijk. Datzelfde geldt voor de fietsers uit Boskamp naar de beoogde nieuwe schoollocatie. Deze fietsers kunnen gebruik maken van de veilige fietsroute via Aberson en de Averbbergen. We bevorderen de verkeersveiligheid in de dorpen voor met name fietsers. In Olst geschiedt dit door het scheiden van langzaam en gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoorkruisingen.</p> <p>De besluitvorming bij de vaststelling van de Structuurvisie Olst-Wijhe is zeer zorgvuldig tot stand gekomen. Er zijn diverse thema-avonden gehouden met bewoners en ondernemers. Bij de opstelling van het onderdeel verkeer Olst is een breed samengestelde Begeleidingsgroep betrokken met daarin bewoners en ondernemers uit Olst. De mobiliteitsladder uit de Omgevingsvisie Overijssel is toegepast. Dit heeft ertoe geleid dat is gekozen voor de variant “Scheiden en Spreiden” in Olst. De plannen hebben twee maanden ter inzage gelegen.</p> <p>De Veiligheidsregio heeft ingestemd met deze route, die bij calamiteiten kan worden gebruikt. Hulpdiensten die gebruik</p>	
--	--	---	--

		maken van de calamiteitenroute voeren altijd optische- en geluidsignalen. Hierdoor worden juist onveilige situaties voorkomen.	
2b	<p>Inleiding</p> <p>De realisatie van de calamiteitenroute maakt onderdeel uit van een totaal van een aantal plannen, die niet los van elkaar kunnen worden gezien. De doelstelling van de gemeente is, zoals ook vastgelegd in de definitieve structuurvisie van december 2017 "Het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen."</p> <p>Deze doelstelling zal dan ook te allen tijde bij de afzonderlijke plannen, maar ook in samenhang met de andere plannen, op alle beslismomenten moeten worden geverifieerd.</p> <p>In alle, namens de gemeente, door Goudappel Coffeng uitgevoerde studies worden de oorzaken van de verkeersonveilige situaties en de leefbaarheid nadrukkelijk beschreven en vastgelegd.</p> <p>Het oost-westgerichte verkeer wordt nu afgewikkeld via de Wethouder A.G. Dekkerlaan, de Jan Schamhartstraat, en de Aaldert Geertstraat of via de Kornet van Limburg Stirumstraat en de Aaldert Geertstraat richting de Jan Hooglandstraat. De capaciteiten van deze wegen is in de huidige situatie ruim onvoldoende om de huidige intensiteiten af te wikkelen, volgens de studies. Door autonome groei en ontwikkelingen in de nabije toekomst zullen, volgens de studies, de intensiteiten alleen maar toenemen. Dit verkeer, waaronder het nodige vrachtverkeer, onder andere naar het bedrijventerrein aan de Industrierweg, leidt tot zeer onveilige verkeerssituaties en tast de leefbaarheid aan. In de verblijfsgebieden als het centrum zijn veel kwetsbare verkeersdeelnemers aanwezig, zoals fietsers en voetgangers in combinatie met vrachtwagens. Het aantal vrachtwagens is veel meer dan op dergelijke wegen gebruikelijk en wenselijk is. De wegen in het centrum, erftoegangswegen, zijn hiervoor niet geschikt. De huidige route door het centrum heeft een</p>	<p>In het rapport "Verkeerssituatie Olst, verdiepend en verbreed onderzoek" van 28 juni 2017 is op basis van uitgebreid verkeersonderzoek (tellingen en metingen) geconcludeerd dat de "scheiden en Spreiden" variant de beste oplossing is. Uit het onderzoek blijkt dat 28% van het vrachtverkeer doorgaand verkeer is. 72% van het vrachtverkeer vertrekt uit Olst of heeft een eindbestemming in Olst. Op basis hiervan zal een randweg slechts een marginale oplossing bieden voor het verkeer. Uit het onderzoek blijkt ook dat het aantal vrachtauto's geen 300 tot 400 per etmaal is, maar 190. Het rapport concludeert:</p> <p>Randwegen (3 en 4)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meest positieve effecten (noord iets meer dan zuid); - Omgevingseffecten negatief, gebruik nieuwe weg laag en hoge kosten. <p>Bedrijven verplaatsen (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Positieve effecten beperkt tot minder vrachtverkeer; - Hoge kosten. <p>Jan Hooglandstraat verbeteren (2a)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzachting van knelpunten in Olst; - Kosten het laagst van alle varianten (ook met fietstunnel). <p>In combinatie met fietstunnel (2b)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veel positieve effecten: verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst; - Bovendien kosten lager dan varianten 1, 3 en 4 <p>Op basis van deze conclusie heeft de gemeenteraad variant 2 (a en b) opgenomen in de Structuurvisie Olst-Wijhe.</p> <p>Het rapport "Uitwerking Verkeersonderzoek, scheiden en spreiden" van 6 juli 2018 geeft onder andere de volgende conclusies: Scheiden & spreiden van langzaam verkeersstromen kan bijdragen aan de verbetering van de leef kwaliteit en verkeersveiligheid in Olst en Boskamp.</p>	Niet

<p>aantal krappe bochten en er ontstaat veel menging van vrachtverkeer met langzaam verkeer. Verkeersonveilige situaties, met risico's op ernstige ongelukken ontstaan door vermenging van verkeer van sterk verschillende massa's. Een verkeersongeval tussen een vrachtwagen en een fietser of voetganger kan ook bij lage snelheden desastreuze de gevolgen hebben.</p> <p>In de plannen van de gemeente wordt het gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers op de Aaldert Geertsstraat, de Jan Schamhartstraat, de Kornet van Limburg Stirumstraat en de Jan Hooglandstraat niet gescheiden, hoewel dit volgens de structuurvisie het middel is om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. De capaciteiten van de genoemde wegen wordt niet verbeterd. Voorzieningen voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers worden niet of nauwelijks verbeterd. Aan de huidige route door het centrum wordt aan de krappe bochten met veel menging met langzaam verkeer, niets gedaan. De oversteekbaarheid blijft gelijk. De kans op verkeersonveilige situaties blijft groot of wordt groter. Het risico op een verkeersongeval tussen een vrachtwagen en een fietser of voetganger wordt groter, terwijl het scheiden van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer als uitgangspunt dient te worden gehanteerd.</p>	<p>De huidige inrichting van de Jan Hooglandstraat biedt onvoldoende ruimte aan fietsers. Optimalisatie van het bestaande profiel: smallere rijloper en bredere fietsstroken. De voorkeursoptie is om het bestaande profiel te optimaliseren.</p> <p>Ongelijkvloerse spookruising Voorkeur bestaat voor: Spookruising 2 Roodborst – Koekoeksweg. Spookruising 6 Ter Stegestraat – Averbbergen.</p> <p>Fietsvriendelijke infrastructuur: Route 6 (tunnel Ter Stegestraat) is de meest interessante optie en route 2 (Roodborst – Koekoeksweg) eventueel op langere termijn. Van de onderzochte varianten is het potentiële gebruik: - route 2: 200 tot 300 van de 1.500 fietsers per dag; - route 6: 150 tot 350 van de 1.500 fietsers per dag. Door de beoogde verplaatsing van de scholen naar een locatie ten noorden van zorgcentrum Het Averbbergen zal met name het gebruik van route 6 verder toenemen.</p> <p>De gemeenteraad heeft op 30 juni besloten om de scholen van Den Nul, Boskamp en Olst te verplaatsen naar één locatie ten noorden van zorgcentrum Het Averbbergen in Olst. De prognose is dat het om ongeveer 600 leerlingen gaat. De scholen zorgen voor een hoog autogebruik. Het verplaatsen van de school zorgt voor meer gemotoriseerd verkeer op met name de Jan Hooglandstraat (van 5.900 naar 6.600). Het verdient aanbeveling om de aanleg van een "Zoen en Zoef" strook aan de zijde van de Ter Stegestraat te onderzoeken. Deze strook kan ervoor zorgen dat minder ouders via de Jan Hooglandstraat naar het onderwijscluster rijden.</p> <p>De plek van het onderwijscluster bij Averbbergen zal er ook voor zorgen dat leerlingen op de fiets de "oude" route naar de huidige scholen zal volgen en daarna door de tunnel naar het onderwijscluster en niet via de Jan Hooglandstraat zullen rijden.</p>	
--	---	--

		<p>Leerlingen vanuit Boskamp fietsen de route via sportpark Overwetering, Aberson en Averbbergen. Ook deze fietsers komen niet meer over de Jan Hooglandstraat.</p> <p>In samenspraak met het onderwijs en de bewoners van Olst zal er een fietsstimuleringsplan worden opgesteld.</p> <p>Gekozen is voor een lange termijn oplossing voor de verkeerssituatie Olst. Bij de toepassing van de Mobiliteitsladder uit de vastgestelde Omgevingsvisie Overijssel is ook het aspect duurzaamheid betrokken (bv, mogelijke toename fietsverkeer door gebruik E-bike).</p>	
2c	<p>Planbeschrijving</p> <p>Verkeersvisie Olst-Wijhe maart 2009</p> <p>In de verkeersvisie Olst-Wijhe van maart 2009 wordt als voorwaarde gesteld dat de verkeersveiligheid moet verbeteren en dat de economische gebieden goed bereikbaar blijven. Voor de kern is tevens het doel het centrum verkeersluwer te maken, dus meer ruimte voor fiets en voetganger creëren. In deze studie wordt al vastgelegd dat het uitgangspunt voor verdere studies het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verkeersluwer maken van het centrum dient te zijn.</p>	Zie de beantwoording bij 2a en 2b.	Niet
2d	<p>Concept structuurvisie november 2016</p> <p>De conceptversie van de structuurvisie Olst-Wijhe van november 2016 beschrijft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente voor de lange termijn. De visie heeft een tijdshorizon van circa tien jaar, dus tot 2026. De visie wordt de onderlegger voor omgevingsplannen. Het dient als inspiratiedocument voor nieuwe ruimtelijke initiatieven en ontwikkelingen en geeft aan op welke wijze wordt omgegaan met ruimtelijke initiatieven. Nadrukkelijk wordt gesteld dat de gemeente ruimte wil bieden aan nieuwe ideeën en ontwikkelingen vanuit de samenleving.</p>	Zie de beantwoording bij 2a en 2b.	Niet

	<p>De visie heeft betrekking op een groot aantal ontwikkelingen. Maar ook bereikbaarheid en mobiliteit (infrastructuur, veiligheid en openbaar vervoer) worden benoemd. De eerdergenoemde uitgangspunten komen hier ook weer terug in het kader van bereikbaarheid en mobiliteit.</p> <p>Met betrekking tot het verbeteren van de verkeersveiligheid, de goede bereikbaarheid van economische gebieden en het doel het centrum verkeersluwer te maken is onderstaande passage in de visie zeer relevant.</p> <p>“In Olst ondervinden de inwoners hinder van de hoeveelheid en combinatie van vracht- personen- en fietsverkeer. Met name op de Jan Hooglandstraat en Kornet van Limburg Stirumstraat wordt hier veel overlast ervaren wat betreft verkeersveiligheid, geluid en oversteekbaarheid. Dit wordt met name veroorzaakt door de vele vrachtbewegingen van en naar de bedrijven aan de Industrieweg en het feit dat er slechts één spoorwegovergang (Jan Hooglandstraat) in het dorp aanwezig is en er daarom geen andere logische route beschikbaar is. De totale hoeveelheid verkeer op genoemde straten is gestaag gegroeid de afgelopen decennia. Omdat de verwachting is dat de hoeveelheid verkeer blijft groeien, wordt de wens voor een structurele oplossing steeds groter.”</p> <p>Tot de conclusie kan worden gekomen op basis van de visie dat de verkeersonveilige situatie in het dorp Olst kan worden verbeterd door minimaal het aantal vrachtwagenbewegingen op de Kornet van Limburg Stirumstraat en Jan Hooglandstraat drastisch terug te dringen, waardoor ook de leefbaarheid, onder andere: geluid, uitstoot van schadelijke stoffen en oversteekbaarheid, in het dorp wordt verbeterd.</p>		
2e	<p>Verkeersstudie Olst-Wijhe november 2016</p> <p>In de in opdracht van de gemeente uitgevoerde verkeerstudie Olst-Wijhe van de november 2016 is een nieuw verkeersmodel opgesteld en een analyse uitgevoerd. Deze studie richt zich vooral op verkeerskundige aspecten, zoals huidige en toekomstige</p>	Zie de beantwoording bij 2a en 2b	Niet

intensiteiten, capaciteiten en niet op verkeersveiligheid en leefbaarheid, hoewel in deze studie deze aspecten wel nadrukkelijk worden genoemd, en er uitspraken over worden gedaan. Uit de verkeersstudie blijkt dat er inmiddels in Olst sprake is van een aantal concrete verkeersvraagstukken. Gebleken is dat maatregelen nu wel nuttig en noodzakelijk zijn. Er is sprake van onveilige verkeerssituaties in de kern van Olst. In hoofdzaak spelen daarbij de volgende grote problemen, namelijk:

Verkeersintensiteit op veel wegen hoger dan de wenselijke capaciteit
Uit de studie blijkt dat er is sprake van te hoge verkeersintensiteiten en te kleine verkeerscapaciteiten op met name de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat. De grote hoeveelheid auto's en vrachtwagens door de kern, gecombineerd met het al aanwezige langzame verkeer, leveren verkeersonveilige situaties op en verminderen de leefbaarheid van het dorp Olst.

Doorgaand verkeer door de kern

Uit de studie blijkt dat, in de huidige situatie, van het verkeer dat over de spoorwegovergang in de Jan Hooglandstraat rijdt circa 50% geen herkomst of bestemming heeft in Olst heeft. De helft van het verkeer over de overweg zal in de beleving dus worden gezien als doorgaand verkeer. Dit rijdt door het centrum en over de Kornet van Limburg Stirumstraat, wat nadelig is voor de leefbaarheid. Gesteld wordt dat het doorgaand verkeer dat over de spoorwegovergang gaat nadelig is voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hoe minder verkeer over de overweg des te beter voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Vrachtverkeer door het centrum

In Olst gaat het om circa 300 tot 400 vrachtwagens per etmaal zo blijkt uit tellingen en het verkeersmodel. Dit is in de huidige situatie meer dan op dergelijke wegen over het algemeen gebruikelijk is. De erftoegangswegen in het centrum zijn hiervoor niet geschikt. De huidige route door het centrum heeft een aantal krappe bochten en veel menging met langzaam verkeer. Hierdoor moet het vrachtverkeer langzaam rijden, ontstaat schade aan de wegen en afwatering, en is de kans op verkeersonveilige situaties groot.

	<p>Volgens de principes van Duurzaam Veilig is het niet wenselijk om verkeer van sterk verschillende massa's te mengen. Een verkeersongeval tussen een vrachtwagen en een fietser of voetganger kan ook bij lage snelheden vergaande gevolgen hebben.</p>		
2f	<p>Eén spoorwegovergang</p> <p>Op dit moment, zo wordt gesteld in de studie, is er één spoorwegovergang in het dorp Olst; dit zou voor de opkomsttijden van met name de hulpverleningsdiensten gevolgen kunnen hebben en daarna levert een enkele spoorwegovergang verkeersgevaarlijke situaties op ter hoogte en in de nabijheid van die overgang.</p> <p>In de studie is vervolgens onderzoek gedaan naar de effecten van de realisatie van een noordelijke of een zuidelijke randweg, waaruit is gebleken dat het nuttig en noodzakelijk is om een randweg te realiseren.</p> <p>In dit kader is in de studie ook gekeken naar het effect op een enkele spoorwegovergang. Met het aanleggen van een zuidelijke randweg met spooronderdoorgang verbetert de bereikbaarheid van geheel Olst en de Boskamp. De spooronderdoorgang kent geen wachttijden door gesloten spoorbomen, wat zowel de oostelijk als westelijk gelegen bestemmingen makkelijker bereikbaar maakt. Dit is zeker voor calamiteitenvervoer en in het geval van storingen op de overweg een groot voordeel, omdat dichte spoorbomen aanzienlijke vertragingen oplevert. Met de nieuwe spooronderdoorgang komt dit niet meer voor.</p> <p>Echter op 7 juni 2017 heeft D66 vragen gesteld over de noodzaak van het realiseren van een tweede spoorwegovergang naar aanleiding van de concept structuurvisie van november 2016. Op dat moment was een verdiepend en verbredend onderzoek al in gang was gezet. De vragen hebben een relatie tot de verkeersproblematiek in Olst en hebben vooral betrekking op de wenselijkheid of noodzaak van een tweede spoorkruising ten behoeve van hulpdiensten. In bijlage 1 wordt een samenvatting weergegeven.</p>	<p>Zie de beantwoording bij 2a en 2b.</p> <p>De calamiteitenroute, de naam zegt het al, wordt gebruikt als de spoorwegovergang in de Jan Hooglandstraat, door een calamiteit, gestremd is. Naar verwachting zal dit enkele keren per jaar voorkomen.</p> <p>De Veiligheidsregio heeft ook aangegeven dat deze calamiteitenroute een goede oplossing is voor Olst noord.</p>	Niet

Op basis van de reactie van de hulpverlenende instanties wordt geconcludeerd dat zij geen behoefte hebben aan een extra spoorovergang, maar dat deze wel voordelen heeft. Er is dus geen noodzaak voor het realiseren van een tweede spoorovergang.

In een reactie geeft de Veiligheidsregio IJsselland aan dat in de huidige situatie de opkomsttijden in ruime mate worden gehaald, hoewel hinder wordt ondervonden van gesloten spoorbomen. Een noordelijke randweg geeft geen meerwaarde, maar een zuidelijke randweg heeft wel meerwaarde. Bij een volledige stremming van de overweg worden de opkomsttijden overschreden met 8-10 minuten. De kans dat dit gebeurt, is echter klein te noemen, eventuele gevolgen kunnen groot zijn.

De Regionale ambulancedienst IJsselland (rav IJsselland) geeft als reactie dat de hulpdiensten geen enkele overlast ondervinden van de overgangen, die op de hoofdwegen en doorgaande wegen in gebruik zijn. Het zal eventueel wat vertraging opleveren, maar die zal minimaal zijn.

De politie geeft als reactie aan dat de bomen soms lang dicht zitten. Gedurende de afgelopen jaren zijn er echter extern geen signalen met betrekking tot de overgangen binnengekomen. Er is dus incidenteel sprake van vertraging, maar er hebben zich geen situaties voorgedaan waarbij levensbedreigende situaties zijn ontstaan.

Geconcludeerd kan worden dat er geen noodzaak is voor een calamiteitenroute, en dat de realisatie van een zuidelijke randweg wel degelijk een meerwaarde heeft. Maar zekere geen calamiteitenroute in de nabijheid van de locatie waar de noordelijke randweg was gepland.

2g	<p>Verdiepend en verbreed onderzoek juni 2017 Naar aanleiding van de verkeersstudie uit 2016 is door de gemeente opdracht verstrekt aan Goudappel Coffeng voor het uitvoeren van een "Verdiepend en verbreed onderzoek", waarvan de definitieve versie op 28 juni 2017 is opgeleverd. Nadrukkelijk wordt gesteld in het onderzoek dat het uitgangspunt voor deze aanvullende studie een leefbare en veilige kern is.</p> <p>In de studie wordt, hier ook weer, een viertal verkeersknelpunten beschreven:</p> <ol style="list-style-type: none"> Eén spoorwegovergang; Verkeersintensiteit hoger dan wenselijk voor de huidige weg; Vrachtverkeer door het centrum; Doorgaand verkeer door de kern. <p>Onderdeel van de studie is een beschouwing van een viertal varianten.</p> <ol style="list-style-type: none"> Bedrijven Industrieweg verplaatsen. Jan Hooglandstraat verbeteren inclusief onderdoorgang voor langzaam verkeer. Noordelijke randweg. Zuidelijke randweg. <p>Variante 1, "verplaatsing bedrijven, heeft de minst positieve effecten terwijl de kosten wel hoog zijn. Alleen het vrachtverkeer door het centrum van Olst neemt licht af". Al het vrachtverkeer (c) dat nu richting de bedrijven aan de Industrieweg gaan verdwijnen uit de kern.</p> <p>Variante 2, "het aanpassen van de Jan Hooglandstraat heeft niet dezelfde positieve effecten als een randweg, maar de knelpunten in Olst worden hiermee wel verzacht. Onderdeel van deze variant is een fietstunnel waarmee een duidelijke verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst (en Boskamp) ontstaat. De kosten van deze variant zijn lager dan van de andere varianten." Er wordt niet expliciet aangegeven wat met "niet dezelfde positieve effecten" wordt bedoeld", terwijl een term als "verzacht" niet nader wordt toegelicht. De stelling dat de fietstunnel een "duidelijke verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid" wordt niet</p>	<p>Zie de beantwoording bij 2a en 2b.</p> <p>De bureaus die het onderzoek hebben uitgevoerd en de gemeente hebben geadviseerd bij het onderzoek, zijn gerenommeerde bureaus. Zij hebben voldoende knowhow in huis voor deze fase van het proces.</p> <p>Bij de onderzoeken is gebruik gemaakt van objectieve metingen, waarop de conclusies zijn gebaseerd.</p>	Niet
----	---	---	------

nader onderbouw. Geconstateerd wordt dat dit niet het geval is. Aan de verkeersknelpunten a, b, c en d wordt niets gedaan!!!! Sterker nog door alleen autonome groei neemt de ernst van de knelpunten toe.

Variant 3 en 4, "de zuidelijke en noordelijke randweg hebben de meest positieve effecten, waarbij de noordelijke randweg iets positiever scoort dan de zuidelijke randweg. Daar staat tegenover dat de kosten ook het hoogst zijn, de randwegen negatief scoren op de omgevingsaspecten en het toekomstige gebruik beperkt is, waarschijnlijk nog beperkter dan de aangegeven verkeersintensiteit als gevolg van de overschatting van het doorgaand verkeer in het verkeersmodel".

Bovenstaande conclusies die getrokken worden zijn gebaseerd op louter subjectieve afwegingen en waarschijnlijkheden. Verwacht mag worden dat voor een uiterst belangrijke keuze (verkeersveiligheid in relatie tot gemeenschapsgeld) een uiterst zorgvuldige onderbouwing ten grondslag ligt.

In het onderzoek wordt echter geconcludeerd dat een noordelijke randweg onvoldoende effect heeft om de verkeersknelpunten voldoende op te lossen. Geadviseerd is om, voordat een eventuele definitieve keuze voor een (pakket) aan maatregelen wordt gemaakt, de potentiële opties uit te werken en financieel door te rekenen.

De aanbeveling is dan ook het aanpassen van de Jan Hooglandstraat in combinatie met een fietstunnel nader uit te werken, inclusief een kostenraming (in plaats van de schatting door Goudappel Coffeng), voordat een eventuele keuze voor een randweg dan wel het verplaatsen van de bedrijven wordt gemaakt.

Deze aanbeveling is niet opgevolgd. De nadere uitwerking heeft niet vooraf plaatsgevonden, de keuze wordt, zonder dat er een verificatie plaatsvindt op uitgangspunten. De schatting van de kosten voor de fietstunnel door Goudappel Coffeng (verkeerskundig bureau !!!) en de kostenraming door Tauw (niet door ProRail gecertificeerd bureau) worden gehanteerd in de afweging.

<p>In de kostenraming van Tauw voor de zuidelijke randweg met spooronderdoorgang, zitten aantoonbaar onjuistheden bij de aannames van de maaiveldhoogtes en de spoorhoogte, waardoor de kostenraming te hoog sluit. In onderstaande tabel worden de kosten (bouwkosten, engineeringskosten en overige kosten inclusief BTW) weergegeven. In plaats van het genoemde bedrag van € 19 miljoen moet dit € 13 miljoen zijn.</p> <p>In de onderstaande tabel in de studie worden de "scores van de varianten op alle aspecten" weergegeven. De vraag kan gesteld worden in hoeverre alle relevante aspecten zijn meegewogen en in hoeverre alle aspecten even zwaar wegen (wegingsfactoren). Aspecten als verkeersluser, verkeersveiliger, oversteekbaarheid, menging van verkeer etc. worden niet in ogenschouw genomen terwijl de eindscore de variant zou moeten opleveren die in het kader van verkeersveiligheid en leefbaarheid het hoogste scoort. Een eindscore wordt niet weergegeven. Een eenvoudige optelsom van de afgewogen aspecten geeft aan dat de randwegen aanzienlijk beter scoren, dan variant 1 en 2. Hoe zwaar wegen de kosten, terwijl deze door bureaus zijn opgesteld met beperkte expertise op dit specifieke gebied en er aanbevolen worden de varianten nader financieel uit te werken.</p>		
--	--	--

	<p>In tabel 5.1 zijn de scores van de varianten op alle aspecten samengevat.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>variant 1 verplaatsing bedrijven</th> <th>variant 2 Jan Hooglandstraat met fietstunnel</th> <th>variant 3 zuid</th> <th>variant 4 noord</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>verkeersintensiteit hoger dan wenselijk</td> <td>0</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>vrachtverkeer centrum</td> <td>+</td> <td>0 / +</td> <td>++</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>één spoorwegovergang</td> <td>0</td> <td>+</td> <td>++</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>toekomstig gebruik randweg (met en zonder verplaatste scholen)</td> <td>n.v.t.</td> <td>n.v.t.</td> <td><1.600 <2.400</td> <td><2.400 <2.700</td> </tr> <tr> <td>bodem en water</td> <td>n.v.t.</td> <td>n.v.t.</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>landschap, archeologie en cultuurhistorie</td> <td>n.v.t.</td> <td>n.v.t.</td> <td>- / - -</td> <td>- -</td> </tr> <tr> <td>ecologie</td> <td>n.v.t.</td> <td>n.v.t.</td> <td>-</td> <td>0 / -</td> </tr> <tr> <td>kosten (in miljoen euro exclusief BTW)</td> <td>23</td> <td>>7</td> <td>19</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Tabel 5.1: Score van de varianten per aspect van de afweging: positief (+), neutraal (0) en negatief (-) ten opzichte van de huidige situatie.</i></p>		variant 1 verplaatsing bedrijven	variant 2 Jan Hooglandstraat met fietstunnel	variant 3 zuid	variant 4 noord	verkeersintensiteit hoger dan wenselijk	0	+	+	++	vrachtverkeer centrum	+	0 / +	++	++	één spoorwegovergang	0	+	++	++	toekomstig gebruik randweg (met en zonder verplaatste scholen)	n.v.t.	n.v.t.	<1.600 <2.400	<2.400 <2.700	bodem en water	n.v.t.	n.v.t.	0	0	landschap, archeologie en cultuurhistorie	n.v.t.	n.v.t.	- / - -	- -	ecologie	n.v.t.	n.v.t.	-	0 / -	kosten (in miljoen euro exclusief BTW)	23	>7	19	18		
	variant 1 verplaatsing bedrijven	variant 2 Jan Hooglandstraat met fietstunnel	variant 3 zuid	variant 4 noord																																												
verkeersintensiteit hoger dan wenselijk	0	+	+	++																																												
vrachtverkeer centrum	+	0 / +	++	++																																												
één spoorwegovergang	0	+	++	++																																												
toekomstig gebruik randweg (met en zonder verplaatste scholen)	n.v.t.	n.v.t.	<1.600 <2.400	<2.400 <2.700																																												
bodem en water	n.v.t.	n.v.t.	0	0																																												
landschap, archeologie en cultuurhistorie	n.v.t.	n.v.t.	- / - -	- -																																												
ecologie	n.v.t.	n.v.t.	-	0 / -																																												
kosten (in miljoen euro exclusief BTW)	23	>7	19	18																																												
2h	<p>Definitieve structuurvisie 14 september 2017</p> <p>In de Structuurvisie Olst-Wijhe wordt ingezet op sterke dorpen, waar leefbaarheid en veiligheid grote prioriteit hebben. Een specifiek element in de Structuurvisie is de problematiek rondom de verkeerssituatie en leefbaarheid in Olst. In de structuurvisie is het doel vastgelegd “Het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen.”</p> <p>In de toelichting wordt deze doelstelling “vervaagd” door te schrijven “de visie van de gemeente op de verkeerssituatie en leefbaarheid in Olst is het scheiden en spreiden van het langzaam (voetgangers, fietsers en snorfietzen) en gemotoriseerd verkeer over meerdere spoor kruisingen”.</p> <p>Uit te werken denkrichtingen daarbij zijn de inrichting van de Jan Hooglandstraat verbeteren; een tunnel voor langzaam verkeer ten</p>	Zie de beantwoording bij 2a en 2b.	Niet																																													

	<p>zuiden van de Jan Hooglandstraat (bv. ter hoogte van het station) en het gebruiken van de bestaande beveiligde spookruising bij de Enkweg.</p> <p>Op dit moment in het proces is al duidelijk dat bovenstaande denkrichtingen tegenstrijdig zijn met de doelstelling om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren door het scheiden van het langzaam verkeer van het gemotoriseerd verkeer en het spreiden van het langzaam verkeer over meerdere spookruisingen. Zowel door het verbeteren van de inrichting van de Jan Hooglandstraat, het realiseren van een fietstunnel en het gebruik van de beveiligde spookruising Enkweg vindt er geen scheiding plaats van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer, de belangrijkste oorzaak van de verkeersonveiligheid.</p>		
2i	<p>Uitwerking verkeersonderzoek Olst: Scheiden en spreiden juli 2018</p> <p>Naar aanleiding van eerdere studies en de definitieve structuurvisie voor het scheiden van het gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer en voor het spreiden van het langzaam verkeer over meerdere spookruisingen is in juli 2018 door Goudappel en Coffeng het document 'Uitwerking verkeersonderzoek Olst: Scheiden en spreiden' opgesteld.</p> <p>Het "Scheiden en Spreiden", zoals dat nu in het rapport wordt genoemd, heeft, hoewel de naam doet vermoeden en de suggestie wordt gewekt, dat dit nog steeds op de tekst en het doel in de structuurvisie slaat, heeft totaal geen relatie meer met het streven om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Olst te verbeteren.</p> <p>Het "Scheiden" heeft betrekking op de herinrichting van de Jan Hooglandstraat en het "Spreiden" heeft betrekking op het toevoegen van nieuwe fietsroutes. Dit valt te lezen in de deze studie van Goudappel Coffeng. Hierdoor wordt er niets aan de oorzaken van de verkeersonveiligheid gedaan en verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid.</p>	<p>Zie de beantwoording bij 2a en 2b,</p> <p>Door het gebruik van de overgang bij de Enkweg als calamiteitenroute zal het veiligheidsgevoel in Olst noord, bij een calamiteit in dit gebied, toenemen.</p>	Niet

<p>Dit oorspronkelijke doel is nu kennelijk door de gemeente losgelaten. Het doel is nu de realisatie van een tunneltje en wel voor de laagst mogelijke prijs. "Aanleg tunnel Ter Stegestraat binnen beschikbaar budget". Verkeersveiligheid speelt geen rol meer.</p> <p>Het in de structuurvisie genoemde "Het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen." wordt losgelaten.</p> <p>In het begin van het rapport "Uitwerking verkeersonderzoek Olst ' Scheiden en spreiden', wordt in eerste instantie ook nog gesproken over het: "Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen".</p> <p>Daarna wordt in genoemd rapport gesteld: "Uit te werken denkrichtingen daarbij zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de inrichting van de Jan Hooglandstraat verbeteren; - een tunnel voor langzaam verkeer ten zuiden van de Jan Hooglandstraat (bijvoorbeeld ter hoogte van het station); - het gebruiken van de bestaande beveiligde spoor kruising bij de Enkweg." <p>Het moge duidelijk zijn dat op geen enkele wijze door bovenstaande denkrichtingen uit te werken er sprake kan zijn van het: "Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen". Het tegenovergestelde wordt bereikt, een verslechtering van de verkeersveiligheid.</p> <p>Het gebruik van de bestaande beveiligde spoor kruising bij de Enkweg levert ook geen enkele bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Olst.</p>		
--	--	--

2j	<p>Beleidskader</p> <p>Structuurvisie Olst-Wijhe 'Ruimte voor initiatief en innovatie' 2017</p> <p>In de definitieve Structuurvisie Olst-Wijhe wordt ingezet op sterke dorpen, waar leefbaarheid en veiligheid grote prioriteit hebben.</p> <p>In de Structuurvisie staat op hoofdlijnen beschreven hoe de ruimtelijke ontwikkeling er voor de lange termijn uit ziet. De visie heeft een tijdshorizon van circa tien jaar en wordt de onderlegger van nieuwe bestemmings- en omgevingsplannen en uitvoeringsprogramma's. In lijn met de gekozen aanpak bij de totstandkoming van de visie is het belangrijk dat de gemeente ruimte blijft bieden aan nieuwe ideeën en ontwikkelingen vanuit de samenleving.</p> <p>De ontwikkelingen binnen de gemeente zijn in de structuurvisie geclusterd in vijf thema's. Eén van deze thema's betreft 'Bereikbaarheid en mobiliteit (infrastructuur, veiligheid en openbaar vervoer)'. </p> <p>Volgens de structuurvisie ondervinden de inwoners van Olst hinder van de hoeveelheid en combinatie van vracht-, personen- en fietsverkeer. Met name op de Jan Hooglandstraat en Kornet van Limburg Stirumstraat wordt hier veel overlast ervaren wat betreft verkeersveiligheid, geluid en oversteekbaarheid. Dit wordt met name veroorzaakt door de vele vrachtbewegingen van en naar de bedrijven aan de Industrierweg en het feit dat er slechts één spoorwegovergang (Jan Hooglandstraat) in het dorp aanwezig is en er daarom geen andere logische route beschikbaar is. De totale hoeveelheid verkeer op genoemde straten is gestaag gegroeid de afgelopen decennia. Omdat de verwachting is dat de hoeveelheid verkeer blijft groeien, wordt de wens voor een structurele oplossing steeds groter. In de structuurvisie is vastgelegd op welke wijze dit aangepakt dient te worden het doel en de het: "Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam</p>	Zie de beantwoording bij 2a en 2b.	Niet
----	---	------------------------------------	------

	verkeer over meerdere spoor kruisingen". middelen vastgelegd om dit te bereiken.		
2k	<p>Conclusie</p> <p>Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. De voorgestelde extra calamiteitenroute is volgens de Veiligheidsregio onnodig. De noodzaak wordt verder ook nergens aangetoond. Met de realisatie van een extra calamiteitenroute wordt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid niet aantoonbaar verbeterd. Op basis hiervan kan worden gesteld dat onderhavige ontwikkeling niet past binnen de structuurvisie van de gemeente Olst-Wijhe en geen bijdrage levert aan de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.</p> <p>De calamiteitenroute kruist bij de toerit van de fietstunnel in de Ter Stegestraat de fietsroute. Hierdoor ontstaat hier een gevaarlijke onveilige situatie. Nadat de hulpdiensten de spoorwegovergang bij de Enkweg hebben gepasseerd stopt de calamiteitenroute. Ter hoogte van een speeltuin waar veel kleine kinderen aanwezig zijn. Daarna moet er door de woonwijk worden gereden die hier niet voor is ingericht. Ook hier ontstaan onveilige verkeerssituaties.</p>	Zie de beantwoording bij 2a en 2b.	Niet
2l	<p>Verkeersvisie Olst-Wijhe 2009</p> <p>In maart 2009 is door de gemeente Olst-Wijhe de 'Verkeersvisie Olst-Wijhe' vastgesteld'. In de visie wordt onder andere beschreven dat het oost- west verkeer in Olst afgewikkeld wordt via het centrum (Kornet van Limburg Stirumstraat en Jan Hooglandstraat) en dat dit tot verkeersonveilige situaties leidt in het centrum. Met name in verband met verkeersveiligheid en flexibiliteit in het verkeerssysteem is geadviseerd een studie uit te voeren naar een noordelijke- of zuidelijke randweg en een tweede spoorwegovergang in Olst. Ten tijde van de verkeersvisie uit 2009 waren er echter nog geen directe maatregelen nodig om de verkeerssituatie te verbeteren in de gemeente. In de in november 2016 door Goudappel Coffeng uitgevoerde 'Verkeersstudie Olst-Wijhe' is deze conclusie herzien en zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd, waarvan als gevolg in de</p>	Zie de beantwoording bij 2a en 2b.	Niet

	<p>Structuurvisie Olst-Wijhe van december 2017 de noodzaak is vastgelegd voor structurele oplossingen, namelijk het “Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen”.</p> <p><i>Conclusie</i> Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. De voorgestelde extra calamiteitenroute is volgens de Veiligheidsregio onnodig. De noodzaak wordt verder ook nergens aangetoond. Met de realisatie van een extra calamiteitenroute wordt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid niet aantoonbaar verbeterd. Op basis hiervan kan worden gesteld dat onderhavige ontwikkeling niet past binnen de structuurvisie van de gemeente Olst-Wijhe en geen bijdrage levert aan de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.</p> <p>De calamiteitenroute kruist bij de toerit van de fietstunnel in de Ter Stegestraat de fietsroute. Hierdoor ontstaat hier een gevaarlijke onveilige situatie. Nadat de hulpdiensten de spoorwegovergang bij de Enkweg hebben gepasseerd stopt de calamiteitenroute. Ter hoogte van een speeltuin waar veel kleine kinderen aanwezig zijn. Daarna moet er door de woonwijk worden gereden die hier niet voor is ingericht. Ook hier ontstaan onveilige verkeerssituaties.</p>		
2m	<p>Verkeersveiligheid Leefbaarheid worden niet verbeterd</p> <p>De gemeentelijke plannen voor het verkeer met daarbij de realisatie van een calamiteitenroute in Olst zijn geen oplossing voor de verkeersonveilige situatie in het dorp, zoals die eerder zijn omschreven in diverse rapporten opgesteld door verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Olst-Wijhe.</p> <p>Samengevat en in begrijpelijke taal zijn dat onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Te smalle wegen, onvoldoende capaciteit; - Te hoge intensiteiten in de huidige en toekomstige situatie en dit in combinatie met te veel vrachtverkeer; 	Zie de beantwoording bij 2a en 2b.	Niet

	<ul style="list-style-type: none"> - menging van verschillende soorten verkeer met groot verschil in massa (vracht- en fietsverkeer); - te krappe bochten (risico op dodehoekongevallen); - gevaarlijk om over te steken; - een verkeersgevaarlijke spoorwegovergang in de Jan Hooglandstraat; - Geen scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. <p>Hierbij gaat het niet alleen om de Jan Hooglandstraat, maar ook om onder meer de Kornet van Limburg Stirumstraat, Jan Schamhartstraat en Aaldert Geertsstraat.</p> <p>Onder het motto "Scheiden en Spreiden" meent de gemeente met de realisatie van de fietstunnel Ter Stegestraat, de herinrichting van de Jan Hooglandstraat en de realisatie van een calamiteitenroute bij te dragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.</p> <p>In de Structuurvisie staat het doel als volgt omschreven: "Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoorkruisingen".</p>		
2n	<p>In het laatste rapport van adviesbureau Goudappel Coffeng (Uitwerking verkeersonderzoek Olst – 'scheiden en spreiden' d.d. 6 juli 2018) valt te lezen dat de realisatie van een fietstunnel slechts minimaal bijdraagt aan het verminderen van fietsverkeer op de Jan Hooglandstraat. Namelijk gemiddeld 16,7% zou de route via de fietstunnel verkiezen in plaats van via de Jan Hooglandstraat. In totaal gaat het om een relatief klein aantal fietsers, namelijk 1000 op dit moment; mogelijk groeiend naar 1500 wanneer, nu nog onzekere ruimtelijke plannen (scholencluster en gebiedsontwikkeling Aberson) tot stand komen. Over een bijdrage van de verkeersveiligheid door de realisatie van een calamiteitenroute staat niet geschreven. De hulpdiensten kruisen wel het fietsverkeer bij de toerit van de tunnel en de hulpdiensten moeten door een woonwijk.</p>	<p>Zie de beantwoording bij 2a en 2b.</p> <p>Bij de begrotingsbehandelingen maakt de gemeenteraad zorgvuldige afwegingen waar het geld naar toe gaat. Dat is in dit specifieke geval ook gedaan.</p>	Niet


<p>De fietstunnel Ter Stegestraat heeft kortom een zeer klein positief effect op het verkeersaanbod op de Jan Hooglandstraat, dat meer dan teniet wordt gedaan, mochten beide ruimtelijke plannen doorgang krijgen (toename van 800 motorvoertuigen per dag op de Jan Hooglandstraat alleen al vanwege het scholencluster). Voor de overige straten in het dorp, waar de leefbaarheid en verkeersveiligheid eveneens in het geding is, is er geen enkel (positief) effect. Hier zal door autonome groei het verkeersaanbod groeien.</p> <p>De conclusie is dat de fietstunnel Ter Stegestraat niet of nauwelijks het verkeersaanbod vermindert en dus geen enkele bijdrage levert aan het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst. De belangrijkste oorzaak van de verkeersonveiligheid. Het gestelde doel wordt dus niet bereikt. Te meer omdat er niet of nauwelijks sprake is van het scheiden van gemotoriseerd verkeer van langzaam verkeer en de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op basis van de in de verkeerstudies genoemde toename van intensiteiten zal verslechteren. Een miljoeneninvestering gefinancierd met gemeenschapsgeld niet waard!</p> <p>Van een overheid mag/moet worden verwacht dat deze doelmatig te werk gaat en zorgvuldig met gemeenschapsgeld omgaat. Het doel is helder: het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst. De problematiek is geanalyseerd met verkeersonderzoeken, zoals vastgelegd in de rapporten opgesteld door Goudappel Coffeng. Er kan niet anders worden geconcludeerd dan dat de daarin benoemde knelpunten (oorzaken van de verkeersonveilige situaties) niet worden opgelost met de gemeentelijke plannen. Hierdoor wordt het doel, het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst, niet behaald.</p> <p>Sterker nog. Mogelijke toekomstige ruimtelijke plannen aan de oostzijde van de spoorlijn en een toename van het aantal spoorsluitingen zullen de genoemde knelpunten nog meer verergeren en daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid verder verslechteren.</p>		
--	--	--

	<p><i>Financieel niet verantwoord</i></p> <p>Tijdens de behandeling van de begroting 2020 in de gemeenteraad bleek dat de gemeente Olst-Wijhe financieel krap bij kas zit. Daarbij kijkt de gemeenteraad voltallig de Rijksoverheid aan, omdat "daar het geld tegen de plinten op klotst". Vanwege de coronacrisis ligt dat laatste inmiddels totaal anders. En daarnaast staat de Rijksoverheid ook nog voor grote opgaven, zoals bijvoorbeeld de gevolgen van de vergrijzing, de zorg en de klimaatopgaven.</p> <p>Het is beter dat de gemeente eerst bij zichzelf te rade gaat. Ook van een gemeente mag worden verwacht dat deze doelmatig te werk gaat en zorgvuldig met gemeenschapsgeld omgaat.</p> <p>Elke EURO die aan plannen, inclusief de calamiteitenroute, worden besteed die geen bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, is echter weggegooid gemeenschapsgeld. Dat geld kan beter worden besteed aan een oplossing die aantoonbaar wel de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Olst wél verbetert, namelijk een zuidelijke verbindingswegweg.</p> <p>Als er geen bereidheid is om tot een dergelijke oplossing te komen, is het beter om helemaal niets te doen en daarmee voor een aanzienlijk bedrag ruimte te creëren in de gemeentebegroting. Pijnlijke bezuinigingen die de inwoners van de gemeente raken, kunnen daarmee worden voorkomen of verlicht.</p>		
2o	<p>Conclusie</p> <p>Ik vraag u de ontwerp-omgevingsvergunning op grond van bovenstaande feiten niet te verlenen. In plaats daarvan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Olst (en Boskamp) op een manier te verbeteren, die voldoet aan het gestelde doel en op de wijze zoals in de structuurvisie is vastgelegd, namelijk het "Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen ". Realisatie van een zuidelijke verbindingsweg snijdt wél hout, is robuust en toekomstbestendig. Deze zuidelijke verbindingsweg tussen de Kneu</p>	Zie de beantwoording bij 2a en 2b.	Niet

	<p>en de Eikelhofweg met een spooronderdoorgang en een aansluiting op de Industrieweg kan voor ongeveer hetzelfde geld worden gerealiseerd als twee fietstunnels.</p> <p>Ik behoud mij het recht voor mijn zienswijze nader schriftelijk en/of mondeling toe te lichten.</p>		
2p	<p>Bijlage 1</p> <p>MEMO Aan: de raad van de gemeente Olst-Wijhe Van: Burgemeester en wethouders Datum: 7 juni 2017 Betreft: Structuurvisie Olst-Wijhe, verkeer Olst. vragen fractie D66 Registratienr. : 17.004801</p> <p>Geachte leden van de raad, Vanuit de fractie van D66 zijn er in relatie tot de verkeersproblematiek in Olst de volgende raadsvragen gesteld:</p> <p>“Graag krijgen wij meer inzicht in mogelijke problematiek, die hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie, e.d.) ervaren rondom de huidige verkeerssituatie en bewaakte en onbewaakte) spoorwegovergangen in Olst. Welke problemen worden er nu ervaren en hoe groot zijn deze? Welke aanrijtijd wordt hierdoor verloren en wat zijn hiervan de effecten in de praktijk?</p> <p>Graag krijgen wij ook meer inzicht in de mogelijke verbeteringen, die voor bovenstaande problematiek kunnen ontstaan bij de aanleg van een noordelijke dan wel zuidelijke randweg al dan niet in combinatie met aanpassingen en/of uitbreiding van bestaande spoorwegovergangen? Welke aanrijtijd wordt hierdoor mogelijk gewonnen?</p> <p>Graag krijgen wij meer inzicht in de werkgelegenheid, die wordt geboden door bedrijven, die gevestigd zijn aan (of in de directe omgeving van) de Industrieweg in Olst. Hoe groot is de</p>	Zie de beantwoording bij 2a en 2b.	Niet

<p>werkgelegenheid die zij verschaffen? Hoe veel medewerkers (fte) zijn hiervan woonachtig in de gemeente Olst-Wijhe?"</p> <p>Hieronder wordt op de verschillende onderdelen ingegaan. Wat betreft de werkgelegenheid hebben wij ons geconcentreerd op de bedrijven Grolleman Vrieshuis en Hogeslag Olst. Aan de Industrieweg Olst zitten momenteel verder nog 3 kleine bedrijven met in totaal 6 mensen aan personeel (werkgelegenheid enquête Biro 2016).</p> <p>Naast gegevens over werkgelegenheid hebben wij van de genoemde bedrijven ook informatie ontvangen over de hoeveelheid vrachtverkeer. Dat hebben wij volledigheidshalve toegevoegd.</p> <p>1. Ontvangen reacties van de hulpverleningsdiensten op de verkeerssituatie Olst aangaande de huidige spoorwegovergangen. Door de fractie van D66 zijn vragen gesteld over de mogelijke problematiek die zich voor de hulpverleningsdiensten voordoet als gevolg van de beperkte aanwezigheid van spoorwegovergangen in en rond Olst.</p> <p>Deze vraag is uitgezet naar de Veiligheidsregio IJsselland, de politie en de ambulancedienst. Van de Veiligheidsregio hebben wij een rapportage ontvangen. Van de politie en ambulancedienst hebben wij per mail een reactie gehad. Hieronder volgt een weergave van de ontvangen reacties:</p> <p>a. Reactie van de Veiligheidsregio IJsselland. De rapportage van de Veiligheidsregio is bijgevoegd. De belangrijkste conclusies daaruit zijn:</p> <p>1. Welke problemen worden nu ervaren en hoe groot zijn deze? (huidige situatie) De brandweezorg, specifiek de opkomsttijden, worden in ruime mate gehaald vanuit de post Olst aan de industrieweg. Wel wordt er hinder ondervonden door de ploeg zelf als gevolg van gesloten spoorbomen bij de overweg.</p>		
---	--	---

<p>2. Wat is het effect van een aanleg van een noordelijke dan wel zuidelijke randweg? (toekomstige situatie) De aanleg van een noordelijke randweg heeft geen meerwaarde voor de opkomsttijden van de brandweer. Een zuidelijke randweg heeft wel meerwaarde in de opkomsttijden van de brandweerpost Olst. Eventuele vertragingen door wachttijden voor het spoor worden naar beneden gebracht en de opkomsttijden in het zuiden van de kern Olst zullen verder verbeteren.</p> <p>3. Wat is het effect als er een incident plaats vindt op de spoorwegovergang, Jan Hooglandstraat, waardoor de overweg volledig afgesloten is? Bij een volledige stremming van de overweg door een ongeval worden de opkomsttijden overschreden met 8-10 minuten. De kans dat dit gebeurt is echter klein te noemen.</p> <p>Wat betreft de laatste conclusie en de toelichting daarop in paragraaf 4.2 wordt door de Brandweer IJsselland vooral ingegaan op een mogelijke stremming van de spoorwegovergang zelf. Als echter sprake is van een verkeersongeval nabij het spoor, dan kan dit ook leiden tot stremming van de weg en daarmee van de spoorwegovergang. In die zin vraagt het enige nuance, waarbij wel de kanttekening past dat dit soort calamiteiten slechts incidenteel plaatsvindt. Ook is het mogelijk om als noodscenario andere ontsluitingen te gaan gebruiken of ontwikkelen. In die zin kan met name onderzocht worden of de spoorwegovergang Enkweg met de bijbehorende ontsluiting naar de Kleistraat als alternatieve voorziening kan worden ingezet.</p> <p>Volledigheidshalve merken wij naar aanleiding van de rapportage nog het volgende op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in geval van stremming van de spoorwegovergang kan met name hulp worden ingeroepen van de Brandweerpost Wijhe; ook nu wordt dit in de praktijk soms al gedaan. - Bij de Veiligheidsregio is navraag gedaan of de aanwezigheid van één enkele verharde spoorwegovergang in Olst nog andere veiligheidsrisico's met zich meebrengt, ook in relatie tot de rampenbestrijding. Vanuit de Veiligheidsregio IJsselland is in 		
--	--	--

<p>antwoord daarop aangegeven dat de komende maanden bij de Veiligheidsregio het incidentbestrijdingsplan overstromingen wordt herzien. Hierin wordt ook het onderdeel evacuatie meegenomen. Wat hiervan het resultaat gaat worden, is nu nog niet te voorspellen.</p> <p>b. Reactie van de Regionale ambulancedienst IJsselland (rav IJsselland). Vanuit Deventer richting Zwolle zou het gaan over de onderstaande overgangen.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Randerstraat: Bewaakt met verlichting en bomen * Hengforderweg: Bewaakt met verlichting en bomen * Puinweg: Bewaakt met verlichting en bomen * Naamloos zandpad: Onbewaakt geen verlichting geen bomen * Oude Allee: (zandpad) Onbewaakt geen verlichting geen bomen * Jan Hooglandstraat: Bewaakt met verlichting en bomen * Enkweg: Bewaakt met verlichting en bomen * Holstweg: Bewaakt met verlichting en bomen. * Duurestraat: Bewaakt met verlichting en bomen <p>Het merendeel van de overgangen is bewaakt met verlichting en bomen, er zitten een aantal oversteken tussen die over een zandpad lopen en voornamelijk door lokaal verkeer (met name fietsers en wandelaars) gebruikt worden. Het mooiste zou zijn als deze overgangen ter waarschuwing van de zandpad gebruikers worden voorzien van in ieder geval verlichting. De hulpdiensten ondervinden geen enkele overlast van de overgangen die op de hoofdwegen/doorgaande wegen in gebruik zijn. Er wordt altijd gewacht tot de bomen geheel geopend zijn en de verlichting gedoofd is. Het zal eventueel wat vertraging opleveren maar die zal minimaal zijn en dit is overmacht.</p> <p>c. Reactie van de Politie De politie geeft aan dat bomen soms lang dicht zitten, omdat bij arriveren trein op station Olst vanuit Deventer de overwegbomen al sluiten, terwijl de passagiers dan nog worden in- en uitgelaten. Dat duurt wel lang. Gedurende de afgelopen 2 jaar zijn er echter extern geen signalen m.b.t. overgangen binnen gekomen. Er is dus incidenteel sprake van vertraging, maar er hebben zich geen</p>		
--	--	---

<p>situaties voorgedaan waarbij levensbedreigende situaties zijn ontstaan.</p> <p>2. Gegevens Grolleman Vrieshuis en Hogeslag Olst aangaande werkgelegenheid en vrachtverkeer.</p> <p>Werkgelegenheid Grolleman Vrieshuis. Grolleman Vrieshuis heeft 26 mensen zelf in dienst en 24 uitzendkrachten. Van de eigen mensen wonen er 20 in onze gemeente. Van de uitzendkrachten wonen er 10 in onze gemeente.</p> <p>Werkgelegenheid Hogeslag Olst. Er werken in totaal tussen de 150 en 165 mensen, waarvan ongeveer 100 mensen als uitzendkracht. Een grote groep daarvan bestaat uit Polen, Hongaren en Turken die in Twente woonachtig zijn. Ongeveer 50 mensen van het totale personeelsbestand komt uit de directe omgeving. Van de vaste mensen wonen er ongeveer 30 in onze gemeente.</p> <p>Vrachtverkeer Grolleman Vrieshuis. Van Grolleman Vrieshuis hebben we de aantallen vrachtverkeer van twee dagen ontvangen, namelijk van maandag 8 mei en woensdag 10 mei. Op 8 mei betrof het in totaal 35 vrachtwagen, dus 70 vrachtverkeersbewegingen en op 10 mei betrof het in totaal 40 vrachtwagens, dus in totaal 80 vrachtverkeersbewegingen. Het bedrijf heeft verklaard dat op drukke dagen er uitschieters zijn naar 90 tot 100 vrachtverkeersbewegingen.</p> <p>Vrachtverkeer Hogeslag Olst. Er is door Hogeslag naar drie willekeurige weken gekeken en daarbij varieert het vrachtverkeer tussen de 18 en 24 vrachtwagens per werkdag. Dat betekent dat er sprake is van 36 tot 48 vrachtverkeersbewegingen op werkdagen.</p> <p>Noot: De hier genoemde aantallen sporen met de verkeersaantallen die uit het aanvullende onderzoek van Goudappel Coffeng naar voren zijn gekomen.</p>		
--	--	--

3. Samenvatting voorgestelde wijzigingen

In het vorige hoofdstuk zijn de zienswijzen beantwoord. Deze zienswijzen geven geen aanleiding tot wijziging van de Ontwerp-omgevingsvergunning Olst, Calamiteitenroute. Samengevat stellen het college van burgemeester en wethouders voor om de Ontwerp-omgevingsvergunning Olst, Calamiteitenroute ongewijzigd vast te stellen.

Omgevingsvergunning

Calamiteitenroute Olst

Gemeente Olst-Wijhe

Ruimtelijke onderbouwing

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding voor het plan	7
1.2 Beschrijving van het besluitgebied	7
1.3 Geldende planologische situatie	8
1.4 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	11
2.1 Verkeerskundige situatie Olst	11
2.2 Huidige situatie	13
2.3 Toekomstige situatie	14
Hoofdstuk 3 Beleidskader	17
3.1 Rijksbeleid	17
3.2 Provinciaal beleid	18
3.3 Gemeentelijk beleid	23
3.4 Conclusie	25
Hoofdstuk 4 Ruimtelijke aspecten	26
4.1 Landschappelijke inpassing	26
4.2 Archeologie en cultuurhistorie	26
4.3 Verkeer en parkeren	28
4.4 Conclusie	28
Hoofdstuk 5 Milieuaspecten	29
5.1 Bodem	29
5.2 Geluid	29
5.3 Luchtkwaliteit	29
5.4 Externe veiligheid	30
5.5 Ongesprongen explosieven	32
5.6 Natuur en ecologie	32
5.7 Bedrijven en milieuzonering	34
Hoofdstuk 6 Waterhuishouding	36
6.1 Algemeen	36
6.2 Watertoets	36
6.3 Situatie besluitgebied	37
6.4 Overleg	39
6.5 Conclusie	39
Hoofdstuk 7 Kabels en leidingen	40
7.1 Algemeen	40
7.2 Toetsing	40
7.3 Conclusie	40

Hoofdstuk 8	Uitvoerbaarheid	41
8.1	Inleiding	41
8.2	Economische uitvoerbaarheid	41
8.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
Hoofdstuk 9	Conclusie	42

Hoofdstuk 1 Inleiding

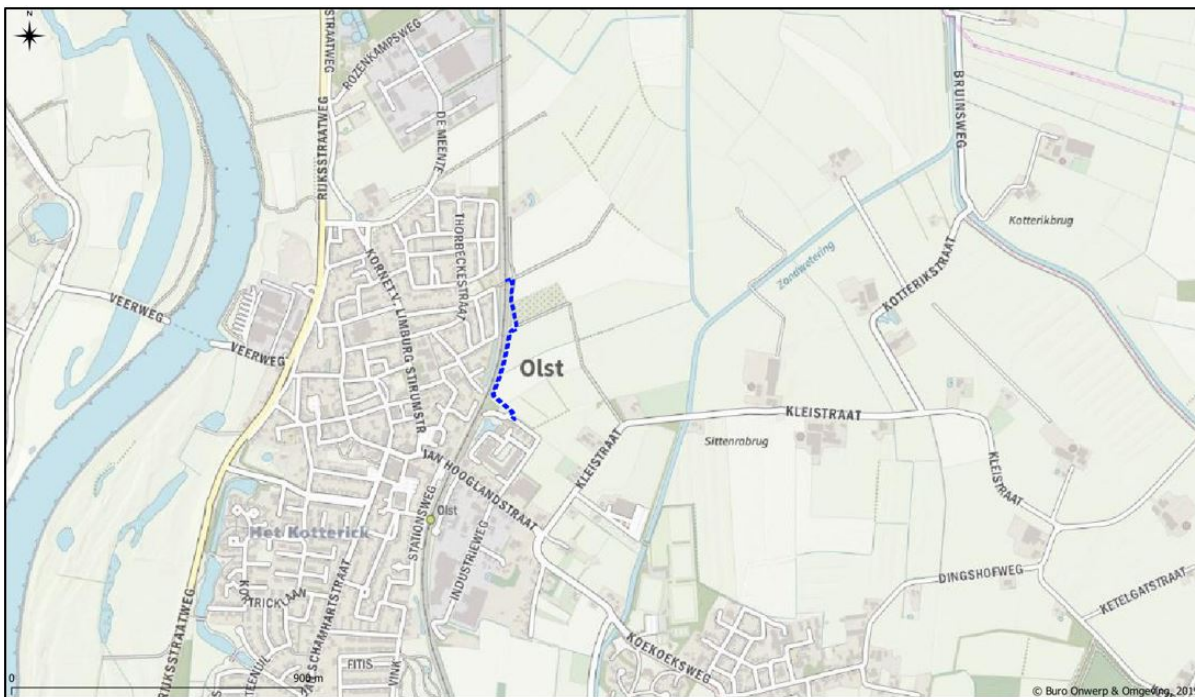
1.1 Aanleiding voor het plan

In Olst is het voor doorgaand verkeer maar op één plek goed mogelijk om het spoortracé Zwolle-Deventer over te steken. Dit betreft de spoorwegovergang aan de Jan Hooglandstraat. Dit brengt ongemakken en zelfs risico's met zich mee als de overgang voor langere tijd is afgesloten of geblokkeerd. In dergelijke situaties is er voor hulpdiensten geen goede alternatieve route om snel het spoor over te steken. Ten behoeve van het vergroten van de veiligheid in Olst, is de gemeente Olst-Wijhe voornemens een aantal verkeerskundige maatregelen te nemen. Eén van deze maatregelen is de realisatie van een calamiteitenroute. Men is van plan om deze route vanaf de spoorwegovergang bij de Enkweg, parallel langs het spoortracé Zwolle-Deventer, tot aan de Averbbergen te realiseren. Door deze route blijft het voor de hulpdiensten mogelijk, om in het geval van een calamiteit ter hoogte van de Jan Hooglandstraat, het spoortracé over te steken. Voor het tracé gelden twee bestemmingsplannen. Op basis hiervan is de calamiteitenroute niet (geheel) toegestaan.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de mogelijkheid voor het bevoegd gezag om, ondanks de strijdigheid met het bestemmingsplan, een omgevingsvergunning te verlenen voor de ontwikkeling. Hierbij wordt als voorwaarde gesteld dat de betreffende activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en dat de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing toont aan dat het initiatief hieraan voldoet.

1.2 Beschrijving van het besluitgebied

Het besluitgebied ligt aan de noordoostzijde van de kern Olst. In de navolgende figuur is de globale ligging van het besluitgebied aangegeven.



Figuur 1.1 Globale ligging besluitgebied

Aan de westzijde van het besluitgebied bevinden zich het spoortracé Zwolle-Deventer en een woonwijk. Ten oosten van het besluitgebied bevindt zich het buitengebied van Olst. Bij de aansluiting op de weg Averbbergen bevindt zich eveneens een woonwijk en het tracé van een toekomstige

fietstunnel.

De begrenzing van het besluitgebied 'Calamiteitenroute Olst' is in de navolgende figuur weergegeven. Voor de exacte begrenzing wordt verwezen naar de projectkaart behorende bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

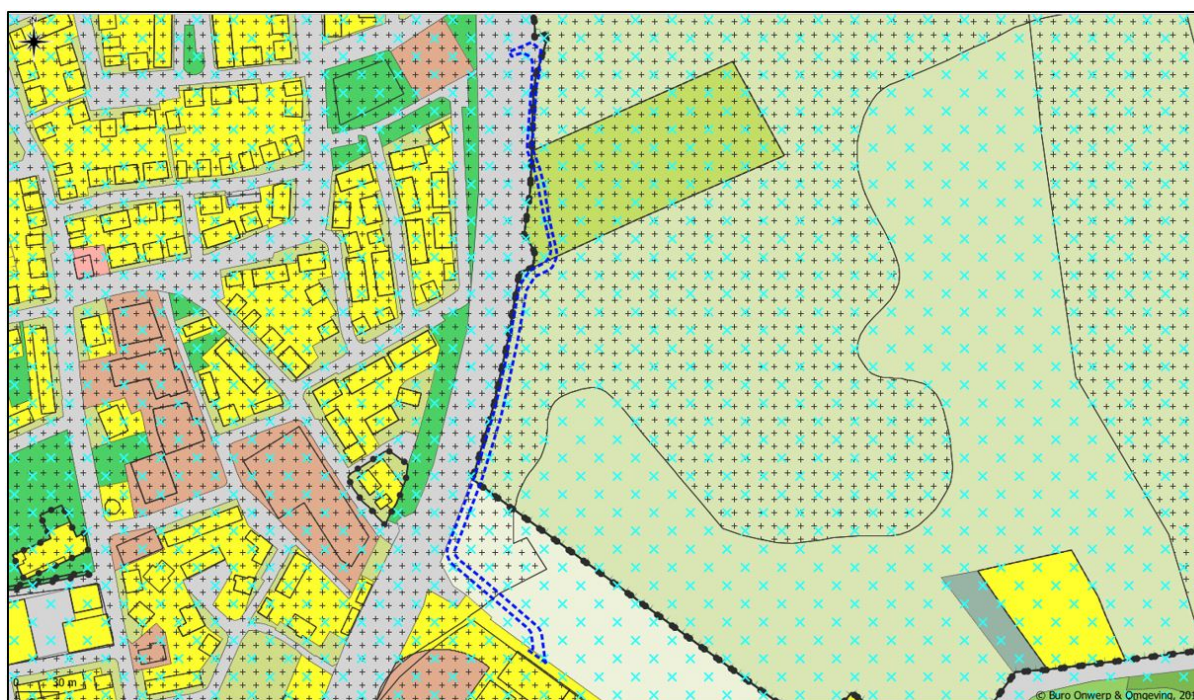


Figuur 1.2 Begrenzing besluitgebied

1.3 Geldende planologische situatie

De vigerende juridisch-planologische situatie van het besluitgebied is deels vastgelegd in bestemmingsplan 'Olst', vastgesteld door de gemeenteraad van Olst-Wijhe bij besluit van 16 februari 2009 en deels vastgelegd in bestemmingsplan 'Buitengebied', vastgesteld door de gemeenteraad van Olst-Wijhe bij besluit van 21 mei 2012.

Op de navolgende afbeelding is een fragment van de verbeeldingen van de geldende bestemmingsplannen opgenomen. De globale begrenzing van het besluitgebied is aangeduid met een blauw kader. Voor de exacte begrenzing wordt verwezen naar Bijlage 1.



Figuur 1.3 Fragment verbeelding geldende bestemmingsplan

Binnen de grenzen van het voorliggende besluitgebied gelden de bestemming 'Recreatie - Dagrecreatie' met een functieaanduiding 'volkstuin' en de bestemmingen 'Agrarisch met waarden - Landschapswaarden', 'Agrarisch' en 'Verkeer - Railverkeer'.

De gronden binnen het besluitgebied met de bestemming 'Recreatie - Dagrecreatie' zijn uitsluitend bestemd voor een volkstuincomplex met bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en water. De gronden binnen het besluitgebied met de bestemming 'Agrarisch met waarden -Landschapswaarden' zijn bestemd voor akker- en vollegrondtuinbouw, grondgebonden veehouderij, sierteelt en boomkwekerij, fruitteelt, intensieve kwekerij waarbij intensieve veehouderij en glastuinbouw zijn uitgesloten. De gronden binnen het besluitgebied met de bestemming 'Agrarisch' zijn bestemd voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf dan wel het weiden van vee en/of het verbouwen van gewassen. De gronden binnen het besluitgebied met de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' zijn bestemd voor spoorwegvoorzieningen, met daarbijbehorende andere bouwwerken, wegen, parkeervoorzieningen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, groenvoorzieningen en al dan niet gelijkvloerse kruisingen met wegen en water.

Voor het besluitgebied zijn tevens het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeren' en het bestemmingsplan 'Archeologie' van toepassing. Het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeren' betreft een thematische herziening om het parkeerbeleid van de gemeente Olst-Wijhe te borgen in een bestemmingsplan. Volgens het bestemmingsplan 'Archeologie' hebben de gronden naast de voorkomende bestemmingen, de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 1'. Daar waar sprake is van deze dubbelbestemming geldt een hoge archeologische verwachtingswaarde. Volgens de planregels is bij bodemingrepen groter dan 100 m² binnen de bebouwde kom, of 2.500 m² buiten de bebouwde kom en dieper dan 50 cm eerst archeologisch onderzoek noodzakelijk. Dit geldt ook voor werkzaamheden in gronden, het planten van diepwortelende beplanting, vergraven van gronden, etc.

De realisatie van een calamiteitenroute is op basis van de geldende bestemmingsplannen niet (geheel) mogelijk. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Olst-Wijhe heeft daarom het voornemen om met toepassing van artikel 2.11 in samenhang met artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3,

van de Wabo een omgevingsvergunning te verlenen voor onderhavig initiatief. Hiertoe is voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het plan. In Hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met het besluitgebied en de ontwikkeling. Daarna wordt in Hoofdstuk 4, Hoofdstuk 5, Hoofdstuk 6 en Hoofdstuk 7 in gegaan op de diverse omgevingsaspecten. Hoofdstuk 8 behandelt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. De ruimtelijke onderbouwing sluit af met een concluderend hoofdstuk Hoofdstuk 9.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. Met de calamiteitenroute wordt er een alternatieve spoorwegovergang geboden aan de hulpdiensten, enkel voor het geval de spoorwegovergang ter plaatse van de Jan Hooglandstraat is afgesloten.

2.1 Verkeerskundige situatie Olst

2.1.1 Algemeen

Reeds sinds lange tijd is er sprake van diverse ontwikkelingen die van invloed zijn op de verkeerskundige situatie binnen de gemeente Olst-Wijhe. In de loop der jaren zijn naar aanleiding daarvan diverse onderzoeken uitgevoerd, hebben er meerdere overleggen plaatsgevonden en zijn diverse beleidsstukken opgesteld. Onderstaand geeft, in chronologische volgorde, een beeld van hoe de besluitvorming omtrent de verkeerssituatie in Olst-Wijhe de afgelopen jaren tot stand is gekomen

2.1.2 Verkeersvisie Olst-Wijhe (maart 2009)

In maart 2009 is door de gemeente Olst-Wijhe de 'Verkeersvisie Olst-Wijhe' vastgesteld'. De aanleiding voor de visie was dat de gemeente destijds al te maken had met diverse bouwplannen en verkeerskundige ontwikkelingen. In de visie wordt beschreven dat het oost- west verkeer afgewikkeld wordt via het centrum (Kornet van Limburg Stirumstraat en Jan Hooglandstraat) en dat dit tot overlast zorgt in het centrum. Met name in verband met veiligheid en flexibiliteit in het verkeerssysteem is geadviseerd een studie uit te voeren naar een noordelijke- of zuidelijke rondweg en een tweede spoorwegovergang in Olst.

2.1.3 Verkeersstudie Olst-Wijhe (november 2016)

Mede ten behoeve van de 'Structuurvisie Olst-Wijhe' (december 2017), is in november 2016 door Goudappel Coffeng een 'Verkeersstudie Olst-Wijhe' opgesteld. Ten tijde van de verkeersvisie uit 2009 waren er nog geen directe maatregelen nodig om de verkeerssituatie te verbeteren in de gemeente. Die situatie is met de verkeersstudie herzien. Uit de verkeersstudie blijkt dat er in Olst inmiddels sprake is van een aantal verkeersvraagstukken. Gebleken is dat maatregelen nu wel nuttig en noodzakelijk zijn. In hoofdzaak spelen hierbij twee grote problemen, namelijk:

- Er is sprake van een te hoge verkeersintensiteit op met name de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat; De grote hoeveelheid auto's en vrachtwagens door de kern, gecombineerd met het al aanwezige langzame verkeer, leveren verkeersonveilige situaties op en verminderen de leefbaarheid van het dorp Olst.
- Er is momenteel maar één spoorwegovergang in het dorp Olst; dit heeft voor de bereikbaarheid van met name de hulpverleningsdiensten gevolgen; daarnaast levert een enkele spoorwegovergang verkeersgevaarlijke situaties op ter hoogte en in de nabijheid van die overgang.

In de studie is vervolgens onderzoek gedaan naar een noordelijke en/of een zuidelijke randweg, waaruit is gebleken dat het nuttig en noodzakelijk is om één rondweg te realiseren, waarbij een noordelijke variant de voorkeur had. Verder wordt, in combinatie met een rondweg, als optie aangehaald om de spoorwegovergang ter plaatse van de Jan Hooglandstraat exclusief toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers.

2.1.4 Verdiepend en verbreed onderzoek (juni 2017)

Naar aanleiding van de verkeersstudie uit 2016, de zienswijzen vanuit de Provincie Overijssel en de vele vragen en opmerkingen van belanghebbenden, die op de concept Structuurvisie Olst-Wijhe zijn gekomen is in juni 2017 door Goudappel en Coffeng een 'Verdiepend en verbreed onderzoek' uitgevoerd. In de studie zijn een aantal mogelijke (combinatie van) maatregelen besproken en beoordeeld, waaronder de voorkeursvariant van de gemeente om een noordelijke randweg te realiseren. In het onderzoek wordt echter geconcludeerd dat een noordelijke randweg onvoldoende effect heeft om de verkeersknelpunten voldoende op te lossen. Geadviseerd is om, voordat een eventuele keuze voor een (pakket) aan maatregelen wordt gemaakt, de potentiële opties uit te werken en financieel door te rekenen.

2.1.5 Structuurvisie Olst-Wijhe: Ruimte voor initiatief en innovatie (december 2017)

Op 4 december 2017 is de 'Structuurvisie Olst-Wijhe: Ruimte voor initiatief en innovatie' door de raad vastgesteld. In de Structuurvisie Olst-Wijhe wordt ingezet op sterke dorpen, waar leefbaarheid en veiligheid grote prioriteit hebben. Een specifiek element in de Structuurvisie is de problematiek rondom de verkeerssituatie en leefbaarheid in Olst. De visie van de gemeente op de verkeerssituatie en leefbaarheid in Olst is het scheiden en spreiden van het langzaam (voetgangers, fietsers en snorfietsen) en gemotoriseerd verkeer over meerdere spoor kruisingen.

2.1.6 Uitwerking verkeersonderzoek Olst: Scheiden en spreiden (juli 2018)

Naar aanleiding van de visie van de gemeente in de structuurvisie voor het scheiden van het langzaam en gemotoriseerd verkeer en voor het spreiden van het langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen is in juli 2018 door Goudappel en Coffeng het document 'Uitwerking verkeersonderzoek Olst: Scheiden en spreiden' opgesteld. Hieruit zijn de navolgende uit te werken denkrichtingen ontstaan:

- de inrichting van de Jan Hooglandstraat verbeteren;
- een tunnel voor langzaam verkeer ten zuiden van de Jan Hooglandstraat (bijvoorbeeld ter hoogte van het station);
- het gebruiken van de bestaande beveiligde spoor kruising bij de Enkweg.

In het rapport worden een aantal aanbevelingen gedaan om de gehele leefkwaliteit en verkeersveiligheid van de kern Olst en het even ten oosten gelegen Boskamp te verbeteren. Voor de verbetering van de fietsvoorziening van de Jan Hooglandstraat worden twee opties genoemd. Optie 1 is om de weg te herinrichten met een verhoogd fietspad en (voorkeurs)optie 2 is een optimalisatie van het bestaande profiel met smallere rijlopers en bredere fietsstukken. Daarnaast is voor wat betreft de mogelijke opties voor een ongelijke spoor kruising beoordeeld dat een tunnel ter plaatse van de Ter Stegestraat de voorkeur heeft. Verder worden de navolgende aanbevelingen gedaan over de bestaande gelijkvloerse spoor kruising bij de Enkweg:

- Spoor kruising niet verplaatsen, maar behouden.
- Bestaand pad tussen spoor kruising Enkweg en Averbergen voorzien van grintbeton (of iets dergelijks) en inrichten als een calamiteitenroute die gebruikt kan worden als de spoorwegovergang Jan Hooglandstraat voor langere tijd buiten gebruik is door een calamiteit.

2.1.7 Ambtelijke besluitvorming (oktober 2018)

Op 15 oktober 2018 heeft de raad van de gemeente Olst-Wijhe vervolgens besloten om een aantal concrete projecten op te starten om daarmee de ruimtelijke kwaliteit (leefbaarheid) en veiligheid van Olst te verbeteren. De aanleg van de calamiteitenroute is één van deze projecten.

2.2 Huidige situatie

Het besluitgebied is gelegen in het buitengebied, aan de noordoostzijde, van Olst. In de huidige situatie betreft het deels een onverhard pad en deels weiland. Het pad ontsluit het ter plaatse aanwezige volkstuinencomplex ('Ter Stege'). Nabij de weg Averbergen doorkruist het tracé een sloot. De calamiteitenroute loopt parallel aan het spoortracé dat verhoogd in het landschap is gelegen.

De navolgende afbeeldingen geet een impressie van de huidige situatie in het besluitgebied.



Figuur 2.1 Impressie huidige situatie besluitgebied



Figuur 2.2 Impressie huidige situatie besluitgebied

2.3 Toekomstige situatie

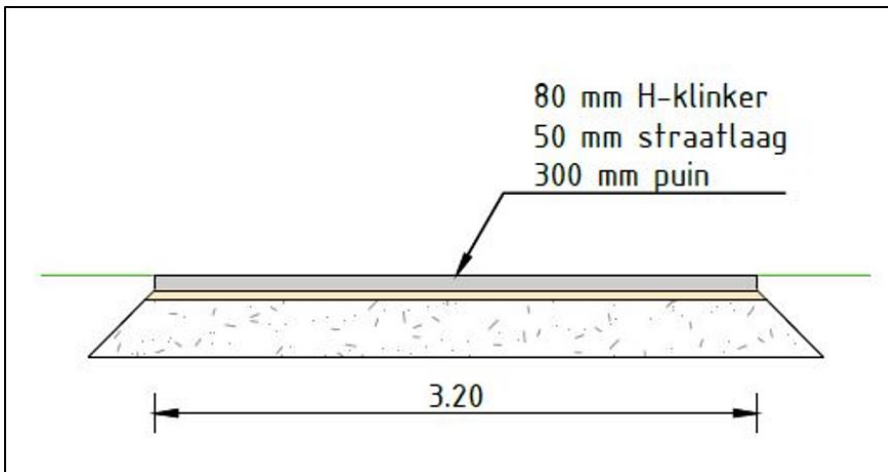
2.3.1 Algemeen

Het voornemen bestaat om in het besluitgebied een calamiteitenroute te realiseren. Met het initiatief wordt een alternatieve route geboden aan hulpdiensten om snel het spoor over te steken. De route is enkel voor hulpdiensten beschikbaar en enkel in het geval dat de reguliere spoorwegovergang bij de Jan Hooglandstraat is afgesloten.

2.3.2 Calamiteitenroute

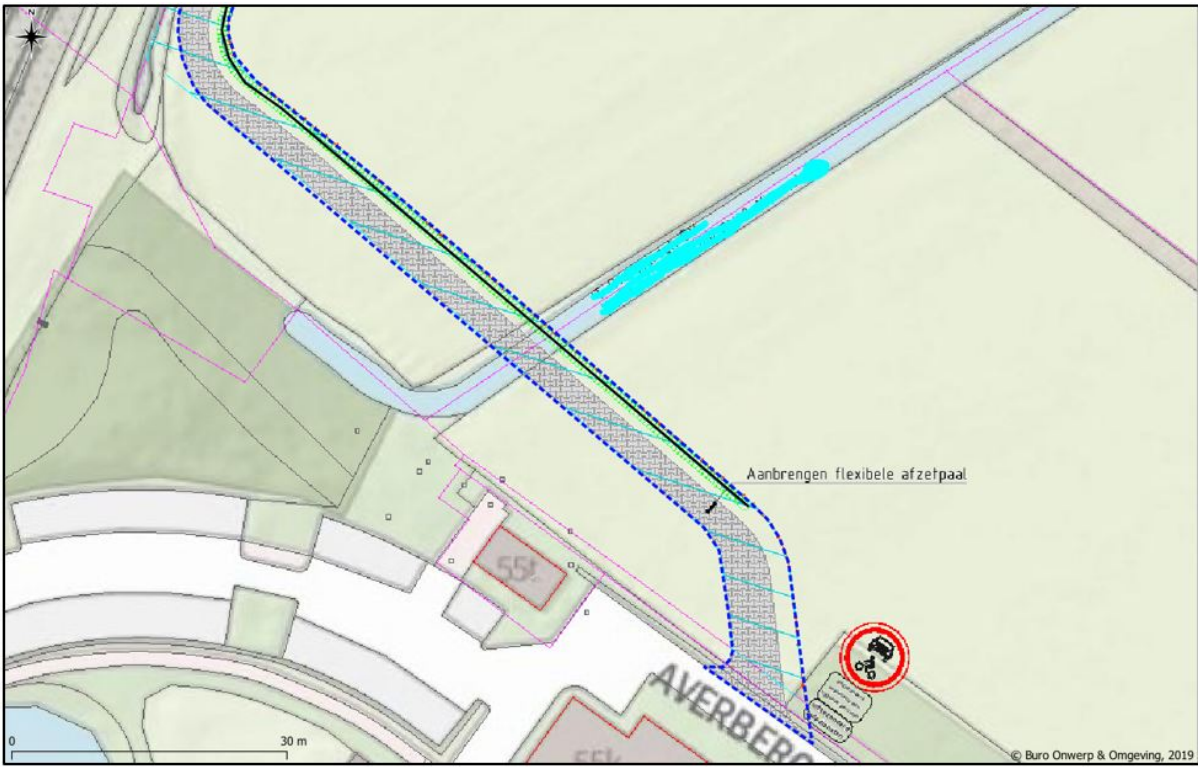
Het tracé sluit aan de noordzijde aan op de spoorwegovergang ter plaatse van de Enkweg en aan de zuidzijde op de openbare weg Averbergen. Ter hoogte van de Enkweg gaat het tracé richting het zuiden over de huidige toegangsweg van het volkstuintencomplex. Het tracé loopt vervolgens parallel aan het spoor door richting de Averbergen. Echter, aangezien ter plaatse het voornemen bestaat om een fietstunnel aan te leggen buigt het tracé van de calamiteitenroute af richting het oosten om vervolgens aan te sluiten op de Averbergen.

Het tracé heeft een lengte van circa 500 m. De calamiteitenroute wordt verhard met zogenaamde H-klinkers op een puinbaan. Het wegprofiel zal 3,20 m breed zijn.



Figuur 2.2 Dwarsdoorsnede wegprofiel

Ten zuiden van het volkstuintencomplex zal aan de oostzijde van het tracé een sloot worden gerealiseerd om afstromend hemelwater ter plaatse te infiltreren. Verder worden, om sluipverkeer te voorkomen, ter hoogte van het volkstuintencomplex en ter hoogte van de Averbergen flexibele afzetspalen geplaatst. In geval van nood kunnen afzetspalen door de hulpdiensten bediend worden.



Figuur 2.3 Impressie van de calamiteitenroute, de naastgelegen sloot en flexibele afzetting

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgesteld op 13 maart 2012. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Het kabinet beschrijft in de Structuurvisie onder andere in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

De SVIR vervangt verschillende nota's, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren.

Conclusie

Met de ontwikkelingen binnen het besluitgebied zijn geen nationale belangen gemoed.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden, aangevuld met diverse wijzigingen, waaronder de wijziging van 18 mei 2016 voor de Grote Rivieren. In het Barro, beter bekend als de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte, zijn een aantal nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen. Het Barro is gericht op doorwerking van deze nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Per onderwerp worden regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen zullen moeten voldoen.

Conclusie

In het besluitgebied zijn geen onderwerpen uit het Barro van toepassing waar rekening mee moet worden gehouden in onderhavige onderbouwing.

3.1.3 Ladder duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is de 'ladder duurzame verstedelijking' opgenomen: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is blijkens de geschiedenis van totstandkoming van deze bepaling beoogd zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. De ladder duurzame verstedelijking is geen blauwdruk voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen. De ladder bewerkstelligt de wens om bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling te voorzien in het toetsingskader van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Hiermee wordt de nadruk gelegd op dat in de plantoelichting wordt gemotiveerd en afgewogen wat de ontwikkelingsbehoefte van een gebied is met oog op de ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De aanleg van infrastructuur wordt niet aangemerkt als 'een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1 (onder i) van het Bro. Aangezien onderhavig initiatief niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling, kan een afweging op grond van de ladder achterwege blijven.

Conclusie

Toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking is voor dit plan niet aan de orde.

3.1.4 Conclusie rijksbeleid

Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan voldoet aan de regels en voorwaarden die gesteld worden op rijksniveau.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel en Omgevingsverordening Overijssel en Uitvoeringsmodel

Omgevingsvisie Overijssel (2017)

De Omgevingsvisie Overijssel 2017 'Beken kleur' is op 12 april 2017 vastgesteld door Provinciale Staten en is vanaf 1 mei 2017 van kracht. De provinciale Omgevingsvisie wordt elk jaar bijgewerkt. Dat gebeurt met de jaarlijkse Actualisatie. Het gaat om alle eerder vastgestelde beleidswijzigingen die nog moeten worden doorvertaald in de Omgevingsvisie.

De Omgevingsvisie Overijssel is het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel.

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie. De keuze voor inzet van deze instrumenten is bepaald aan de hand van een aantal criteria. In de Omgevingsvisie is bij elke beleidsambitie een realisatieschema opgenomen waarin is aangegeven welke instrumenten de provincie zal inzetten om de verschillende onderwerpen van provinciaal belang te realiseren.

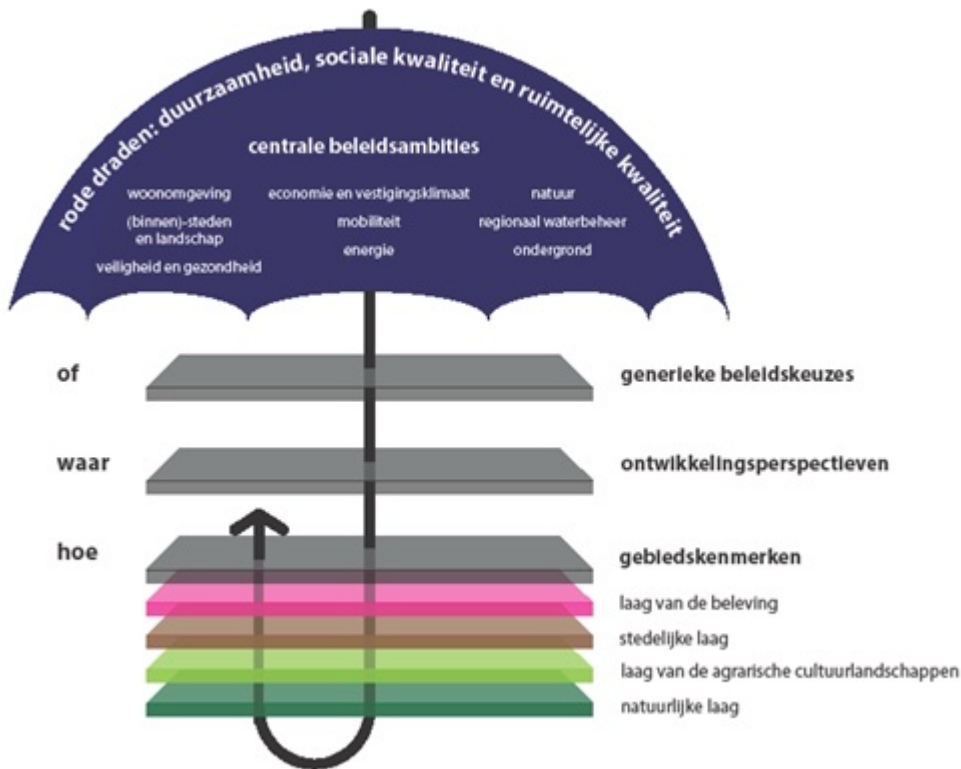
In de omgevingsvisie staat het uitvoeringsmodel centraal. Het uitvoeringsinstrument dat aan de Omgevingsvisie is gekoppeld is de Omgevingsverordening Overijssel 2017 van de provincie. In deze verordening is juridisch vastgelegd dat bij bestemmingsplannen ingegaan moet worden op de verschillende lagen zoals deze zijn vastgelegd in de catalogus gebiedskenmerken, waarbij wordt onderbouwd dat de ontwikkeling bijdraagt aan versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Een bespreking van het Uitvoeringsmodel en de beleidskeuzes van de provincie komt aan de orde in de volgende paragraaf (Omgevingsverordening Overijssel).

Omgevingsverordening Overijssel (2017)

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie Overijssel te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Om te bepalen of een initiatief bijdraagt aan de provinciale ambities wordt gebruik gemaakt van het 'Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel'. In dit uitvoeringsmodel staan de stappen of, waar en hoe centraal. Bij een initiatief voor bijvoorbeeld woningbouw, een nieuwe bedrijfslocatie, toeristisch-recreatieve voorzieningen, natuurontwikkeling en dergelijke kun je aan de hand van deze drie stappen bepalen of een initiatief binnen de geschetste visie voor Overijssel mogelijk is, waar het past en hoe het uitgevoerd kan worden. De eerste stap, het bepalen van de of-vraag, lijkt in strijd met de wens zoveel mogelijk ruimte te willen geven aan nieuwe initiatieven. Met het faciliteren van initiatieven moet echter wel gekeken worden naar de (wettelijke) verantwoordelijkheden zoals veiligheid of gezondheid. Het uitvoeringsmodel maakt helder wat kan en wat niet kan. Om een goed evenwicht te vinden tussen het bieden van ruimte aan initiatieven en het waarborgen van publieke belangen, varieert de provinciale sturing: soms normstellend, maar meestal richtinggevend of inspirerend. Navolgend is een schematische afbeelding weergegeven van het uitvoeringsmodel.



Figuur 3.1 Schematische weergave uitvoeringsmodel

Hierna worden de lagen nader toegelicht.

Of - generieke beleidskeuzes

Maatschappelijke opgaven zijn leidend in ons handelen. Allereerst is het dan ook de vraag of er een maatschappelijke opgave is. Of een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidkeuzes van EU, Rijk of provincie. Denk hierbij aan beleidskeuzes om basiskwaliteiten als schoon drinkwater en droge voeten te garanderen. Maar ook aan beleidskeuzes om overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantorenlocaties – en daarmee grote financiële en maatschappelijke kosten – te voorkomen. In de omgevingsvisie zijn de provinciale beleidskeuzes hieromtrent vastgelegd.

De generieke beleidskeuzes zijn vaak normstellend. Dit betekent dat ze opgevolgd moeten worden: het zijn randvoorwaarden waarmee iedereen rekening moet houden vanwege zwaarwegende publieke belangen. De normstellende beleidskeuzes zijn vastgelegd in de omgevingsverordening.

Waar - ontwikkelingsperspectieven

Na het beantwoorden van de of-vraag, is de vraag waar het initiatief past of ontwikkeld kan worden. In de omgevingsvisie op de toekomst van Overijssel onderscheidt de provincie zes ontwikkelingsperspectieven. Deze ontwikkelingsperspectieven schetsen een ruimtelijk perspectief voor een combinatie van functies en geven aan welke beleids- en kwaliteitsambities leidend zijn. De ontwikkelingsperspectieven geven zo richting aan waar wat ontwikkeld zou kunnen worden.

De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend. Dit betekent dat er ruimte is voor lokale afweging: een gemeente kan vanwege maatschappelijke en/of sociaal-economische redenen in haar

Omgevingsvisie en bestemmings- of omgevingsplan een andere invulling kiezen. Die dient dan wel te passen binnen de – voor dat ontwikkelingsperspectief – geldende kwaliteitsambities. Daarbij dienen de nieuwe ontwikkelingen verbonden te worden met de bestaande kenmerken van het gebied, conform de Catalogus Gebiedskenmerken (de derde stap in het uitvoeringsmodel). Naast ruimte voor een lokale afweging ten aanzien van functies en ruimtegebruik, is er ruimte voor een lokale invulling van de begrenzing: de grenzen van de ontwikkelingsperspectieven zijn signaleringsgrenzen.

Hoe - gebiedskenmerken

Nieuwe ruimtelijke opgaven wil de provincie verbinden met bestaande gebiedskenmerken. De gebiedskenmerken spelen zo een belangrijke rol bij de vraag hoe een initiatief invulling kan krijgen. Onder gebiedskenmerken wordt verstaan: de ruimtelijke kenmerken van een gebied of een gebiedstype die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebied of gebiedstype.

Er worden vier lagen onderscheiden:

1 Natuurlijke laag

De natuurlijke laag is de laag van de bodem, het reliëf, het watersysteem en de natuur die zich hier 'van nature' op vestigt. In de natuurlijke laag onderscheiden we gebiedstypen. Voor het besluitgebied geldt gebiedstype: Rivierengebieden (oeverwallen).

2 Laag van het agrarische cultuurlandschap

De tweede laag beschrijft het palet van agrarische cultuurlandschappen met hun dragende structuren en nederzettingvormen. Deze laag is het resultaat van de wisselwerking tussen verschillen in de natuurlijke ondergrond en de manier waarop gebieden in cultuur werden – en worden – gebracht. In de laag van het agrarisch cultuurlandschap worden een aantal gebiedstypen onderscheiden. Voor het besluitgebied geldt gebiedstype: riviergebieden (oeverwallen).

3 Stedelijke laag

De stedelijke laag is de laag van de steden, dorpen, verspreide bebouwing, wegen, spoorwegen en waterwegen. Het gaat in deze laag om de dynamiek van de steden en de grote infrastructurele verbindingen, maar ook om de rust van de dorpen en de landelijke wegen en paden. In de stedelijke laag onderscheiden we gebiedstypen. Het besluitgebied is niet opgenomen in de stedelijke laag.

4 Laag van de beleving

In de laag van de beleving komen de natuurlijke, functionele en sociale processen bij elkaar. Dit is de laag die gaat over de beleefbaarheid van ruimtelijke kwaliteit, identiteit en tijdsdiepte, van recreatieve gebruiksmogelijkheden die een belangrijke rol spelen bij de waardering van de leefomgeving. In de laag van de beleving onderscheiden we gebiedstypen. Het besluitgebied is gelegen in gebiedstype: bakens in de tijd (IJssellinie inundatieveld).

Toetsing van het initiatief aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Indien het concrete initiatief wordt getoetst aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

Of - Generieke beleidskeuzes

Het besluitgebied ligt in de boringsvrije zone Salland Diep. In een boringsvrije zone bevinden zich beschermende bodemlagen tussen het maaiveld en het watervoerende pakket waaraan het grondwater wordt onttrokken. Onder Salland ligt een zoetwater voorraad die goed is beschermd door een aaneengesloten dikke kleilaag. Voor dit watervoerende (diepe) pakket onder Salland geldt al sinds 1991 dat onttrekkingen alleen worden toegestaan voor de openbare drinkwatervoorziening en voor hoogwaardig industrieel gebruik waarop de Warenwet van toepassing is. De aanduiding heeft geen gevolgen voor de onderhavige ontwikkeling.

Bij de afweging in de eerste fase 'generieke beleidskeuzes' blijkt dat met name het artikel 2.1.5 (Ruimtelijke kwaliteit) van de Omgevingsverordening Overijssel van toepassing is. Daarnaast wordt de voorgenomen ontwikkeling tevens getoetst aan artikel 2.1.3 (Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik) van de Omgevingsverordening Overijssel.

Artikel 2.1.5, lid 1: Ruimtelijke kwaliteit

In de toelichting op bestemmingsplannen wordt onderbouwd dat de nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken.

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.5, lid 1 van de Omgevingsverordening Overijssel

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. Met de ontwikkeling wordt de veiligheid van Olst wordt aanzienlijk verbeterd. De aansluiting van het voornemen bij de geldende gebiedskenmerken komt in het vervolg van dit hoofdstuk aan de orde. Gelet op voorgaande wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling in overeenstemming is met artikel 2.1.5, lid 1 van de Omgevingsverordening Overijssel.

Artikel 2.1.3 Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag (bouwen en verharden) leggen op de groene omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt:

- dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;
- dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut.

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.3 van de Omgevingsverordening Overijssel

Met onderhavig initiatief wordt extra ruimtebeslag geclaimd door het verharden van de groene omgeving. Het initiatief vindt namelijk deels plaats op grasland. Uit de verschillende onderzoeken/studies die hebben plaatsgevonden voorafgaand aan het initiatief (zoals beschreven in paragraaf 2.1), blijkt dat het tracé op deze locatie de meest geschikte plek is voor de realisatie van een calamiteitenroute.

Voor het overige zijn er in het kader van de 'generieke beleidskeuzes' geen aspecten die nadere onderbouwing behoeven.

Waar - Ontwikkelingsperspectieven

In dit geval zijn vooral de ontwikkelingsperspectieven van de stedelijke netwerken met elkaar (connectiviteit) en ervoor zorgen dat de stedelijke netwerken elkaar onderling versterken en aanvullen (complementariteit). Het gaat daarnaast om het behouden/vergroten van de kwaliteit van woonomgevingen en werklocaties. Het besluitgebied is op de Ontwikkelingsperspectievenkaart aangemerkt als 'Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken'. In de navolgende afbeelding is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen.



De steden en dorpen buiten de stedelijke netwerken mogen altijd bouwen voor de lokale behoefte aan wonen, werken en voorzieningen, inclusief lokaal gewortelde bedrijvigheid, mits onderbouwd en regionaal afgestemd. Herstructurering en transformatie van de woon-, werk-, voorzieningen- en mixmilieus moeten deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken. Herstructurering en transformatie bieden kansen om te anticiperen op klimaatverandering (bijvoorbeeld door ruimte voor groen, natuur en water te reserveren). Van belang is de stedelijke ontwikkeling altijd af te stemmen op de kenmerken van het watersysteem, bijvoorbeeld in laaggelegen gebieden bij bouwen en evacuatieplannen rekening houden met risico's op overstroming of wateroverlast. Herstructurering en transformatie kunnen ook bijdragen aan de energietransitie (door het nemen van energie-efficiënte maatregelen en/of het opwekken van duurzame energie door bijvoorbeeld het aanwezige dakoppervlak te benutten).

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. Met de calamiteitenroute wordt de veiligheid van Olst aanzienlijk verbeterd. De ontwikkeling is gesitueerd buiten bestaand stedelijk gebied, maar sluit hier wel op aan. Uit de verschillende onderzoeken/studies die hebben plaatsgevonden voorafgaand aan het initiatief (zoals beschreven in paragraaf 2.1), blijkt dat het tracé op deze locatie de meest geschikte plek is voor de realisatie van een calamiteitenroute.

3.2.2 Conclusie provinciaal beleid

Het plan is in overeenstemming met het provinciaal beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Olst-Wijhe 'Ruimte voor initiatief en innovatie' (2017)

Op 4 december 2017 heeft de gemeenteraad van Olst-Wijhe de Structuurvisie Olst-Wijhe vastgesteld. In de Structuurvisie Olst-Wijhe wordt ingezet op sterke dorpen, waar leefbaarheid en veiligheid grote prioriteit hebben.

In de Structuurvisie staat op hoofdlijnen beschreven hoe de ruimtelijke ontwikkeling er voor de lange

termijn uit ziet. De visie heeft een tijdshorizon van circa tien jaar en wordt de onderlegger van nieuwe bestemmings- en omgevingsplannen en uitvoeringsprogramma's. In lijn met de gekozen aanpak bij de totstandkoming van de visie is het belangrijk dat de gemeente ruimte blijft bieden aan nieuwe ideeën en ontwikkelingen vanuit de samenleving.

De ontwikkelingen binnen de gemeente zijn in de structuurvisie geclusterd in vijf thema's. Eén van deze thema's betreft 'Bereikbaarheid en mobiliteit (infrastructuur, veiligheid en openbaar vervoer)'. Volgens de structuurvisie ondervinden de inwoners van Olst hinder van de hoeveelheid en combinatie van vracht-, personen- en fietsverkeer. Met name op de Jan Hooglandstraat en Kornet van Limburg Stirumstraat wordt hier veel overlast ervaren wat betreft verkeersveiligheid, geluid en oversteekbaarheid. Dit wordt met name veroorzaakt door de vele vrachtbewegingen van en naar de bedrijven aan de Industrieweg en het feit dat er slechts één spoorwegovergang (Jan Hooglandstraat) in het dorp aanwezig is en er daarom geen andere logische route beschikbaar is. De totale hoeveelheid verkeer op genoemde straten is gestaag gegroeid de afgelopen decennia. Omdat de verwachting is dat de hoeveelheid verkeer blijft groeien, wordt de wens voor een structurele oplossing steeds groter.

Conclusie

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. Met de calamiteitenroute wordt er een alternatieve spoorwegovergang geboden aan de hulpdiensten. Met het initiatief wordt de veiligheid van Olst aanzienlijk verbeterd. Op basis hiervan kan worden gesteld dat onderhavige ontwikkeling past binnen het structuurvisie van de gemeente Olst-Wijhe.

3.3.2 Verkeersvisie Olst-Wijhe (2009)

In maart 2009 is door de gemeente Olst-Wijhe de 'Verkeersvisie Olst-Wijhe' vastgesteld'. De aanleiding voor de visie was dat de gemeente destijds al te maken had met diverse bouwplannen en verkeerskundige ontwikkelingen. In de visie wordt onder andere beschreven dat het oost- west verkeer in Olst afgewikkeld wordt via het centrum (Kornet van Limburg Stirumstraat en Jan Hooglandstraat) en dat dit tot overlast zorgt in het centrum. Met name in verband met veiligheid en flexibiliteit in het verkeerssysteem is geadviseerd een studie uit te voeren naar een noordelijke- of zuidelijke rondweg en een tweede spoorwegovergang in Olst. Ten tijde van de verkeersvisie uit 2009 waren er echter nog geen directe maatregelen nodig om de verkeerssituatie te verbeteren in de gemeente. Zoals beschreven in paragraaf 2.1 is met de in november 2016 door Goudappel Coffeng uitgevoerde 'Verkeersstudie Olst-Wijhe' deze conclusie herzien en zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd waarvan als gevolg in de Structuurvisie Olst-Wijhe is opgenomen dat de wens bestaat voor structurele oplossingen.

Conclusie

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. Met de calamiteitenroute wordt er een alternatieve spoorwegovergang geboden aan de hulpdiensten. Met het initiatief wordt de veiligheid van Olst aanzienlijk verbeterd. Het plan is in overeenstemming met de Verkeersvisie Olst-Wijhe.

3.3.3 Landschapsontwikkelingsplan (LOP 2008)

Op 24 november 2008 is door de gemeenteraad van Olst-Wijhe het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) vastgesteld. De kern van het LOP is versterking van al bestaand landschap, behoud van streekeigen kenmerken en het tegengaan van verloedering. Het plan gaat uit van bestaande kwaliteiten en potenties van het landschap en beschrijft de gewenste ontwikkelingen. Het biedt een kader om ruimtelijke ingrepen in het landschap te toetsen en is een belangrijk hulpmiddel voor het garanderen en verbeteren van de kwaliteit van het landschap.

Het besluitgebied is in het LOP gelegen in deelgebied 'Rivierengebied: oeverwal'. De oeverwallen worden van oudsher gekenmerkt door een kleinschalige opbouw die bestaat uit bebouwingskernen, enken, boomgaarden, erven met erfbeplanting en kavelgrensbeplantingen. Veel boomgaarden zijn geroid en kavelgrensbeplantingen zijn verdwenen. Het landschapsbeleid is gericht op het versterken van de ruimtelijke structuur en de eigen identiteit van de oeverwallen. Binnen het besluitgebied zijn geen waardevolle gebieden gelegen die extra bescherming behoeven.

Conclusie

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute parallel aan de spoorweg waardoor er geen streekeigen kenmerken en/of waarden verdwijnen. Het initiatief is daarmee niet in strijd met het LOP.

3.3.4 Conclusie gemeentelijk beleid

Het plan is in overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

3.4 Conclusie

Het voornemen voldoet aan het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Het beleid heeft geen invloed op de juridische regeling van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Ruimtelijke aspecten

4.1 Landschappelijke inpassing

De huidige landschapskenmerken (zie ook Provinciaal beleid) worden gehandhaafd waardoor de aanleg van de calamiteitenroute geen afbreuk doet aan deze kenmerken en waarden.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Algemeen

Op basis van artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a, van het Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst, hoe er wordt omgegaan met de aspecten archeologie en cultuurhistorie. De bescherming van archeologische waarden is verankerd in de Erfgoedwet. Het belangrijkste doel van deze wet is de bescherming van de aanwezige en de te verwachten archeologische waarden door het reguleren van bodemverstorende activiteiten.

4.2.2 Toetsing

Archeologie

Het besluitgebied ligt volgens de Archeologische verwachtingskaart van de gemeente Olst-Wijhe deels in een gebied met een hoge archeologische verwachting binnen de dorpskern van 1832 die tevens een hoge archeologische verwachting kent. Voor het besluitgebied geldt de hoogste verwachting als leidraad om te bepalen of archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Voor onderhavige situatie is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij verstoringsoppervlakten groter dan 100 m² en dieper dan 0,5 m -mv. Onderhavig initiatief voorziet in bodemingrepen ter plaatse van een gebied van ± 2.650 m². Om die reden is in januari 2020 door Hamaland Advies een archeologisch onderzoek uitgevoerd¹. Het onderzoek is opgenomen als Bijlage 3.

Archeologisch bureauonderzoek

Met behulp van de bekende geologische, landschappelijke, aardkundige, archeologische en historische gegevens in en rond het besluitgebied is de archeologische verwachting binnen het besluitgebied bepaald. De gespecificeerde archeologische verwachting voor het besluitgebied is opgenomen in navolgende tabel.

Periode	Verwachting	Verwachte vindplaatstypen	Verwachte grondlaag (diepte)
Tweede Wereldoorlog	Middelhoog ²⁴	Bunkers, (tank)versperringen, geschut opstellingen, loopgraven, mangaten, overstoven betonbouw, barakken	in of direct onder de bouwvoor tot ca. 0,40 m-mv.
Vroege Middeleeuwen - Nieuwe Tijd	Middelhoog met uitzondering van het meest zuidelijke deel t.p.v. erf Heer Greves (hoog)	Resten van oude akkers, esgreppels, sloten, ontginningssporen, oude zandpaden, oude bebouwing en erf 'Heer van Greves Hofstede'	in of direct onder de bouwvoor in de zandige klei op 0,40 m-mv tot ca. 1,40 m-mv
Romeinse Tijd	Middelhoog	Nederzettingsterreinen, begravingen	Top van het dekzand v.a. ca. 1,40 m-mv tot max. 1,70 mv Buiten het bereik van toekomstige verstoring
Bronstijd - IJzertijd	Middelhoog	Nederzettingsterreinen, urnenvelden	Top van het dekzand v.a. ca. 1,40 m-mv tot max. 1,70 mv Buiten het bereik van toekomstige verstoring
Paleolithicum-Neolithicum	Middelhoog	Nederzettingsterreinen, jachtkampen, Vuursteenvindplaatsen en losse vuursteenstrooiingen	Top van het dekzand v.a. ca. 1,40 m-mv tot max 1,70 m-mv Buiten het bereik van toekomstige verstoring²⁵

Tabel 4.1 gespecificeerde archeologische verwachting

Op grond van de bestudeerde bronnen wordt geconcludeerd dat het besluitgebied een middelhoge verwachting heeft voor archeologische resten uit alle perioden. Om de mate van intactheid van de bodem te toetsen en daarmee de trefkans op intacte archeologische vindplaatsen te kunnen bepalen, is vervolgens een archeologisch vervolgonderzoek in de vorm van een inventariserend booronderzoek (verkennende fase) uitgevoerd. Voorafgaand aan het booronderzoek is een door het bevoegd gezag goedgekeurd Plan van Aanpak opgesteld waarin de voorwaarden zijn beschreven waaraan het booronderzoek dient te voldoen.

Booronderzoek

De op basis van het bureauonderzoek verwachte bodemopbouw binnen het plangebied komt grotendeels overeen met de tijdens het veldonderzoek aangetroffen bodems. Binnen het plangebied zijn wel laklagen (vegetatiehorizont) in de oeverafzettingen aangetroffen. Het betreft goed ontwikkelde laklagen die in potentie geschikt waren voor bewoning, maar die buiten de diepte van de geplande bodemingrepen liggen en dus niet verstoord worden door de geplande bodemingrepen. Dit advies is ter beoordeling voorgelegd aan het bevoegd gezag welke in hun selectiebesluit heeft aangegeven dat vanwege de diepte van de ontgraving voor de calamiteitenroute (0,3 m -mv) er geen vervolgonderzoek benodigd is.

Cultuurhistorie

In en rond het besluitgebied bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle elementen. Hierbij wordt opgemerkt dat de naastgelegen spoorlijn wel is aangemerkt als historische infrastructuur. Hieraan vinden echter geen wijzigingen plaats.

Rijks- en Gemeentelijke monumenten

In en in de omgeving van het besluitgebied zijn geen gemeentelijke en/of rijksmonumenten aanwezig.

4.2.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Algemeen

Bij ruimtelijke plannen moet worden aangetoond dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeer- en parkeersituatie ter plaatse.

4.3.2 Toetsing

Verkeer

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. Met de calamiteitenroute wordt er een alternatieve spoorwegovergang geboden aan de hulpdiensten. De verkeersdruk op de kruising Jan Hooglandstraat, voor wat betreft hulpdiensten, wordt hiermee verminderd. Feitelijk genereert het geen extra verkeersbewegingen. Verder kan de route enkel door hulpdiensten worden gebruikt. Met het initiatief wordt de veiligheid van Olst aanzienlijk verbeterd.

Parkeren

Er is geen sprake van een ontwikkeling die gevolgen heeft voor de parkeersituatie ter plaatse.

4.3.3 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.4 Conclusie

Conclusie

De voorgaande ruimtelijke aspecten vormen geen belemmering voor de aanleg van de calamiteitenroute.

Hoofdstuk 5 Milieuaspecten

5.1 Bodem

Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet aangetoond worden dat de bodem- en grondwaterkwaliteit ter plaatse van het besluitgebied geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Toetsing

In de toekomstige situatie is er geen sprake van een functie waarbij er personen verblijven voor een periode van twee uur of meer per dag. Wel wordt voorafgaande aan de grondwerkzaamheden, in het kader van grondverzet en arbo, onderzoek uitgevoerd naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.2 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door industrie, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen.

Toetsing

Met het initiatief worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Daarnaast is de calamiteitenroute incidenteel alleen opengesteld voor hulpdiensten voor het geval de reguliere spoorwegovergang te plaatse van de Jan Hooglandstraat (tijdelijk) is afgesloten. Gelet op het incidentele gebruik van de route heeft er geen akoestisch onderzoek plaatsgevonden.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor PM_{2,5}. Op basis van onderzoek

door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor PM_{2,5} wordt voldaan.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht, waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in een gebiedsgericht programma van het NSL. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moet worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen onder de grenswaarden bevinden, waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Toetsing

In het besluitgebied worden geen gevoelige functies beoogd zoals bedoeld in het 'Besluit gevoelige bestemmingen'. Toetsing aan de grenswaarden is daarom niet noodzakelijk.

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. Het initiatief heeft geen invloed op de luchtkwaliteit, aangezien het aantal verkeersbewegingen per saldo niet zal wijzigen. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan gezien het beperkte aantal verkeersbewegingen achterwege blijven.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan.

5.4 Externe veiligheid

Algemeen

Bepaalde maatschappelijke en bedrijfsmatige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van de risico's bij de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid of het nieuw vestigen van dergelijke activiteiten kunnen beperkingen opleggen aan de omgeving, doordat veiligheidsafstanden tussen risicovolle activiteiten en bijvoorbeeld woningen nodig zijn. Aan de andere kant is het rijksbeleid er op gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten.

De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (artikel 1 van het Bevi). Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, bejaardentehuizen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

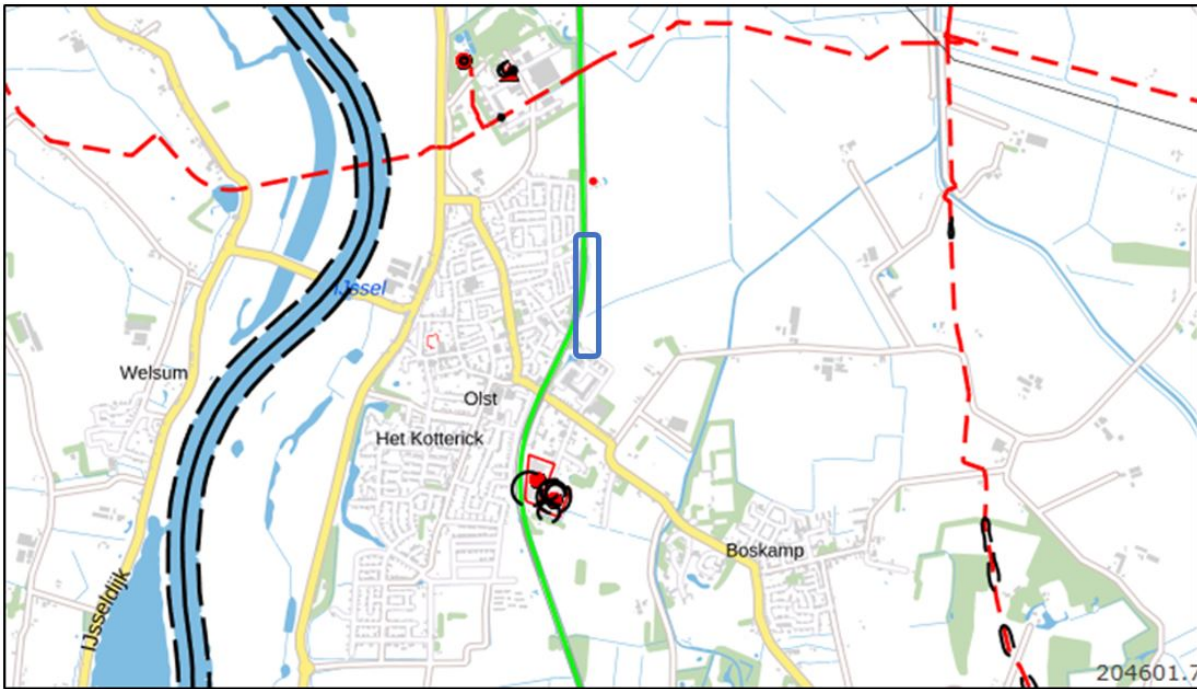
Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (art. 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Toetsing

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. Een dergelijk initiatief is niet aan te merken als een (beperkt) kwetsbaar object in de zin van het Bevi, noch kan het worden aangemerkt als een risicovolle inrichting. Het onderdeel externe veiligheid is daarmee niet aan de orde en behoeft niet verder te worden onderzocht. Voledigheidshalve is op navolgende afbeelding een fragment van de risicokaart Nederland opgenomen. De globale ligging van het besluitgebied is aangeduid met een blauw kader.



Figuur 5.1 Uitsnede risicokaart Nederland

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.5 Ongesprongen explosieven

Algemeen

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten en andere munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Tot op heden worden bij grond-, water- en wegwerkzaamheden nog dagelijks conventionele explosieven aangetroffen. Het is daarom belangrijk voortijdig duidelijkheid te verkrijgen over de mogelijke risico's die uit de toekomstige geplande werkzaamheden voort kunnen komen.

Toetsing

Uit een vooronderzoek naar niet gesprongen explosieven (NGE) dat in opdracht van ProRail uitgevoerd is voor het naastgelegen spoortracé Deventer-Zwolle, blijkt dat ter plaatse van onderhavig besluitgebied sprake is van een onverdacht gebied. Aangezien het een onverdacht gebied voor niet gesprongen explosieven betreft, hoeft er geen nadere studie te worden verricht en kunnen de geplande werkzaamheden regulier uitgevoerd gaan worden.

Conclusie

Het aspect niet gesprongen explosieven vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het initiatief.

5.6 Natuur en ecologie

Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en rondom het plangebied. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in

het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

Toetsing

Door Staring Advies is in oktober 2019 een quickscan natuurtoets uitgevoerd². Het onderzoek is als Bijlage 4 bijgevoegd. De belangrijkste resultaten zijn in de navolgende alinea's samengevat.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De kernkwaliteiten en realisatie van de ontwikkelopgaven hiervan komt niet in het geding door onderhavig initiatief. Er hoeft geen verdere toetsing uitgevoerd te worden. Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Op circa 600 meter ten westen is Natura 2000 gebied 'Rijntakken' gelegen. Verder zijn er geen Natura 2000 gebieden in de nabijheid gelegen. Vanwege de nabijheid van Natura 2000 gebied 'Rijntakken' is een AERIUS-berekening uitgevoerd³. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen als Bijlage 5. Uit de berekening(en) volgt dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Significante negatieve effecten, inclusief negatieve effecten door stikstofdepositie, op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000 gebied 'Rijntakken' zijn daarmee op voorhand uit te sluiten.

Soortenbescherming

Flora

Beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen en worden ook niet verwacht. De Wet natuurbescherming wordt voor de soortgroep flora niet overtreden.

Broedvogels

Uit literatuurstudie blijkt dat in de omgeving van het plangebied de gierzwaluw, huismus, ransuil en steenuil voorkomen, waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn. Tijdens het veldbezoek zijn geen van deze soorten waargenomen in het plangebied. Wel is het plangebied voor sommige soorten geschikt als fourageer- of nestgebied maar is niet van essentieel belang voor deze soorten. Werkzaamheden moeten daarom buiten het broedseizoen worden uitgevoerd. Dit geldt met name voor kap- en snoeiwerkzaamheden. Voor de overige werkzaamheden wordt aanbevolen om ruim voor aanvang van het broedseizoen te beginnen om te voorkomen dat broedvogels zich gaan vestigen in het plangebied. Het broedseizoen ligt, afhankelijk van de weeromstandigheden en aanwezige soorten, ruwweg tussen 15 maart en 15 juli. Broedgevallen buiten deze periode zijn ook beschermd.

Grondgebonden zoogdieren

Uit de omgeving van het plangebied zijn waarnemingen van de strikt beschermde otter bekend. Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van)zoogdieren aangetroffen in het plangebied. Het is aannemelijk dat algemene soorten als bunzing, eekhoorn, egel, konijn, steenmarter en algemene (spits)muizen het plangebied als foerageergebied/leefgebied gebruiken. Ook een tijdelijke dagrustplaats van een soort als egel, haas, konijn of steenmarter, in de dichte bosschage in het oostelijk deel van het plangebied is mogelijk. Voor deze soorten geldt, met uitzondering van de eekhoorn en steenmarter, in provincie Overijssel vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Sporadisch kan de steenmarter het plangebied doorkruisen of als foerageergebied gebruiken. Er is geen sprake van een vaste rust- en verblijfplaats of een essentieel leefgebied. Aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze beschermde zoogdiersoort en/of het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk. Het voorkomen van de beschermde eekhoorn is alleen ontheffingsplichtig wanneer er vaste verblijfplaatsen (boomnesten)

aanwezig zijn. Hiervan is geen sprake in het plangebied. Aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze beschermde zoogdier soort en/of het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk. Uit de omgeving van het plangebied zijn waarnemingen van de strikt beschermde otter bekend. Het plangebied is ongeschikt als leefgebied voor de soort. Door de beperkte omvang van de geplande ontwikkelingen en de fysieke afstand tot de dichtstbijzijnde leefgebieden, zal geen sprake zijn van verstoring van de otter. Aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze soort en/of het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk.

Vleermuizen

Aanvullend onderzoek voor vleermuizen is niet noodzakelijk, aangezien de geplande bomenkap geen negatief effect hebben op verblijfplaatsen, vliegroutes of foerageergebieden van vleermuizen.

Overige soortgroepen

Gezien het ontbreken van geschikt leefgebied zijn beschermde amfibieën, reptielen, vissen en/of ongewervelde dieren, met uitzondering van enkele algemene soorten als bruine kikker en gewone pad, niet te verwachten in het plangebied. Voor deze soorten geldt in de provincie Overijssel automatisch de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ingrepen. Het uitvoeren van een aanvullend onderzoek of het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk voor deze soort(groep)en.

Conclusie

Het aspect natuur en ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het initiatief.

5.7 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies of milieuhinderveroorzakende functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu binnen en buiten het besluitgebied mogelijk is. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van nieuwe gevoelige functies.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies is de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009) als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat onder andere om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Voor gemengde gebieden kunnen de aanbevolen richtafstanden met één stap worden verminderd. De afstand wordt gemeten vanaf de grens van de locatie van de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande gevoelige functies.

Toetsing

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van een calamiteitenroute. Het realiseren van een calamiteitenroute wordt niet gerekend tot de bedrijven/activiteiten zoals bedoeld in de VNG-uitgave

waardoor de hierin genoemde richtafstanden niet van toepassing zijn. Voor wegen is het aspect geluid wel van belang. Voor geluid afkomstig van wegverkeer is de Wet geluidhinder het relevante toetsingskader. Hierop wordt nader ingegaan in de paragraaf 5.2.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het initiatief.

Hoofdstuk 6 Waterhuishouding

6.1 Algemeen

Sinds 1 november 2003 is de watertoets wettelijk verplicht voor plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Ruimtelijke plannen en besluiten kunnen gevolgen hebben op de waterhuishouding. Voorbeelden hiervan zijn een achteruitgaande waterkwaliteit, verdroging van natuurgebieden, etc. De watertoets heeft als doel deze negatieve effecten te voorkomen en mogelijke kansen voor het watersysteem te benutten. Bij de watertoets gaat het om het van meet af aan meenemen van water bij ruimtelijke plannen en besluiten. In het bestemmingsplan moet worden aangetoond dat de waterhuishouding ter plaatse niet negatief wordt beïnvloed door de boogde ruimtelijke ontwikkelingen.

6.2 Watertoets

De watertoets is in feite geen 'toets', maar een proces waarbij de waterbeheerder samenwerkt met de overheid die verantwoordelijk is voor een ruimtelijk plan. De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerder actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening.

Voor het doorlopen van de watertoets gebruikt Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDODelta) de website www.dewatertoets.nl. Het waterschap beoordeelt, op basis van de antwoorden die op de website worden ingevuld, of bij de ruimtelijke ontwikkeling voldoende rekening is gehouden met de waterhuishouding en geeft vervolgens een wateradvies. Naar aanleiding van de doorlopen digitale watertoets is door het waterschap geconcludeerd dat er waterstaatkundige belangen zijn. Derhalve dient de korte procedure te worden doorlopen. Naar aanleiding van het doorlopen van de watertoets heeft WDODelta een uitgangspuntendocument opgesteld die als Bijlage 2 is opgenomen. Navolgend zijn de zaken die volgen uit het wateradvies besproken.

Relevant beleid

Het beleid van het waterschap Drents Overijsselse Delta staat beschreven in het waterbeheerplan 2016-2021. Specifiek voor het stedelijke gebied heeft het waterschap het beleid geformuleerd in 'Water Raakt!'. Daarnaast is de Keur een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden.

Invloed op de waterhuishouding

Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. Binnen het plan worden geen wooneenheden gerealiseerd en de toename van het verharde oppervlak bedraagt niet meer dan 1.500 m². Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Voorkeursbeleid hemelwater

Bij de afvoer van overtollig hemelwater moet het afstromend hemelwater ter plaatse in de bodem dan wel op het oppervlaktewater worden teruggebracht. Het waterschap heeft de voorkeur om het hemelwater, daar waar mogelijk, te infiltreren in de bodem. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet

mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een mogelijkheid. Als infiltratie niet mogelijk is dan kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. De afvoer van overtollig hemelwater uit het plangebied mag, ongeacht de toegepaste methode, niet tot wateroverlast leiden op aangrenzende percelen of het omliggende watersysteem. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater.

Watervergunning (of melding) op grond van de Keur

Het plan is niet meldings- of watervergunningplichtig.

Wetgeving lozen in oppervlaktewater

In het plan vindt geen afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater plaats. Voor lozingen op het oppervlaktewater geldt een vergunning- of meldingsplicht in het kader van de Waterwet. Hemelwater van schone oppervlakken (zoals daken en tuinen) mag rechtstreeks geloosd worden. Hemelwater dat van een parkeerterrein afstroomt (of anderszins) vervuild raakt, dient via een bodempassage af te wateren. Het plan voorziet niet in grondwaterontrekkingen.

6.3 Situatie besluitgebied

6.3.1 Algemeen

In de huidige situatie betreft de eerste 500 meter van het tracé de onverharde toegangsweg behorende tot het volkstuintencomplex. Het daaropvolgende deel van het tracé maakt deel uit van weilanden. Ter hoogte van de Averbergen doorkruist de calamiteitenroute een sloot.

6.3.2 Bodemopbouw

De bodem in het zuidelijk deel van het besluitgebied is volgens de bodemkaart opgebouwd uit een kalkhoudende ooivaaggrond bestaande uit lichte zavel.

6.3.3 Grondwaterstand en -stroming

Uit gegevens afkomstig van de gemeente Olst-Wijhe blijkt dat het grondwater zich ter plaatse ongeveer op 0,5-1,0 m -mv bevindt. Het besluitgebied heeft volgens de grondwaterkaart van bodemdata.nl een grondwatertrap VI. Hiervoor geldt dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) in de winter tussen de 0,4-0,8 m -mv, en de gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) in de zomer dieper dan 1,2 m -mv is gelegen. Vanwege de aanwezigheid van de IJssel op relatief korte afstand van het besluitgebied (± 740 m ten (noord)westen) zal het grondwater globaal richting het (noord)westen stromen.

6.3.4 Oppervlaktewater

Aan de zuidzijde, ter plaatse van het weiland, ligt een sloot welke deels zal worden gedempt. Dit zal moeten worden gecompenseerd.

6.3.5 Omgang met hemelwater

Aangezien in de toekomstige situatie het verhard oppervlak toeneemt, zal hemelwater sneller worden afgevoerd, ten opzichte van de huidige situatie. Uitgangspunt voor de omgang met het overtollige hemelwater bij nieuwe plannen is de zogenaamde trits 'Vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren'. De gronden ter plaatse van het besluitgebied bestaan uit zandige klei. Zandige klei heeft over het algemeen geen goede doorlatendheid. De verwachte grondwaterstand binnen het besluitgebied bedraagt circa 1,0 m -mv. Infiltratie van hemelwater nabij het besluitgebied in ondergrondse voorzieningen wordt daarom afgeraden.

In het ontwerp van de calamiteitenroute is, vanaf het volkstuintencomplex richting het zuiden, voorzien in een zaksloot met een lengte van circa $\pm 295 \text{ m}^2$ en een breedte van ± 1 meter. Met deze zaksloot wordt, naast het voorzien in een infiltratievoorziening, tevens het dempen van de sloot gecompenseerd. In de zaksloot wordt tijdelijk hemelwater geborgen om daarna in de bodem te infiltreren. Voor de dimensionering van een dergelijke voorziening hanteert het waterschap een aantal uitgangspunten waar rekening mee gehouden dient te worden tijdens de uitwerking.

6.3.6 Grondwater

Met de aanleg van de zaksloot wordt het dempen van de sloot en de toename van verharding gecompenseerd en zullen er geen ongewenste peilstijgingen optreden.

6.3.7 Waterkwaliteit

Om vervuiling van hemelwater te beperken, wordt er bij de realisatie van de route geen gebruik gemaakt van uitlopende materialen zoals koper, zink, lood en teerhoudende materialen (PAK's).

6.3.8 Riolering

De ontwikkeling valt binnen de beschermingszone van het persriool van het waterschap dat onder het onder het spoortracé is gelegen. Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal hier rekening mee moeten worden gehouden. Mogelijk zal een nieuwe leiding worden aangelegd.

6.3.9 Overstromingsrisico's

Het hele besluitgebied is aangewezen als 'Overstromingsgebied'. Dit betekent dat in de planvorming rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid van overstroming. Een overstroming kan plaatsvinden door de doorbraak van de IJsseldijk. De kans op overstromingen is klein; 1: 1.250 per jaar. De overstromingsdiepte is daarbij 0,80 - 2,00 meter. Vanwege het overstromingsrisico moet in een vroeg stadium van de planvorming worden nagedacht over maatregelen. Deze maatregelen beperken de eventuele risico's en nadelige effecten van een overstroming. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn:

- aanvullend ophogen van het besluitgebied (voorzover mogelijk);
- voldoende hoog aanbrengen van het vloerpeil, eventueel met verhoogde drempels;
- zodanig inrichten gebouw zodat schade bij overstromingen wordt beperkt.

Onderhavig initiatief betreft een infrastructureel project waardoor er zich geen mensen permanent, of voor een langere periode achtereen, gebruik maken van de calamiteitenroute zullen bevinden. Er zijn daarmee geen risico's.

6.4 Overleg

Het Waterschap Drents Overijsselse Delta is met het doorlopen van de watertoets geïnformeerd over het plan. Dit heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding in ruimtelijke zin. Het waterschap Drents Overijsselse Delta gaat akkoord met het plan.

6.5 Conclusie

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmering voor dit plan.

Hoofdstuk 7 Kabels en leidingen

7.1 Algemeen

In het kader van de ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van ondergrondse planologisch relevante kabels en leidingen.

7.2 Toetsing

In en om het besluitgebied zijn geen kabels en leidingen gelegen, die een juridisch- planologische bescherming genieten. Het besluitgebied valt niet samen met een zakelijk rechtstrook of een toetsingszone van een leiding, lijn of straalverbinding - gemeten uit het hart van een kabel, leiding of verbinding. Wel bevindt zich binnen het besluitgebied het persriool dat in beheer is van het waterschap. Over deze persriool wordt nader overleg gevoerd.

Om de overige kabels en leidingen in het besluitgebied te inventariseren wordt voor de werkzaamheden een zogenaamde KLIC-melding verricht. Aan de hand van deze KLIC-melding wordt met de betreffende kabels- en leidingenbeheerders afspraken gemaakt voor eventuele aanpassingen mocht dat nodig blijken.

7.3 Conclusie

De aspecten kabels en leidingen vormen geen belemmering voor de uitvoering van het initiatief.

Hoofdstuk 8 Uitvoerbaarheid

8.1 Inleiding

Conform artikel 3.1.6 van het Bro dient bij het opstellen van een bestemmingsplan dan wel ruimtelijke onderbouwing onderzoek te worden ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het plan. Bij de uitvoering van een project kan in zijn algemeenheid onderscheid worden gemaakt tussen de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Bij het eerste gaat het om de kosten en andere economische aspecten die met de verwezenlijking van het plan samenhangen. Tevens is in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geregeld dat in het kader van een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning voor bepaalde bouwplannen de grondexploitatie­regeling van toepassing is. Bij het tweede gaat het er om hoe de verwezenlijking door de maatschappij (overheid en burgers samen) wordt gedragen.

8.2 Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van voorliggend plan betreft een initiatief van de gemeente. De kosten verband houdend met de procedure van de omgevingsvergunning, alsmede met de uitvoering van de werkzaamheden, komen voor rekening van de gemeente. Hiervoor is door de gemeenteraad krediet beschikbaar gesteld. De economische uitvoerbaarheid wordt daarom geacht te zijn aangetoond.

8.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Te zijner tijd worden in deze paragraaf of in een separate bijlage de resultaten van de procedure verwerkt.

Hoofdstuk 9 Conclusie

In voorgaande hoofdstukken is de beoogde realisatie van een calamiteitenroute besproken. In voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een toets naar relevante beleids-, milieu- en omgevingsaspecten uitgevoerd. In dit hoofdstuk worden hier de voornaamste conclusies uit getrokken.

In Olst is het voor doorgaand verkeer maar op één plek goed mogelijk om het spoortracé Zwolle-Deventer over te steken. Ten behoeve van het vergroten van de veiligheid in Olst, is de gemeente Olst-Wijhe voornemens een calamiteitenroute te realiseren aan de noordoost kant van de kern Olst. Door deze calamiteitenroute blijft het voor de hulpdiensten mogelijk, om in het geval van een calamiteit ter hoogte van de Jan Hooglandstraat, het spoortracé over te steken. De ontwikkeling levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de veiligheid van Olst.

Bovendien blijkt uit de toetsing aan de verschillende milieu- en haalbaarheidsaspecten dat er voldaan wordt aan de wet- en regelgeving voor wat betreft de diverse aspecten en er geen nadelige effecten op de bestaande situatie in en in de omgeving van het besluitgebied te verwachten zijn.

Eindnoten

1. Hamaland Advies, bureauonderzoek en verkennend booronderzoek archeologie, plangebied Ter Enkweg en Averbergen e.o. te Olst. projectnummer 192364 en kenmerk CA/DIR/HAMA/192364. D.d. 18 februari 2020
2. Staring Advies, Quicksan natuurtoets, Tracé calamiteitenroute in Olst. rapportnummer 2038. D.d. 17 oktober 2019
3. SPA-WNP, Quicksan natuurtoets, Onderzoek stikstofdepositie calamiteitenroute in Olst. Referentienummer 21900429.B01. D.d. 25 september 2019

Omgevingsvergunning

Calamiteitenroute Olst

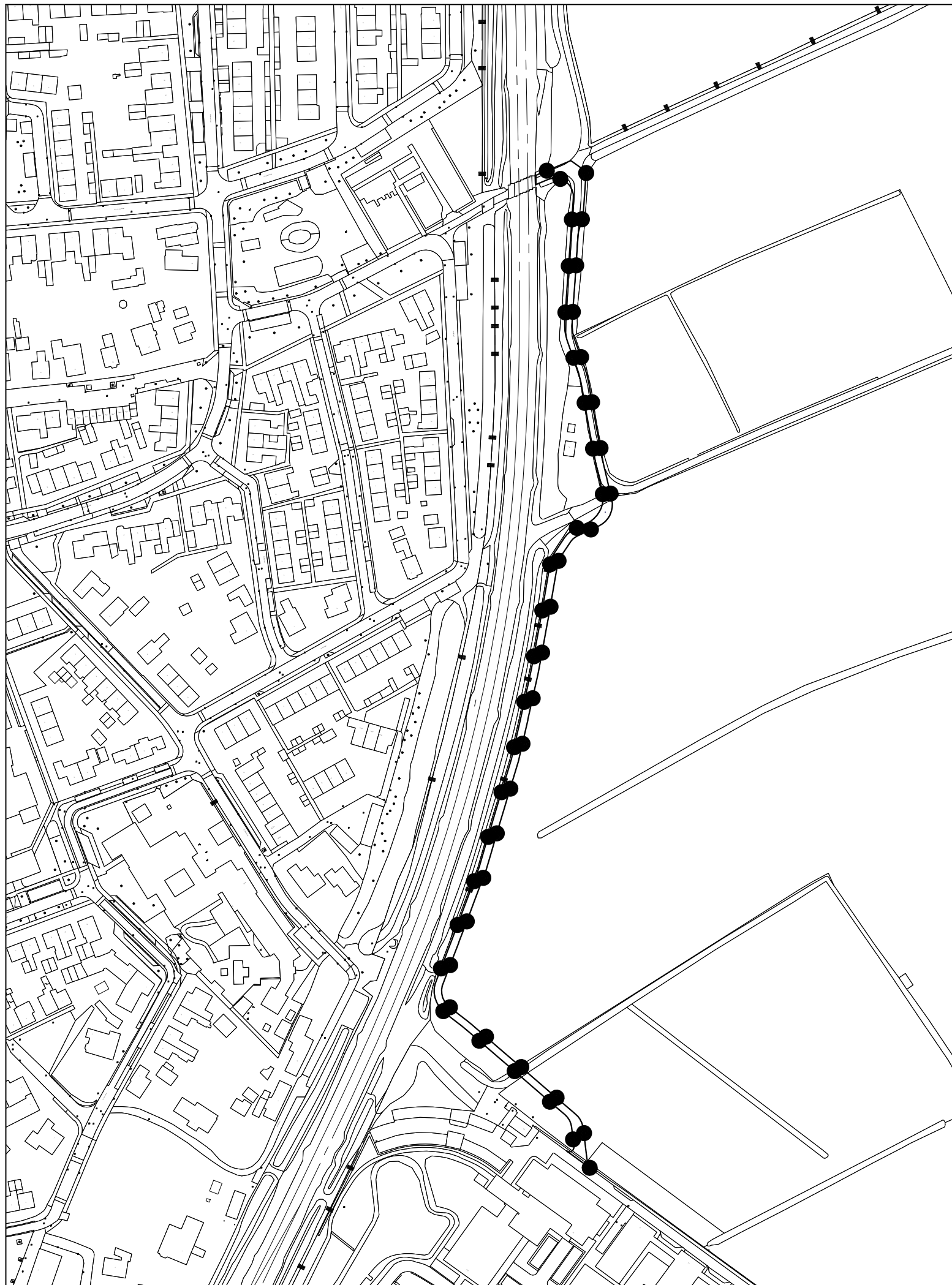
Gemeente Olst-Wijhe

Bijlagen bij toelichting

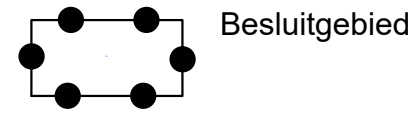
Inhoudsopgave

Bijlagen bij toelichting	3
Bijlage 1 Besluitgebied	6
Bijlage 2 Uitgangspuntennotitie waterschap	8
Bijlage 3 Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek archeologie	11
Bijlage 4 Quickscan natuurtoets	54
Bijlage 5 Onderzoek stikstofdepositie	104

Bijlage 1 Besluitgebied



BESLUITGEBIED



VERKLARING



Ruimtelijke onderbouwing Calamiteitenroute Olst

schaal : 1 : 2000
 formaat : A3
 projectnummer : 3047.01
 bladnummer : 1
 aantal bladen : 1
 Identificatiecode : NL.IMRO.

datum : 01-10-2019
 datum ondergrond : september 2019
 voorontwerp : -
 ontwerp : -
 vaststelling : -

gemeente Olst-Wijhe

Bijlage 2 Uitgangspuntennotitie waterschap

Geachte heer Schut,

U heeft een watertoets uitgevoerd op de website www.dewatertoets.nl. Op basis van deze digitale toets kunt u de korte procedure volgen. Het waterschap gaat akkoord met uw plan, mits u voldoet aan de uitgangspunten uit de standaard waterparagraaf, zoals hieronder is beschreven. Binnen de procedure voor het bestemmingsplan, projectbesluit of omgevingsvergunning kunt u deze standaard waterparagraaf toevoegen aan de toelichting van het bestemmingsplan of de ruimtelijke onderbouwing. Wij verzoeken u op de punten waar dat wordt gevraagd de tekst te specificeren voor uw plan.

STANDAARD WATERPARAGRAAF KORTE PROCEDURE

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verplicht ruimtelijke plannen te 'toetsen op water', de zogenaamde watertoets. De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Deze waterparagraaf heeft betrekking op Calamiteitenweg - Olst.

Relevant beleid

Het beleid van het waterschap Drents Overijsselse Delta staat beschreven in het waterbeheerplan 2016-2021. Specifiek voor het stedelijke gebied heeft het waterschap het beleid geformuleerd in 'Water Raakt!'. Daarnaast is de Keur een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. U kunt de genoemde documenten raadplegen op onze site www.wdodelta.nl.

Invloed op de waterhuishouding

Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. Binnen het bestemmingsplan worden niet meer dan tien wooneenheden gerealiseerd en de toename van het verharde oppervlak bedraagt niet meer dan 1500 m². Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Voorkeursbeleid hemelwater

(Onderstaande tekst graag specificeren wat van toepassing is voor uw plan. Daarbij vragen wij u om het verbreed gemeentelijke rioleringsplan (vGRP) van de gemeente te raadplegen en rekening te houden met het hemelwaterbeleid van de gemeente. Wij vragen u om dit te beschrijven in deze waterparagraaf.)

Bij de afvoer van overtollig hemelwater moet het afstromend hemelwater ter plaatse in de bodem dan wel op het oppervlaktewater worden teruggebracht. Het waterschap heeft de voorkeur om het hemelwater, daar waar mogelijk, te infiltreren in de bodem. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een mogelijkheid. Als infiltratie niet mogelijk is dan kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. De afvoer van overtollig hemelwater uit het plangebied mag, ongeacht de toegepaste methode, niet tot wateroverlast leiden op aangrenzende percelen of het omliggende watersysteem. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater.

Watervergunning (of melding) op grond van de Keur

Het wateradvies dat is afgegeven in het kader van de watertoets is geen watervergunning of melding. Gaat u werkzaamheden verrichten in de beschermingszone van een waterstaatswerk (dus: een dijk of een watergang)? Wordt hemelwater afgevoerd op oppervlaktewater of wordt er grondwater onttrokken? Dan moet u een watervergunning aanvragen op de website: www.omgevingsloket.nl. Op basis van de door u ingevulde gegevens ziet u hieronder welke watervergunning u nodig heeft. Indien hieronder geen specificatie staat, hoeft u geen watervergunning aan te vragen.

Wetgeving lozen in oppervlaktewater

In het plan vindt afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater plaats. Voor lozingen op het oppervlaktewater geldt een vergunning- of meldingsplicht in het kader van de Waterwet. Hemelwater van schone oppervlakken (zoals daken en tuinen) mag rechtstreeks geloosd worden. Hemelwater dat van een parkeerterrein afstroomt (of anderszins) vervuild raakt, dient via een bodempassage af te wateren. Indien u grondwater gaat onttrekken tijdens de aanleg en u wilt dat lozen in oppervlaktewater dan gelden er specifieke regels. Neem hierover contact op met de medewerker advies Waterwet van het waterschap.

Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft het Waterschap Drents Overijsselse Delta geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding in ruimtelijke zin.

Deze conclusie is automatisch getrokken op basis van de ingevoerde gegevens op www.dewatertoets.nl. Het proces van de watertoets is goed doorlopen. Het waterschap Drents Overijsselse Delta gaat akkoord met het plan.

Verklaring

Dit document is een automatisch gegenereerd bestand op basis van de door u ingevulde gegevens. U bent akkoord gegaan met de door u ingevulde gegevens en heeft verklaard dat alles naar waarheid is ingevuld.

Bijlage 3 Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek archeologie

Bureauonderzoek en Verkennend Booronderzoek Archeologie

Plangebied Ter Enkweg en Averbergen e.o.
te Olst, gemeente Olst-Wijhe



Opdrachtgever:

Buro Ontwerp & Omgeving
Sebastiaan Schut, Adviseur ruimte en milieu
06 – 10 99 22 55
S.Schut@ontwerpenomgeving.nl
Velperweg 157 6824 MB Arnhem

Projectnummer

192364

Kenmerk

CA/DIR/HAMA/192364

Eindredactie/kwaliteitscontrole
Drs. E.E.A. van der Kuijl

Paraaf



Datum

18-02-2020



Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

Colofon

Opdrachtgever Buro Ontwerp & Omgeving

Project Bureauonderzoek Archeologie Plangebied calamiteitenroute spoortunnel Enkweg te Olst

Projectnummer 192462

Titel Bureauonderzoek Archeologie calamiteitenroute spoortunnel Enkweg te Olst, gemeente Olst-Wijhe

Datum en versie 18-02-2020, versie 2.1 (definitief)

Auteurs Mw. C. Assië MA en drs. E.E.A. van der Kuijl

Redactie Drs. E.E.A. van der Kuijl (senior KNA archeoloog / senior KNA prospector)

Afbeelding voorzijde: *Luchtfoto met het plangebied binnen het rode kader (Archis3)*

Inhoud

Samenvatting.....	4
1. Inleiding	6
1.1 Inleiding en onderzoekskader	6
1.2 Doel en vraagstelling van het bureauonderzoek	7
1.3 Werkwijze.....	7
1.4 Beleidskaders.....	7
1.5 Administratieve gegevens	10
2 Bureauonderzoek en verwachtingsmodel.....	11
2.1 Landschapsgenese	11
2.2 Historische ontwikkeling van het plangebied en haar omgeving	14
2.3 Bouwhistorische waarden	17
2.4 Archeologische waarden.....	17
2.5 Archeologisch verwachtingsmodel.....	18
3. Booronderzoek	20
3.1 Werkwijze Booronderzoek.....	20
3.2 Resultaten	20
4. Conclusie en aanbeveling.....	24
4.1 Conclusie	24
4.2 Selectieadvies	24
4.3 Selectiebesluit.....	25
4.4 Voorbehoud.....	25
Gebruikte bronnen.....	26
Gebruikte literatuur	26
Geraadpleegde websites	26
BIJLAGEN	27

Samenvatting

Hamaland Advies heeft in opdracht van Buro Ontwerp & Omgeving een archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek uitgevoerd voor het plangebied calamiteitenroute spoortunnel Enkweg te Olst, gemeente Olst-Wijhe. De geplande ontwikkeling betreft de aanleg van een calamiteitenroute langs het bestaande spoor met een aansluiting op de geplande nieuwe tunnel aan de Ter Stegweg. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 2.650 m². De nieuwe verstoringsdiepte door de aanleg van deze weg bedraagt ten minste 60 cm-mv door de aanleg van een funderingsbed. De resultaten van het booronderzoek maken tevens onderdeel uit van de onderhavige rapportage.

Het plangebied ligt volgens de Archeologische verwachtingskaart van de gemeente Olst-Wijhe deels in een gebied met een hoge archeologische verwachting en deels binnen de dorpskern van 1832 die tevens een hoge archeologische verwachting kent. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk bij plangebieden groter dan 100 m² en bij bodemingrepen dieper dan 50 cm.

De grondwerkzaamheden zijn verstorend voor eventueel in de ondergrond aanwezige archeologische waarden. Vanwege de overschrijding van de vrijstellingsgrens is door Hamaland Advies een bureauonderzoek conform de BRL SIKB 4002 uitgevoerd waarbij een gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel is opgesteld en advies voor vervolgonderzoek is geformuleerd. Daarnaast is om de mate van intactheid van de bodem en de bodemopbouw ter plaatse van het plangebied te toetsen een verkennend booronderzoek uitgevoerd conform KNA versie 4.1, specificatie VS03 en het protocol BRL SIKB 4003. De resultaten van het verkennend booronderzoek zijn op 18 december 2019 getoetst door de archeologisch adviseur (drs. E. Mittendorf) van de gemeente.

Conclusie

Op grond van de bestudeerde bronnen kon geconcludeerd worden dat het plangebied een middelhoge verwachting heeft voor archeologische resten uit alle perioden. De mogelijkheid is dat er in het plangebied rivierklei (kom- bedding- en oeverafzettingen) van de Formatie van Echteld op dekzand van de Formatie van Boxtel, laagpakket van Wierden en grofzandige grindrijke afzettingen (crevasseafzettingen) van de Formatie van Kreftenheye aanwezig zijn.

Het plangebied is vanaf de eerste topografische kaarten voor het overgrote deel altijd agrarisch in gebruik geweest. Ten zuiden van het zuidelijk deel van het plangebied zijn in 2012 middeleeuwse vondsten aangetroffen die volgens BAAC behoren bij de voormalige havezate Averbergen hoewel ook een verband met het voormalige erf van 'Heer van Greves Hofstede' of diens voorganger niet uit te sluiten valt¹. Op grond van de datering van de vondsten (12^e/13^e eeuw) is het goed mogelijk dat de door BAAC aangetroffen sporen en vondsten bij de middeleeuwse voorganger van 'Heer van Greves Hofstede' behoord hebben. In dat geval kan er zowel sprake zijn van resten van houtbouw als van steenbouw in de diepere ondergrond. Tevens kunnen resten van bijgebouwen, spiekers, afvalkuilen, meilers en zandpaden e.d. aangetroffen worden. Het plangebied ligt in ieder geval in het zuiden (bij boring 1) over het voormalige erf van 'Heer van Greves Hofstede' dat rond 1934 is gesloopt maar een oorsprong heeft in de Late Middeleeuwen.

De op basis van het bureauonderzoek verwachte bodemopbouw binnen het plangebied komt grotendeels overeen met de tijdens het veldonderzoek aangetroffen bodems. In één van de zes boringen (boring 6) is tot een diepte van 140 cm-mv een verstoord (A/C-horizont) bodemprofiel aangetroffen. Hierbij is de oorspronkelijke akkerlaag, die ook in de overige 5 boringen is aangetroffen, door ploegen of graafwerkzaamheden vermengd geraakt met de top van de natuurlijke ondergrond (oeverafzettingen van de Formatie van Echteld). In de overige 5 boringen is sprake van een subrecente bouwvoor gelegen op een bruinrijke gevlekte zandige akkerlaag bestaande uit matig siltig fijn zand. Deze akkerlaag is bij boring 1, 2 en 6 gelegen op een pakket bruinrijke matig gerijpte zandige klei (boring 1, 2 en 3) die geïnterpreteerd kan worden als oeverafzettingen van de IJssel (Formatie van Echteld). In boring 4 en 5 is onder de akkerlaag sprake van een pakket grijze ongerijpte kalkrijke komklei behorend tot de Formatie van Echteld. Zowel de oeverafzettingen als de komafzettingen gaan geleidelijk over in de natuurlijke ondergrond, bestaande uit matig siltig, matig grof tot grof zand met grind (zandmediaan 260 µm) behorend tot de Formatie van Kreftenheye. Deze afzettingen kunnen geïnterpreteerd worden als crevasseafzettingen. Het aangetroffen matig fijne grindrijke zandpakket aan de basis van het bodemprofiel bij boring 1, 2, 3 en 5 behoort volgens Cohen en Stouthamer tot een uitgestrekt crevassecomplex van de IJssel dat voor het jaar 1.000 na Chr. ontstaan moet zijn². In twee boringen

¹ Schriftelijke mededeling E. Mittendorf, d.d. 18-12-2019.

² Cohen en Stouthamer, 2009, 87.

(boring 4 en 6) bestaat de basis van het bodemprofiel uit dekzand (zandmediaan 180 µm) van de Formatie van Boxtel, Laagpakket van Wierden. In 3 boringen is in de oeverafzettingen een laklaag (vegetatiehorizont) aangetroffen (boring 1, 2 en 3). De laklaag in boring 1 is ontwikkeld tussen 160 cm-mv tot 170 cm-mv. De laklaag in boring 2 is ontwikkeld tussen 155 cm-mv en 166 cm-mv. De laklaag in boring 3 is ontwikkeld tussen 180 cm-mv en 190 cm-mv. Het betreft goed ontwikkelde laklagen die in potentie geschikt waren voor bewoning, maar die buiten de diepte van de geplande bodemingrepen liggen en dus niet verstoord worden door de geplande bodemingrepen.

Selectieadvies

Op basis van de onderzoeksresultaten adviseren wij het volgende. In het deel van het plangebied waar sprake is van oeverafzettingen onder de akkerlaag (rond boring 1, 2 en 6) liggen de archeologisch relevante niveaus (van voor het jaar 1.000 na Chr.) ruim buiten het bereik van de geplande bodemingreep. Voor de aangetroffen komafzettingen onder de akkerlaag geldt bovendien een lage archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de Vroege en Volle Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd.

De bodemingrepen voor de calamiteitenroute zullen uitsluitend plaatsvinden in de subrecente bouwvoor en de top van de akkerlaag die in theorie vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen (na 1.000 na Chr.) kan bevatten.

Indien sporen aanwezig zijn binnen de akkerlaag, dan worden zij met name verwacht in de zone rondom het voormalige erf van Heer van Greves Hofstede en diens mogelijke voorganger aan de zuidzijde van het plangebied (rondom boring 1, het blauwe kader in Bijlage 3). Hier kunnen sporen zich ook ondieper bevinden in de top van de oeverafzettingen of in de akkerlaag. Derhalve adviseren wij om in de geselecteerde zone rond boring 1 (zie het blauwe kader in Bijlage 3) vervolgonderzoek uit te laten voeren, bijvoorbeeld door het uitvoeren van een karterend booronderzoek of een proefsleuvenonderzoek binnen het te ontgraven deel van het tracé voor de calamiteitenroute. De exacte onderzoeksmethodiek dient verder afgestemd te worden met de archeologisch adviseur van gemeente Olst (dhr. E. Mittendorff).

Selectiebesluit

De resultaten en aanbevelingen uit de aangepaste conceptrapportage zijn op 21 januari 2020 opnieuw getoetst en akkoord bevonden door het bevoegd gezag, de gemeente Olst-Wijhe, en diens archeologisch adviseur (drs. E. Mittendorff). De diepte van de ontgraving voor de calamiteitenroute is 30 cm. Dus de conclusie is dat er geen proefsleuven nodig zijn³.

Voorbehoud

Verder dient te allen tijde bij het afgeven van een omgevingsvergunning de wettelijke meldingsplicht (ex artikel 5.10 van de Erfgoedwet) kenbaar te worden gemaakt, om het documenteren van toevalsvondsten te garanderen: *“Degene die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is (in roerende of onroerende zin), meldt die zaak zo spoedig mogelijk bij onze minister”*. Deze aangifte dient te gebeuren bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Amersfoort. Het verdient aanbeveling ook de archeologisch adviseur van de gemeente Deventer (drs. B. Vermeulen en/of drs. E. Mittendorff) hiervan per direct in kennis te stellen.

³ E-mail van dhr. G. van den Blink van gemeente Olst-Wijhe d.d. 10-02-2020.

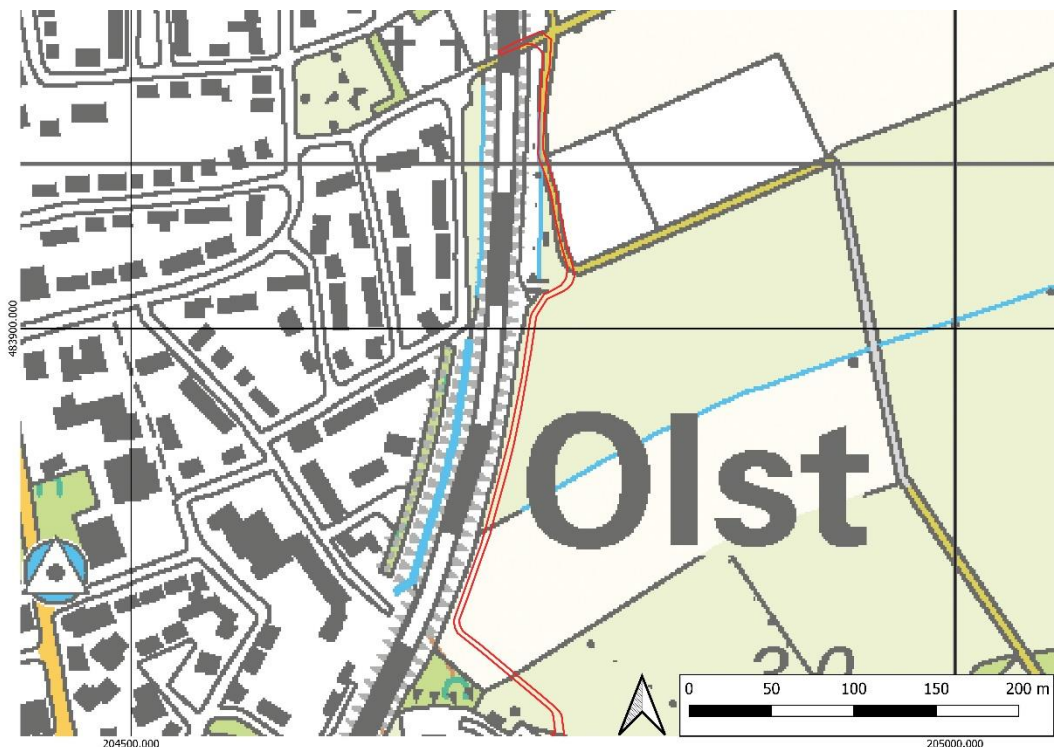
1. Inleiding

1.1 Inleiding en onderzoekskader

Hamaland Advies heeft in opdracht van Buro Ontwerp & Omgeving een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied calamiteitenroute Enkweg te Olst, gemeente Olst-Wijhe (zie Afbeelding 1). De geplande ontwikkeling betreft de aanleg van een calamiteitenroute langs het bestaande spoor met een aansluiting op de geplande nieuwe tunnel aan de Ter Stegweg. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 2.650 m². De nieuwe verstoringsdiepte door de aanleg van deze weg bedraagt ten minste 60 cm-mv door de aanleg van een funderingsbed.

Het plangebied ligt volgens de Archeologische verwachtingskaart van de gemeente Olst-Wijhe deels in een gebied met een hoge archeologische verwachting en deels binnen de dorpskern van 1832 die tevens een hoge archeologische verwachting kent. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk bij plangebieden groter dan 100 m² en bij bodemingrepen dieper dan 50 cm.

De grondwerkzaamheden zijn verstorend voor eventueel in de ondergrond aanwezige archeologische waarden. Vanwege de overschrijding van de vrijstellingsgrens is door Hamaland Advies een bureauonderzoek conform de BRL SIKB 4002 uitgevoerd waarbij een gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel is opgesteld en advies voor vervolgonderzoek is geformuleerd. De resultaten en aanbevelingen uit deze rapportage zijn op 24 september 2019 getoetst door de archeologisch adviseur (dhr. E. Mittendorf) van de gemeente. De opmerkingen zijn verwerkt in deze conceptrapportage. De resultaten van het veldonderzoek zijn op 18 december 2019 getoetst door dhr. E. Mittendorf. De opmerkingen zijn verwerkt in deze aangepaste definitieve rapportage (versie 2.1). De resultaten en aanbevelingen uit deze aangepaste rapportage zijn op 21 januari 2020 opnieuw getoetst en akkoord bevonden door het bevoegd gezag, de gemeente Olst-Wijhe, en diens archeologisch adviseur (drs. E. Mittendorf).



Afbeelding 1: Topografische kaart met het plangebied binnen het rode kader (Archis3).

1.2 Doel en vraagstelling van het bureauonderzoek

Het doel van het bureauonderzoek is het verkrijgen van inzicht in bekende en te verwachten archeologische waarden in en om het plangebied. Op basis van de verworven informatie wordt een archeologisch verwachtingsmodel voor de onderzoekslocatie opgesteld.

De volgende vragen zullen, indien mogelijk, beantwoord worden:

- Wat is de bodemopbouw en de vermoedelijke intactheid van het bodemprofiel binnen het plangebied?
- Kunnen er archeologische vindplaatsen in het onderzoeksgebied aanwezig zijn en zo ja welke en waar (welke diepte) en in welke vorm?
- Is er vervolgonderzoek noodzakelijk en zo ja in welke vorm?

1.3 Werkwijze

Het bureauonderzoek is uitgevoerd conform de eisen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (protocol 4002 Bureauonderzoek KNA, versie 4.1) en bestaat uit de volgende onderdelen:

- Afbakenen Plan- en onderzoeksgebied, vermelden overheidsbeleid, vaststellen consequenties toekomstig gebruik (KNA-LS01);
- beschrijving van het huidig gebruik (KNA LSO2);
- beschrijving van de historische situatie en de mogelijke verstoringen KNA LSO3);
- beschrijving van de bekende archeologische, ondergrondse bouwhistorische en aardwetenschappelijk kenmerken (KNA LSO4);
- het opstellen van een specifieke verwachting en formulering onderzoeksstrategie (KNA LSO5).

Om tot een gefundeerd archeologisch verwachtingsmodel te komen is voor het onderzoek relevant bronnenmateriaal geraadpleegd die gespecificeerd is opgenomen in de literatuurlijst. Door informatie uit verschillende invalshoeken samen te voegen ontstaat de mogelijkheid dwarsverbanden te leggen tussen de diverse brontypen en aan de hand hiervan een geïntegreerd archeologisch verwachtingsmodel op te stellen. De gegevens voor het bureauonderzoek zijn ontleend aan:

- Archis3, het geautomatiseerde archeologische informatiesysteem voor Nederland;
- geomorfologisch, geologische, bodemkundig, topografisch en historisch kaartmateriaal;
- DINO-loket, voor aanvullende geologische informatie;
- archeologische rapporten en publicaties;
- archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Olst-Wijhe;
- Cultuurhistorische Atlas Provincie Overijssel.

1.4 Beleidskaders

Rijksbeleid

In 1992 werd in Valetta door de Ministers van Cultuur van de bij de Raad van Europa aangesloten landen het 'Europees Verdrag inzake de bescherming van het Archeologisch Erfgoed', beter bekend onder de naam 'Verdrag van Malta', ondertekend. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is op 1 september 2007 in werking getreden. De Wamz (thans Erfgoedwet) is een wijzigingswet, waardoor o.a. de Monumentenwet, de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en enkele andere wetten zijn gewijzigd.

Met de invoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is het accent komen te liggen op het streven naar het behoud en beheer van archeologische waarden in de bodem (in situ) en het beperken van (de noodzaak van) archeologische opgravingen. Uitgangspunt van het nieuwe beleid is tevens het principe 'de verstoorder betaalt'. Bij het voorbereiden van werkzaamheden die het bodemarchief kunnen verstoren (zoals de aanleg van een weg, een nieuwe woonwijk, een bedrijventerrein), dient onderzocht te worden of daardoor archeologische resten verstoord kunnen worden. Als uit het onderzoek blijkt dat er archeologische waarden aanwezig zijn en deze niet ter plaatse behouden kunnen blijven, dan dient de initiatiefnemer van het werk de kosten te dragen die gepaard gaan met het opgraven en conserveren van de plaats. Met de introductie van de nieuwe wet zijn de kerntaken en bestuurlijke verantwoordelijkheden van gemeenten veranderd. Eén van de belangrijkste consequenties is, dat gemeenten een centrale rol is toegekend in de bescherming van archeologisch

erfgoed. In de wet is bepaald, dat gemeenten door inzet van een planologisch instrumentarium het archeologisch belang dienen te waarborgen.

Bescherming van het archeologisch erfgoed kan onder meer vorm krijgen door in bestemmingsplannen regels ter bescherming van bekende en te verwachten archeologische waarden op te nemen. In de regelgeving is vastgelegd dat in het kader van een omgevingsvergunning van de aanvrager geëist kan worden dat hij een rapport overlegt waarin de archeologische waarde van het te verstoren terrein voldoende is vastgesteld. Voor de toetsing van archeologische waarden is een archeologisch bestel ontwikkeld, waarmee de archeologische waarde van een terrein bepaald kan worden door middel van de AMZ-cyclus. In het kader van het vrijstellingsbesluit volstaat in eerste instantie een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO-O).

Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van toepassing. De Erfgoedwet harmoniseert bestaande wet- en regelgeving, schrapt overbodige regels en legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed zoveel mogelijk bij het erfgoedveld zelf: musea, collectiebeheerders, archeologen, eigenaren en overheden. Bepaalde onderdelen van de wettelijke bescherming van het cultureel erfgoed verhuizen naar de nieuwe Omgevingswet. De vuistregel hierbij is: duiding van erfgoed in de Erfgoedwet, omgang met erfgoed in de fysieke leefomgeving in de Omgevingswet.

Provinciaal Beleid

Het provinciaal beleid van Overijssel t.a.v. cultuurhistorie en archeologische monumentenzorg is vastgelegd in de Omgevingsvisie Overijssel en bijbehorende Omgevingsverordening.

De hoofddoelen van het provinciaal archeologisch beleid zijn:

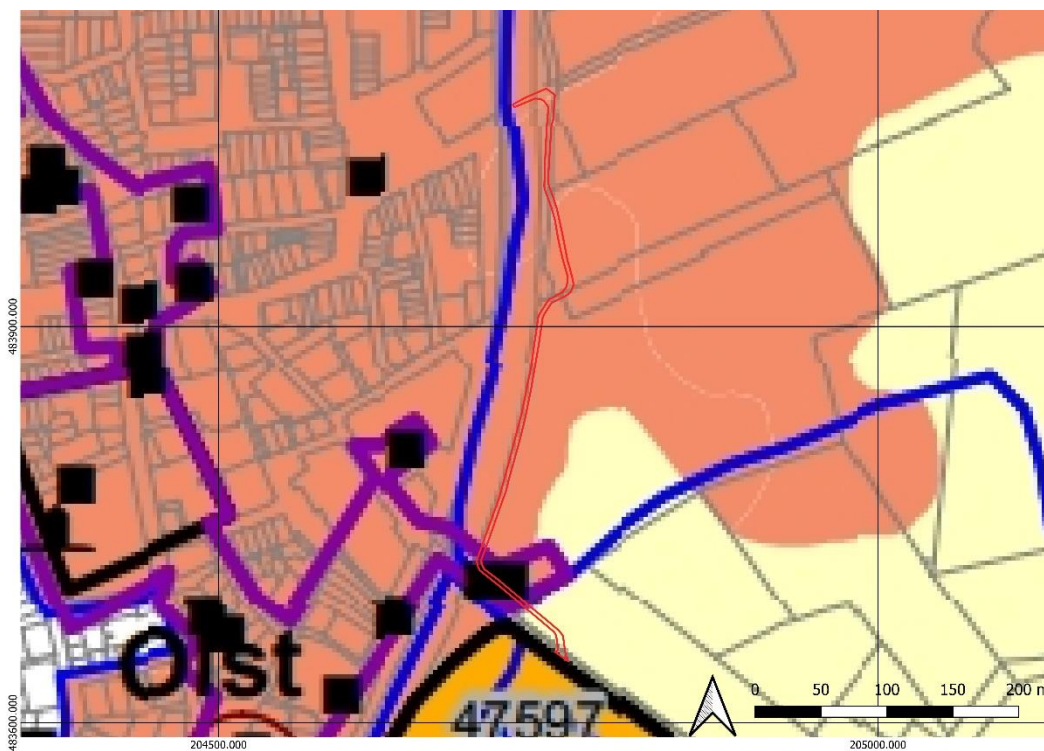
- De archeologische objecten, historisch landschap en gebouwde elementen (cultureel erfgoed) zijn de fysieke neerslag van menselijke activiteiten in het verleden. Het beleid gericht op het behoud c.q. de bescherming van deze voor Overijssel unieke waarden;
- Bij ontwikkelingen van functies aansluiten bij de waarden van cultureel erfgoed (archeologie, historisch landschap, monumenten). Dit betekent dat in een vroeg stadium van ruimtelijke planvorming de belangen van de archeologie moeten worden meegenomen;
- Het behoud van het archeologisch erfgoed in de bodem ter plekke (in situ).
- Financiële consequenties zijn in beginsel voor de initiatiefnemer;
- Duurzaam behoud en beheer van het archeologisch erfgoed ex situ (het depot), als behoud in situ onmogelijk blijkt.

Gemeentelijk Beleid

Met de invoering van de Wet op de archeologische monumentenzorg in 2007 (thans Erfgoedwet) is de verantwoordelijkheid voor het bodemarchief gedelegeerd aan gemeenten. Als instrument om een goed onderbouwde belangenafweging te kunnen maken heeft de gemeente Olst-Wijhe een archeologische (verwachtings)waarden- en beleidsadvieskaart uit 2010. De archeologische waarden uit deze kaart worden in nieuwe bestemmingsplannen opgenomen als een dubbelbestemming Archeologie.

Het plangebied ligt volgens de Archeologische verwachtingskaart van de gemeente Olst-Wijhe voor het grootste deel in een gebied met een hoge archeologische verwachting. Het meest zuidelijke deel van het plangebied ligt binnen de dorpskern van 1832, waarvoor tevens een hoge verwachting geldt (zie Afbeelding 2). Archeologisch onderzoek is noodzakelijk bij plangebieden groter dan 100 m² en bij bodemingrepen dieper dan 50 cm.

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462



Afbeelding 2: Archeologische verwachtingskaart Gemeente Olst-Wijhe met het plangebied binnen het rode kader (Archeologische verwachtingskaart 26-2-2010.pdf)

1.5 Administratieve gegevens

Tabel 1: Gegevens projectgebied

Projectnaam	Plangebied calamiteitenroute spoortunnel Enkweg te Olst	
Uitvoerder, Beheer en Plaats documentatie	Hamaland Advies, Ambachtsweg 9b, 7021 BT Zelhem	
Bevoegd gezag	Gemeente Olst-Wijhe	
Provincie, Gemeente, Plaats	Overijssel, Olst, Olst	
Adres en Toponiem	Enkweg, calamiteitenroute Enkweg	
Kaartblad	27G	
x, y coördinaten	NO	204.748, 484.080
	NW	204.723, 484.068
	ZO	204.651, 483.858
	ZW	204.755, 483.654
	Centrum	204.738, 483.858
Hoogte centrumcoördinaat	3,32 m +NAP	
Kadastrale gegevens	Gemeente Olst-Wijhe sectie H perceel 1668 (deels), 1667 (deels) sectie B perceel 4310 (deels) sectie F 4662 (deels)	
CMA/AMK Status en nr.	n.v.t	
CIS code/Archis Onderzoekmeldingsnummer	4737791100	
Oppervlakte plangebied	2.650 m ²	
Oppervlakte onderzoeksgebied	2.650 m ²	
Huidig grondgebruik	Weiland, bouwland, weg, spoorwegovergang	
Toekomstig grondgebruik	Calamiteitenroute	
Geomorfologie	4B44 Stroomrug	
Bodemtype	Rd10A Kalkhoudende Ooivaaggrond met lichte zavel	
Grondwatertrap	VI GHG ⁴ (winter) 40-80 cm-mv, GLG ⁵ (zomer) >120 cm-mv	
Geologie	Formatie van Echteld, Formatie van Bortel, Laagpakket van Wierden	
Periode	Prehistorie t/m Nieuwe Tijd	

⁴ Gemiddeld hoogste grondwaterstand in de winter

⁵ Gemiddeld laagste grondwaterstand in de zomer

2 Bureauonderzoek en verwachtingsmodel

2.1 Landschapsgenese

Geologie

De gemeente Olst-Wijhe kent een tweedeling in het fysisch geografisch landschap. In het oosten ligt het dekzandlandschap en in het westen het rivierenlandschap van de IJssel. Het plangebied is waarschijnlijk gesitueerd op de flank van de stroomrug van de IJssel.

Het dal van de IJssel is gevormd tijdens de voorlaatste ijstijd, het Saalien (370.000 – 130.000 jaar geleden). In deze periode bereikte een landijskap vanuit Scandinavië Nederland. Nabij de rand van de landijskap ontstonden door erosie, veroorzaakt door het ijs en door smeltwater dat onder de ijskap aanwezig was, diepe glaciële bekkens. Het IJsseldal is zo'n glaciële bekken en de diepte van dit bekken bedraagt ter plaatse van het plangebied meer dan 50 m⁶. Vanaf het Laat-Saalien, toen de landijskap zich weer aan het terugtrekken was in noordelijke richting, stroomde de Rijn door het IJsseldal⁷. De sedimenten die door de Rijn werden afgezet worden gerekend tot de Formatie van Kreftenheye. Binnen het plangebied liggen deze afzettingen in de ondergrond. Deze situatie hield aan tot het Midden-Pleniglaciële (circa 35.000 jaar geleden), toen de Rijn zijn loop veranderde en vanaf Doesburg in westelijke richting ging stromen⁸. In reactie op lokale en regionale omstandigheden wisselde het rivierpatroon van de IJssel tussen meanderend in het Eemien (130.000 – 115.000 jaar geleden) en breed vlechtend tijdens strenge glaciële omstandigheden in het Weichselien (Vroeg- en Midden-Pleniglaciële, circa 70.000 – 50.000 jaar geleden)⁹. Nadat het IJsseldal door de Rijn was verlaten ontstond er in het dal een lokaal afwaterings-stelsel. In deze periode lagen de Rijnafzettingen in het IJsseldal lange tijd aan de oppervlakte en werden bedekt door fluvioperiglaciële afzettingen (Formatie van Boxtel) en dekzand (Laagpakket van Wierden van de Formatie van Boxtel)¹⁰. De mogelijkheid is dat er in het plangebied rivierklei van de Formatie van Echteld op dekzand van de Formatie van Boxtel, laagpakket van Wierden op grofzandige grindrijke afzettingen van de Formatie van Kreftenheye aanwezig is.

Geomorfologie

Het grootste deel van het plangebied is op de geomorfologische kaart¹¹ gelegen binnen de niet gekarteerde bebouwde kom. Alleen het zuidelijke deel is gekarteerd. Hier is het plangebied op de kaart gelegen op een Stroomrug (4B44) van de IJssel. De verwachting is dat binnen het niet gekarteerde deel de stroomrug ook aanwezig zal zijn (zie Afbeelding 3).

⁶ Berendsen, 2004

⁷ Berendsen, 2004.

⁸ Makaske, Maas en Van Smeerdijk, 2008.

⁹ Van Beek, 2009.

¹⁰ Van Beek, 2009.

¹¹ Archis3



Afbeelding 3: Geomorfologische kaart met het plangebied binnen het rode kader (Archis3)

Bodem

De bodem in het zuidelijk deel van het plangebied is op de bodemkaart¹² gelegen in een Kalkhoudende Ooivaaggrond met lichte zavel (Rd10A) (zie Afbeelding 4). Ooivaaggronden kunnen worden aangetroffen op stroomruggen en in uiterwaarden in het rivierkleigebied. De naam ooivaaggrond is afgeleid van de in het rivierkleigebied voorkomende namen op *ooi*, wat staat voor een nat terrein nabij de rivier.¹³ Ooivaaggronden zijn vanwege hun goede ontwatering geschikt als bouwland en als boomgaard.

¹² Archis3

¹³ Bakker, Schelling, 1989.



Afbeelding 4: Bodemkaart met het plangebied binnen het rode kader (Archis3)

Grondwater

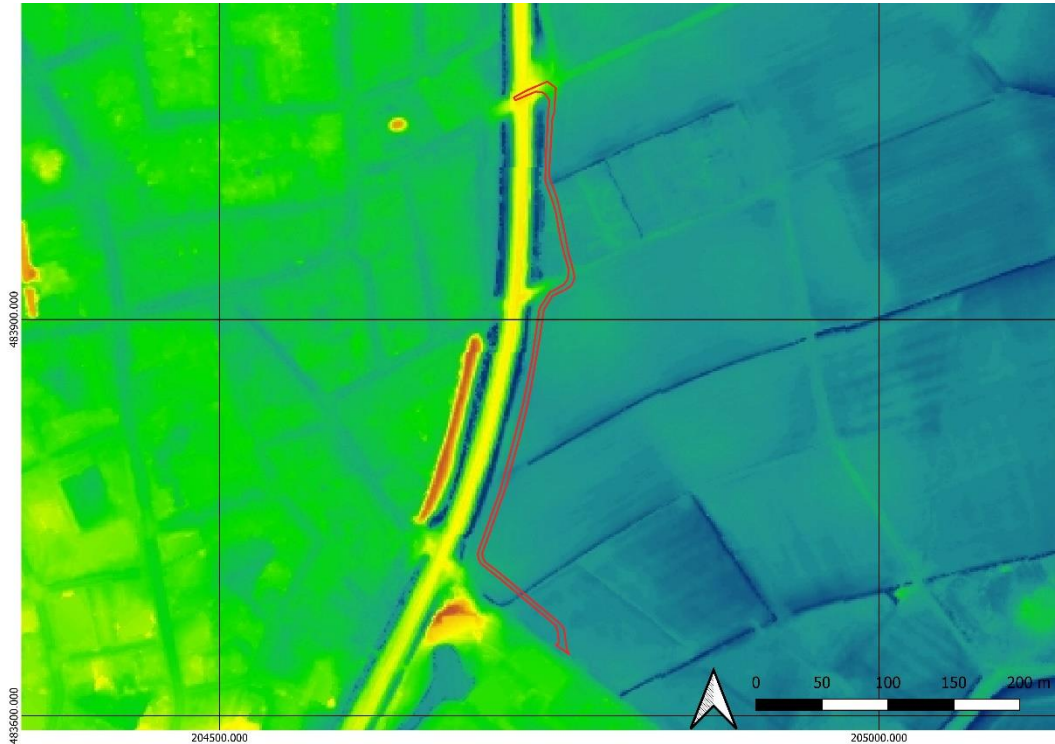
Het plangebied heeft op de grondwaterkaart¹⁴ grondwatertrap VI. Hierbij is de gemiddelde hoogste grondwaterstand (G.H.G.) in de winter tussen de 40-80 cm-mv en de gemiddelde laagste grondwaterstand (G.L.G.) in de zomer dieper dan 120 cm-mv.

Hoogte

Op het Actueel Hoogtebestand Nederland¹⁵ heeft het plangebied in het meest noordelijke deel een maaiveldhoogte van 3,49 m+NAP. Het midden van het plangebied heeft een hoogte van 3,50 m+NAP. Het zuidelijke deel ligt het laagste met een maaiveldhoogte van 3,13 m+NAP. Op de AHN is het plangebied duidelijk lagergelegen dan de bebouwde kom van Olst die gesitueerd is op de stroomrug van de IJssel (zie Afbeelding 5). Aangezien het plangebied op de AHN duidelijk lagergelegen is dan Olst is de kans aanwezig dat deze niet op de rug zelf gesitueerd is, maar op de flank of in het komgebied van de rivier.

¹⁴ maps.bodemdata.nl

¹⁵ <https://ahn.arcgisonline.nl/ahnviewer/>



Afbeelding 5: Hoogtebestand Nederland met het plangebied binnen het rode kader (AHN)

Milieu- en geotechnische gegevens

Bij het Bodemloket¹⁶ is geen informatie voor deze locatie beschikbaar over bodemonderzoek en/of sanering.

Uit het Dinoloket¹⁷ zijn twee geologische boringen in de buurt van het plangebied bekend. Boring B27G0365 is in 1981 in het spoorcunet op 13 m zuidwestelijk van het plangebied gezet. Deze boring is gezet tot een diepte van 15,30 m-mv.¹⁸ De maaiveldhoogte is met 4,64 m+NAP zo'n 1 meter hoger dan het plangebied. De eerste vijf meter van de bodem zijn voor de archeologie relevant. De bodem bestaat uit zandige klei vanaf maaiveld tot een diepte van 2,70 m-mv, deze laag behoort waarschijnlijk toe aan de Formatie van Echteld. Daaronder bevindt zich het fijne zand van de Formatie van Boxtel.

Boring B27G0737 is op 227 m noordelijk vanaf het plangebied gelegen. De boring is tot 4,00 m-mv gezet. Tot 0,4 m-mv is er sprake van omgewerkte antropogene grond. Deze laag wordt opgevolgd door sterk zandige klei tot 0,80 m-mv en sterk siltige klei tot 1,10 m-mv behorende tot de Formatie van Echteld. Deze laag ligt tot 1,40 m-mv op matig fijn zand behorend tot het Laagpakket van Wierden (Formatie van Boxtel). Tot het einde van de boring bestaat de bodem uit matig fijn zand behorende tot de Formatie van Boxtel.

2.2 Historische ontwikkeling van het plangebied en haar omgeving

In de loop van de Middeleeuwen groeide de hof Holsto geleidelijk uit tot het dorp Olst. De hof Holsto werd voor het eerst vermeld in een oorkonde uit het jaar 947. Hof Holsto was gelegen op een oude rivierduin langs de IJssel.¹⁹ De vroegste bewoners van Salland gaven er de voorkeur aan om hun boerderijen te bouwen op rivierduinen en oeverwallen en op hoog en droog gelegen dekzandruggen. Dat blijkt uit opgravingen in het zuiden van Salland, onder meer in Deventer, Colmschate en Bathmen, langs de Vecht in het noorden van Salland en bij Raalte en Heeten. In de omgeving van Olst zijn sporen

¹⁶ <https://www.bodemloket.nl>

¹⁷ <https://www.dinoloket.nl/ondergrondgegevens>

¹⁸ RD-coördinaat 204.680, 483.735

¹⁹ <https://archieff.olst-wijhe.nl/geschiedenis/geschiedenis>

van vroege menselijke bewoning ontdekt op de Weseper enk en bij Den Nul. Er hebben echter nog geen systematische opgravingen van enige omvang in deze gebieden plaatsgevonden. Teleurstellend is dat tot dusverre zo weinig sporen in de bodem zijn gevonden van de hof Holsto, die in de Middeleeuwen op de plek van het huidige dorp Olst lag.²⁰

Plangebied

Het plangebied is op historische kaarten als volgt aangegeven:

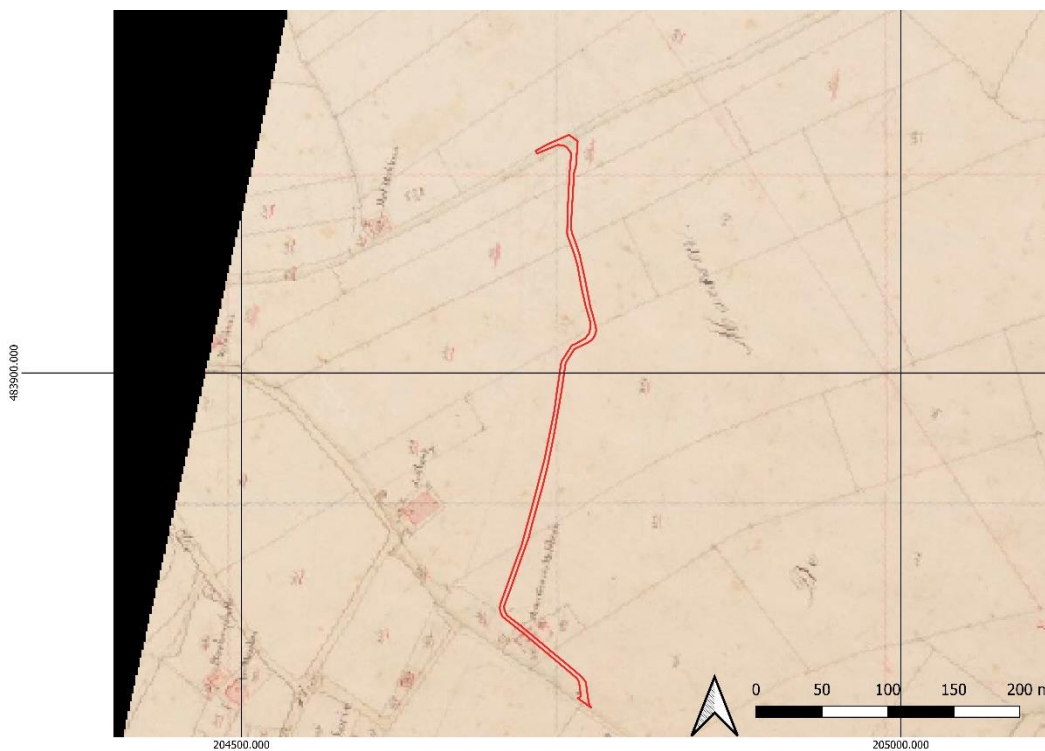
- Op de kaart van Ten Have uit 1648 en in de Wit 1672 is het plangebied gelegen buiten de kern van Olst. Het detailniveau van deze kaarten geeft geen informatie over het plangebied zelf (niet afgebeeld).
- Op de Hottingerkaart van 1787 grenst het plangebied ten noorden aan Havezate Averbbergen. De Ter Stegestraat en de Averbbergen zijn al aanwezig (zie Afbeelding 6)
- Op de kadastrale kaart uit 1811-1832²¹ is weergegeven dat het plangebied voor het grootste deel in gebruik is als bouwland. Het meest zuidelijke deel doorkruist echter Heer Greves Hofstede. De perceelnummers die het plangebied doorkruist worden beschreven als huis, erf met tuin (zie Afbeelding 7)
- Op de Topografische Militaire kaart uit 1849 is er nog geen verandering in het gebruik gekomen (niet afgebeeld)
- Op de Topografische kaart van 1900 is weergegeven dat in het zuidelijke deel van het plangebied boomgaarden gerealiseerd zijn (zie Afbeelding 8)
- Op de Topografische kaart van 1934 is weergegeven dat het pand 'Heer van Greves Hofstede' is gesloopt (niet afgebeeld)
- Op de Topografische kaart van 1965 is te zien dat de boomgaarden zijn gerooid en als weiland in gebruik is genomen (zie Afbeelding 9)
- In 1976 is het verzorgingscentrum ter hoogte van de voormalige havezate Averbbergen gerealiseerd (niet afgebeeld).
- Uit de Indicatieve Kaart Militair Erfgoed blijkt dat het plangebied in de IJsselstelling gelegen is. De IJsselstelling is een Duitse linie die in 1944/1945 is aangelegd om omtrekkende bewegingen van de Westwall tegen te houden van de geallieerden. Algemeen wordt gesteld dat in dit gebied resten kunnen worden verwacht van bunkers, (tank)versperringen, geschut opstellingen, loopgraven, mangaten, overstoven betonbouw, barakken, et cetera.



Afbeelding 6: Situatie in 1787 met het plangebied binnen het rode kader (https://geo.overijssel.nl/viewer/app/master_cwk_periode/v1)

²⁰ <https://www.entoen.nu/nl/overijssel/salland/olst/gouden-halskettingen>

²¹ minuutplan Olst, Overijssel, sectie B, blad 4 via <https://beeldbank.cultureelerfgoed.nl>



Afbeelding 7: Situatie in 1811-1832 met het plangebied binnen het rode kader (beeldbank.cultureelerfgoed.nl)



Afbeelding 8: Situatie in 1900 met het plangebied binnen het rode kader (Topotijdreis.nl).



Afbeelding 9: Situatie in 1965 met het plangebied binnen het rode kader (Topotijdreis.nl).

2.3 Bouwhistorische waarden

Op grond van het uitgevoerde cartografisch onderzoek blijkt dat in het zuidelijk deel van het plangebied vanaf de eerste kaarten tot 1934 het voormalige erf van 'Heer van Greves Hofstede' gelegen is. Het pand is in 1934 gesloopt maar heeft een oorsprong in de Late Middeleeuwen. Er zijn derhalve in het zuidelijke deel aanwijzingen voor relevante bovengrondse of ondergrondse bouwhistorische waarden.

2.4 Archeologische waarden

In het plangebied zelf heeft nog niet eerder archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Binnen een straal van 250 m rondom het plangebied zijn de volgende archeologische waarnemingen, vondstmeldingen en onderzoeksmeldingen opgenomen in Archis3 (zie Afbeelding 10).

In de buurt van het plangebied zijn drie onderzoeken bekend. Dertig meter ten zuiden van het plangebied heeft in 2002 een archeologische begeleiding plaatsgevonden voor de ontwikkeling van het verzorgingscentrum. Er zijn door BAAC op de oostelijke rand van een rivierduin sporen van de rand van een nederzetting aangetroffen uit de late 12^e tot vroege 13^e eeuw en een kuil met aardewerk, baksteenpuin en een ijzeren gesp uit de 15^e eeuw. De laatste vondsten zijn vermoedelijk in verband te brengen met een stenen havezate Averbergen, hoewel ook een verband met het voormalige erf van 'Heer van Greves Hofstede' niet uit te sluiten valt²². Twee greppels uit de 17^e eeuw zijn ook aangetroffen, die zijn opgevuld in de 17^e eeuw bij de aanleg van een herenhuis (onderzoeksmeldingsnummer 2011953100).

Direct zuidelijk grenst het plangebied aan een locatie waar een nieuwe fietstunnel is gepland, waarvoor recentelijk een bureauonderzoek is uitgevoerd door Hamaland advies (onderzoeksmeldingsnummer 4725081100). Uit dit bureauonderzoek blijkt dat de onderzochte locatie een hoge archeologische

²² Schriftelijke mededeling E. Mittendorff, d.d. 18-12-2019.

verwachting kent voor archeologische resten uit alle perioden met uitzondering van de Tweede Wereldoorlog.

Ten zuidwesten (250 m verwijderd) van het plangebied, in de oude kern van Olst is in 2004 door BAAC een archeologisch veldonderzoek, karterende fase uitgevoerd (onderzoeksnummer 2048711100). Aanleiding voor dit onderzoek is de geplande uitvoering van herinrichtingsprojecten op een negental locaties in de kern van het dorp. Voor alle onderzochte terreinen binnen het plangebied "Centrum" wordt vanwege de lage archeologische verwachting, het ontbreken van archeologische vondsten en een sterk verstoorde bodemopbouw geen vervolgonderzoek aanbevolen.²³



Afbeelding 10: Uitsnede uit de kaart met vondst- en onderzoeksmeldingen met het plangebied binnen het rode kader (Archis3).

2.5 Archeologisch verwachtingsmodel

Op grond van de bekende geologische, landschappelijke, aardkundige, archeologische en historische gegevens in en rond het plangebied kan de archeologische verwachting worden bepaald.

Het plangebied is op de geomorfologische kaart gekarteerd als een stroomrug van de IJssel. In het Actuele Hoogtebestand Nederland (AHN) lijkt het plangebied beduidend lager te liggen dan Olst. Het is mogelijk dat het plangebied niet bovenop de stroomrug van de IJssel ligt maar op de flank. Boringen uit de omgeving tonen aan dat het pleistocene zand in de eerste meter afgedekt is met zandige klei. Daarnaast is de bodem geclassificeerd als een ooivaaggrond. Ooivaaggronden zijn gelegen op stroomruggen of in uiterwaarden in het rivierkleigebied.

Ten zuiden van het zuidelijk deel van het plangebied zijn middeleeuwse vondsten aangetroffen die volgens BAAC behoren bij de voormalige havezate Averbbergen hoewel ook een verband met het voormalige erf van 'Heer van Greves Hofstede' niet uit te sluiten valt²⁴. Het is goed mogelijk dat de door BAAC aangetroffen sporen bij de middeleeuwse voorgang van 'Heer van Greves Hofstede' behoord hebben. In dat geval kan er zowel sprake zijn van resten van houtbouw als van steenbouw in de diepere ondergrond. Tevens kunnen resten van bijgebouwen, spiekers, afvalkuilen, meilers en zandpaden e.d.

²³ Spitzers, T.A.; Zee, R.M. van der, 2004.

²⁴ Schriftelijke mededeling E. Mittendorf, d.d. 18-12-2019.

aangetroffen worden. Het plangebied ligt in ieder geval in het zuiden over het voormalige erf van 'Heer van Greves Hofstede' dat rond 1934 is gesloopt maar een oorsprong heeft in de Late Middeleeuwen.

Bekende verstoringen

Boringen in de buurt van het plangebied toonden een intact bodemprofiel aan. Hierin waren verder geen aanwijzingen aanwezig die duiden op verstoringen van de ondergrond.

Het plangebied is vooral gelegen in agrarisch gebied. In 1934 is in het zuidelijk deel van het plangebied een boomgaard gerooid om plaats te maken voor weilanden. Dit kan tot verstoring van de ondergrond hebben geleid. Het is niet bekend tot hoe diep het plangebied mogelijk verstoord is. De aanleg van kabels en leidingen van nutsvoorzieningen voor het dorp Olst valt binnen het plangebied tevens niet uit te sluiten.

De gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied is opgenomen in tabel 2.

Tabel 2: Archeologische verwachting plangebied

Periode	Verwachting	Verwachte vindplaatstypen	Verwachte grondlaag (diepte)
Tweede Wereldoorlog	Middelhoog ²⁵	Bunkers, (tank)versperringen, geschut opstellingen, loopgraven, mangaten, overstoven betonbouw, barakken	in of direct onder de bouwvoor tot ca. 0,40 m-mv.
Vroege Middeleeuwen - Nieuwe Tijd	Middelhoog met uitzondering van het meest zuidelijke deel t.p.v. erf Heer Greves (hoog)	Resten van oude akkers, esgreppels, sloten, ontginningsporen, oude zandpaden, oude bebouwing en erf 'Heer van Greves Hofstede'	in of direct onder de bouwvoor in de zandige klei op 0,40 m-mv tot ca. 1,40 m-mv
Romeinse Tijd	Middelhoog	Nederzettingsterreinen, begravingen	Top van het dekzand v.a. ca. 1,40 m-mv tot max. 1,70 mv Buiten het bereik van toekomstige verstoring
Bronstijd - IJzertijd	Middelhoog	Nederzettingsterreinen, urnenvelden	Top van het dekzand v.a. ca. 1,40 m-mv tot max. 1,70 mv Buiten het bereik van toekomstige verstoring
Paleolithicum-Neolithicum	Middelhoog	Nederzettingsterreinen, jachtkampen, Vuursteenvindplaatsen en losse vuursteenstrooiingen	Top van het dekzand v.a. ca. 1,40 m-mv tot max 1,70 m-mv Buiten het bereik van toekomstige verstoring²⁶

²⁵ Dhr. E. Mittendorf (gemeentelijk archeoloog Deventer) heeft 5-8-2019 aangegeven dat gezien de aanwezigheid van de spoorlijn en eventuele aanvallen daarop er in het plangebied wel een risico kan zijn op het aantreffen van (afwerp)munitie.

²⁶ Vuursteenvindplaatsen zijn nauwelijks op te sporen met verkennende boringen.

3. Booronderzoek

3.1 Werkwijze Booronderzoek

Aan de hand van het bureauonderzoek blijkt dat voor het plangebied een middelhoge trefkans geldt voor vindplaatsen uit de steentijd en landbouwende samenlevingen. Voor het plangebied is gekozen om een verkennend booronderzoek uit te voeren conform KNA versie 4.1, specificatie VS03, het Plan van Aanpak²⁷ en het protocol BRL SIKB 4003. Een verkennend bodemonderzoek is geschikt om de mate van intactheid van de bodem en de bodemopbouw te toetsen. Het vaststellen van de aanwezigheid van vindplaatsen is niet het primaire doel van het verkennend bodemonderzoek.

In totaal zijn op 3 oktober 2019 zes (6) boringen geplaatst met een Edelmanboor met een boordiameter van 7 cm en een steekguts met een doorsnede van 3 cm. De boringen zijn doorgezet tot 25 cm in de natuurlijke ondergrond. De boringen zijn in een doorlopende raai om de 50 meter geplaatst. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezige kabels en leidingen. Daarnaast is tenminste 11 meter afstand gehouden van het spoortraject conform de afspraken die hierover met Strukton zijn gemaakt.

De boringen zijn uitgevoerd door E.E.A. van der Kuijl (senior KNA archeoloog / senior KNA prospector) met ondersteuning van mw. C. Assië (junior KNA archeoloog). De analyse van de boorkernen en de boorbeschrijvingen zijn door E.E.A. van der Kuijl uitgevoerd. De exacte locaties zijn ten opzichte van de bestaande bebouwing en de perceelgrenzen ingemeten met een GPS. Het opgeboorde sediment is in het veld bodemkundig beschreven conform de NEN 5104 en de bodemclassificatie volgens De Bakker en Schelling (1989). Tevens is het kalkgehalte van de opgeboorde sedimenten bepaald met behulp van HCl (zoutzuuroplossing). Voorafgaand aan het onderzoek is een KLIC-melding gedaan.

3.2 Resultaten

Geologie en bodem

Voor de ligging van de boorpunten wordt verwezen naar Bijlage 3. De resultaten van de boringen (de boorbeschrijvingen) zijn separaat bijgevoegd.

De bodemopbouw binnen het plangebied kent grofweg een tweedeling. In boring 1, 2, en 6 is onder de akkerlaag sprake van matig gerijpte iets zandige oeverafzettingen op grofzandige grindrijke crevasseafzettingen (zie tabel 3). In boring 3, 4 en 5 is onder de akkerlaag sprake van ongerijpte kalkrijke grijze komklei op een ondergrond van grofzandige grindrijke crevasseafzettingen (zie tabel 4).

Tabel 3: Bodemopbouw met oeverafzettingen in de ondergrond op grofzandige crevasseafzettingen (boring 2)

Diepte (cm – mv)	Samenstelling	Interpretatie
Vanaf maaiveld tot 10 cm	Graszode	
Tussen 10 cm en 40 cm	Bruin, humeus matig siltig fijn zand	Ap1; Subrecente bouwvoor
Tussen 40 cm en 60 cm	Bruingrijs, gevlekt, iets siltig fijn zand, iets roest, iets schelpgruis	A1; Akkerlaag
Tussen 60 cm en 155 cm	Grijze iets zandige matig gerijpte klei met iets schelpresten	C1; Oeverafzettingen (Formatie van Echteld)
Tussen 155 cm en 166 cm	Donkergrijs matig fijn sterk siltig zand met iets houtresten	C2; vegetatiehorizont (laklaag; Formatie van Echteld)
Tussen 166 cm en 200 cm	Grijs, matig siltig grof zand met grind (260 µm)	C3; Pleistocene rivierafzettingen (Formatie van Kreftenheye)

²⁷ Assië, Woolschot en Van der Kuijl, 2019.

Tabel 4: Bodemopbouw met komklei in de ondergrond op grofzandige crevasseafzettingen (boring 5)

Diepte (cm – mv)	Samenstelling	Interpretatie
Vanaf maaiveld tot 10 cm	Graszode	
Tussen 10 cm en 30 cm	Bruin, humeus matig siltig fijn zand	Ap1; Subrecente bouwvoor
Tussen 30 cm en 65 cm	Bruingrijs, gevlekt, matig siltig fijn zand, iets roest, iets schelpgrijs	A1; Akkerlaag
Tussen 65 cm en 145 cm	Grijs, ongerijpte kalkrijke iets zandige klei	C1; Komklei (Formatie van Echteld)
Tussen 145 cm en 175 cm	Grijs, matig siltig grof zand met grind (260 µm)	C2; Pleistocene rivierafzettingen (Formatie van Kreftenheye)

Interpretatie:

Ten tijde van het onderzoek was het plangebied in gebruik als weidegebied. De maaiveldhoogte varieert van 3,07 m +NAP bij boring 2 tot 4,11 m +NAP bij boring 6. In één van de zes boringen (boring 6) is tot een diepte van 140 cm-mv (2,71 m+NAP) een verstoord (A/C-horizont) bodemprofiel aangetroffen. Hierbij is de oorspronkelijke akkerlaag, die ook in de overige 5 boringen is aangetroffen, door ploegen of graafwerkzaamheden vermengd geraakt met de top van de natuurlijke ondergrond (oeverafzettingen van de Formatie van Echteld). In de overige 5 boringen is sprake van een subrecente bouwvoor gelegen op een bruingrijs gevlekte zandige akkerlaag bestaande uit matig siltig fijn zand. Deze akkerlaag is bij boring 1,2 en 6 gelegen op een pakket bruingrijze matig gerijpte zandige klei (boring 1, 2 en 3) die geïnterpreteerd kan worden als oeverafzettingen. In boring 4 en 5 is onder de akkerlaag sprake van een pakket grijze ongerijpte kalkrijke komklei behorend tot de Formatie van Echteld. Zowel de oeverafzettingen als de komafzettingen gaan geleidelijk over in de natuurlijke ondergrond bestaande uit matig siltig, matig fijn zand met grind (zandmediaan 260 µm) behorend tot de Formatie van Kreftenheye. Deze afzettingen kunnen geïnterpreteerd worden als crevasseafzettingen. In twee boringen (boring 4 en 6) bestaat de basis van het bodemprofiel uit dekzand (zandmediaan 180 µm) van de Formatie van Bortel, Laagpakket van Wierden. In 3 boringen is in de oeverafzettingen een laklaag (vegetatiehorizont) aangetroffen (boring 1, 2 en 3). De laklaag in boring 1 is ontwikkeld tussen 160 cm-mv (1,75 m+NAP) tot 170 cm-mv (1,65 m+NAP). De laklaag in boring 2 is ontwikkeld tussen 155 cm-mv (1,52 m+NAP) en 166 cm-mv (1,41 m+NAP). De laklaag in boring 3 is ontwikkeld tussen 180 cm-mv (1,44 m+NAP) en 190 cm-mv (1,34 m+NAP). Het betreft goed ontwikkelde laklagen die in potentie geschikt waren voor bewoning.

1. Wat is de aard (ontstaanswijze, textuur, kleur), diepteligging en ouderdom van de relevante natuurlijke afzettingen in de ondergrond ter plaatse van het onderzoeksgebied?

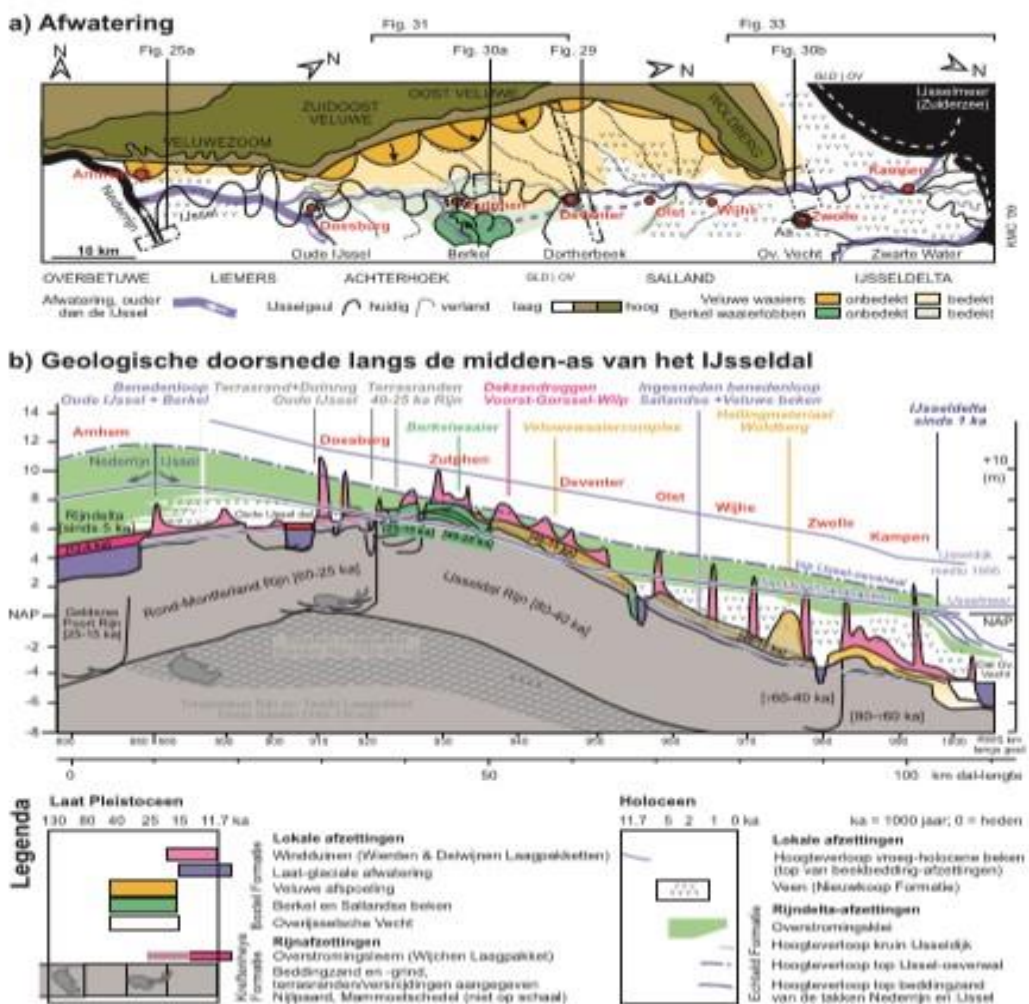
De basis van het bodemprofiel binnen het plangebied bestaat in boring 1,2,3 en 5 uit grijs matig fijn zand met grind (crevasseafzettingen) behorend tot de Formatie van Kreftenheye (pleistocene rivierafzettingen). De diepte waarop de top van deze afzettingen aangetroffen is varieert van 145 cm-mv (1,81 m+NAP; boring 5) tot 190 cm-mv (1,34 m+NAP; boring 3). In boring 4 en 6 bestaat de basis van het bodemprofiel uit dekzand (zandmediaan 180 µm) van de Formatie van Bortel, Laagpakket van Wierden. De top van dit dekzandpakket is op een diepte van respectievelijk 130 cm-mv (2,10 M+NAP; boring 4) en 230 cm-mv (1,81 m+NAP; boring 6) aangetroffen. Het grote verschil in diepte is waarschijnlijk te verklaren door het op wisselende diepte insnijden van de relatief jonge IJssel in het onderliggende dekzand voordat bedijking plaatsvond.

Het aangetroffen matig fijne grindrijke zandpakket aan de basis van het bodemprofiel bij boring 1, 2, 3 en 5 behoort volgens Cohen en Stouthamer tot een uitgestrekt crevassecomplex van de IJssel dat voor het jaar 1.000 na Chr. ontstaan moet zijn. Het crevassegeulencomplex heeft naast de beddingordel

tussen Doesburg en Deventer een enigszins vlechtend karakter. Dit lijkt het gevolg van het gecombineerde omwerken van dekzandruggen en het volgen van het beekdalreliëf²⁸.

Het crevassecomplex markeert volgens Cohen en Stouthamer de periode van de eerste sedimentatie door de Gelderse IJssel in het Sallandse deel van het IJsseldal (zie Afbeelding 11). Het ontstaan kan volgens Cohen en Stouthamer als volgt voorgesteld worden. Op enig moment in het Vroege Middeleeuwen zal het zuidelijke deel van het IJsseldal tijdens hoogwater in de Rijn overstromd zijn geweest, en de waterspiegel ten zuiden van Zutphen moet hierbij zo hoog zijn opgestuwd dat het een dekzandrug tussen Voorst/Wilp en Gorsse/Zutphen (cv 206-468) overtopte en begon te eroderen (Fig. 31b). Dit water baande zich een weg naar het veengebied ten noorden van Deventer, waarin zich een crevasse complex begon uit te bouwen. Tijdens enkele volgende overstromingen, met een steeds geringere kritieke opstuwhoogte omdat geulvorming de waterscheiding snel en effectief verlaagde, konden geulen in het crevasse-complex zich doorontwikkelen tot permanent watervoerende geulen en daarmee was de Gelderse IJssel een feit. Het deel van het crevasse-complex tussen Zutphen en Deventer, ten noorden van het Berkeldal, markeert de doorbraaklocatie van Rijnwater door de waterscheiding tussen het zuiden en noorden van het IJsseldal, en daarmee de doorbraaklocatie die de Gelderse IJssel.

HET IJSSELDAL VOOR EN NA HET ONTSTAAN VAN DE GELDERSE IJSEL



Afbeelding 11: Het IJsseldal voor en na het ontstaan van de Gelderse IJssel. a) Afwatering, zoals overgeërfd uit de laatste IJstijd, in gebruik in het Holoceen, voor en na het ontstaan van de IJssel. b) Geologische doorsnede langs de midden-as van het IJsseldal. De stroomgordel-afzettingen van de IJssel zijn als verhanglijnen weergegeven, waardoor de situatie ten tijde van het ontstaan duidelijk wordt. Bron: Cohen en Stouthamer, 2009, 77 (fig. 27).

²⁸ Cohen et al, 2009, 87.

Als gevolg van het noordwaarts uitbouwen van het crevassecomplex, vond het begin van kleisedimentatie in het noorden tot enkele eeuwen later plaats dan afzetting nabij het doorbraakpunt in het zuiden (Makaske e.a., 2008). Vermoedelijk is de Gelderse IJssel als nieuwe noordwaartse waterloop tussen 500 en 700 na Chr. ontstaan, maar de sedimentatie van klei kwam nabij Zwolle pas tussen 900 en 1.000 na Chr. goed op gang. Dit laat een periode van activiteit van het crevasse-complex van enkele eeuwen, waaronder ongeveer 300 jaar om van 'Zutphen' tot 'Zwolle' uit te bouwen. Op grond van deze hypothese kan dus gesteld worden dat de in het plangebied aangetroffen oeverafzettingen en komafzettingen van de IJssel niet ouder kunnen zijn dan 900 tot 1000 n.C. De aangetroffen afdekkende akkerlaag moet dus na het jaar 1.000 na Chr. en na bedijking van de IJssel gevormd zijn. De geplande bodemverstoring voor de calamiteitenroute beperkt zich tot de akkerlaag. Daarmee zullen, indien aanwezig, uitsluitend archeologisch niveaus en eventuele vindplaatsen jonger dan 1.000 na Chr. worden geroerd door de geplande bodemingrepen.

2. Wat is de aard (kleur, textuur, samenstelling), diepteligging, genese en gaafheid van natuurlijke en eventueel antropogene bodemhorizonten (akkerlagen en overige 'verstoringlagen', bemestingslagen e.d.), ter plaatse van het onderzoeksgebied?

De subrecente bouwvoor is aangetroffen tot minimaal 30 cm-mv (boring 3 en 4) en maximaal 140 cm-mv (boring 6). In alle boringen is onder de subrecente bouwvoor een akkerlaag aangetroffen. De akkerlaag ontbreekt in boring 6. Een verstoringsdiepte kaart is in bijlage 4 opgenomen.

De top van de aanwezige akkerlaag komt voor onder de subrecente bouwvoor vanaf een diepte vanaf 30 cm-mv (boring 3 en 4) tot 95 cm-mv (boring 1). Deze akkerlaag wordt gekenmerkt door een grijsbruin gevlekt pakket dat bestaat uit matig siltig fijn zand met schelpgruis en iets roest.

3. Wat is de aard, dikte en omvang van eventueel ter plaatse van het onderzoeksgebied voorkomende afdekkende lagen en de (geschatte) ouderdom daarvan (plaggendek, stuifzandlaag, kleidek, afvallaag, ophogingslaag)?

In het plangebied is de natuurlijke ondergrond afgedekt door een subrecente bouwvoor (Ap1-horizont). De dikte van deze laag varieert tussen 30 cm tot 60 cm. In deze laag is baksteenpuin aangetroffen.

Onder de subrecente bouwvoor is in vijf van de zes boringen een akkerlaag (A1-horizont) aangetroffen. Doordat deze akkerlaag in boring 4 en 5 gelegen is op komklei, wordt verondersteld dat deze akkerlaag niet eerder is ontstaan dan na de bedijking en niet ouder is dan 1.000 na Chr²⁹. De dikte van deze laag varieert tussen 20 cm (boring 2) en 50 cm (boring 4). Dit verschil in dikte kan zijn veroorzaakt door het verschil in diepte van de recente bodemverstoringen en de mate waarin het oorspronkelijke bodemprofiel tijdens eerdere graafwerkzaamheden geroerd is.

4. Indien er afdekkende lagen voorkomen; wat is de aard (ontstaanswijze, kleur, textuur, samenstelling), gaafheid en dikte van het onderliggende afgedekte bodemprofiel (natuurlijke en antropogene bodemhorizonten zoals oude akkerlagen) en/of afzettingen?

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar vraag 2 en 3.

5. Wat is de diepte tot waarop artefacten van recente ouderdom ('modern' afvalmateriaal) in het bodemprofiel voorkomen?

Artefacten van recente ouderdom kunnen aanwezig zijn in de verstoorde bouwvoor die tot een maximale diepte van 140 cm-mv. Hoewel het opsporen van archeologische indicatoren niet het primaire doel was van het verkennend bodemonderzoek, zijn bij het uitzeven van de verschillende bodemlagen in de bouwvoor fragmenten baksteenpuin aangetroffen. Dit puin is op z'n vroegst in de 12^e eeuw te dateren.

6. Tot welke diepte in het bodemprofiel is sprake van een 'recente' bodemverstoring en wat is de ouderdom van deze verstoring?

De verstoringsdiepte in de boringen als gevolg van subrecente graafwerkzaamheden bedraagt minimaal 30 cm en maximaal 140 cm. Deze verstoring is mogelijk ontstaan door ploegen of graafwerkzaamheden. Dit wordt ondersteund door het agrarisch gebruik van de onderzochte gronden.

²⁹ Zie hiervoor ook de hypothese op basis van de studie van Cohen en Stouthamer (2009).

4. Conclusie en aanbeveling

4.1 Conclusie

Op grond van de bestudeerde bronnen kon geconcludeerd worden dat het plangebied een middelhoge verwachting heeft voor archeologische resten uit alle perioden. De mogelijkheid is dat er in het plangebied rivierklei (kom-, oever- en beddingafzettingen) van de IJssel behorend tot de Formatie van Echteld op dekzand van de Formatie van Boxtel, laagpakket van Wierden en grofzandige grindrijke afzettingen (crevasseafzettingen) van de Formatie van Kreftenheye aanwezig zijn.

Het plangebied is vanaf de eerste topografische kaarten voor het overgrote deel altijd agrarisch in gebruik geweest. Ten zuiden van het zuidelijk deel van het plangebied zijn in 2012 middeleeuwse vondsten aangetroffen die volgens BAAC behoren bij de voormalige havezate Averbbergen, hoewel ook een verband met het voormalige erf van 'Heer van Greves Hofstede' of diens voorganger niet uit te sluiten valt³⁰. Op grond van de datering van de vondsten (12^e/13^e eeuw) is het goed mogelijk dat de door BAAC aangetroffen sporen en vondsten bij de middeleeuwse voorganger van 'Heer van Greves Hofstede' behoord hebben. In dat geval kan er zowel sprake zijn van resten van houtbouw als van steenbouw in de diepere ondergrond. Tevens kunnen resten van bijgebouwen, spiekers, afvalkuilen, meilers en zandpaden e.d. aangetroffen worden. Het plangebied ligt in ieder geval in het zuiden (bij boring 1) over het voormalige erf van 'Heer van Greves Hofstede' dat rond 1934 is gesloopt maar een oorsprong heeft in de Late Middeleeuwen.

De op basis van het bureauonderzoek verwachte bodemopbouw binnen het plangebied komt grotendeels overeen met de tijdens het veldonderzoek aangetroffen bodems. In één van de zes boringen (boring 6) is tot een diepte van 140 cm-mv een verstoord (A/C-horizont) bodemprofiel aangetroffen. Hierbij is de oorspronkelijke akkerlaag, die ook in de overige 5 boringen is aangetroffen, door ploegen of graafwerkzaamheden vermengd geraakt met de top van de natuurlijke ondergrond (oeverafzettingen van de Formatie van Echteld). In de overige 5 boringen is sprake van een subrecente bouwvoor gelegen op een bruingrijs gevlekte zandige akkerlaag bestaande uit matig siltig fijn zand. Deze akkerlaag is bij boring 1,2 en 6 gelegen op een pakket bruingrijze matig gerijpte zandige klei (boring 1, 2 en 3) die geïnterpreteerd kan worden als oeverafzettingen van de IJssel (Formatie van Echteld). In boring 4 en 5 is onder de akkerlaag sprake van een pakket grijze ongerijpte kalkrijke komklei behorend tot de Formatie van Echteld. Zowel de oeverafzettingen als de komafzettingen gaan geleidelijk over in de natuurlijke ondergrond, bestaande uit matig siltig, matig grof tot grof zand met grind (zandmediaan 260 µm) behorend tot de Formatie van Kreftenheye. Deze afzettingen kunnen geïnterpreteerd worden als crevasseafzettingen. Het aangetroffen matig fijne grindrijke zandpakket aan de basis van het bodemprofiel bij boring 1, 2, 3 en 5 behoort volgens Cohen en Stouthamer tot een uitgestrekt crevassecomplex van de IJssel dat voor het jaar 1.000 na Chr. ontstaan moet zijn³¹. In twee boringen (boring 4 en 6) bestaat de basis van het bodemprofiel uit dekzand (zandmediaan 180 µm) van de Formatie van Boxtel, Laagpakket van Wierden. In 3 boringen is in de oeverafzettingen een laklaag (vegetatiehorizont) aangetroffen (boring 1, 2 en 3). De laklaag in boring 1 is ontwikkeld tussen 160 cm-mv tot 170 cm-mv. De laklaag in boring 2 is ontwikkeld tussen 155 cm-mv en 166 cm-mv. De laklaag in boring 3 is ontwikkeld tussen 180 cm-mv en 190 cm-mv. Het betreft goed ontwikkelde laklagen die in potentie geschikt waren voor bewoning, maar die buiten de diepte van de geplande bodemingrepen liggen en dus niet verstoord worden door de geplande bodemingrepen.

4.2 Selectieadvies

Op basis van de onderzoeksresultaten adviseren wij het volgende. In het deel van het plangebied waar sprake is van oeverafzettingen onder de akkerlaag (rond boring 1, 2 en 6) liggen de archeologisch relevante niveaus (van voor het jaar 1.000 na Chr.) ruim buiten het bereik van de geplande bodemingreep. Voor de aangetroffen komafzettingen onder de akkerlaag geldt bovendien een lage archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de Vroege en Volle Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd.

³⁰ *Schriftelijke mededeling E. Mittendorff, d.d. 18-12-2019.*

³¹ *Cohen en Stouthamer, 2009, 87.*

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

De bodemingrepen voor de calamiteitenroute zullen uitsluitend plaatsvinden in de subrecente bouwvoor en de top van de akkerlaag die in theorie vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen (na 1.000 na Chr.) kan bevatten.

Indien sporen aanwezig zijn binnen de akkerlaag, dan worden zij met name verwacht in de zone rondom het voormalige erf van Heer van Greves Hofstede en diens mogelijke voorganger aan de zuidzijde van het plangebied (rondom boring 1, het blauwe kader in Bijlage 3). Hier kunnen sporen zich ook ondieper bevinden in de top van de oeverafzettingen of in de akkerlaag. Derhalve adviseren wij om in de geselecteerde zone rond boring 1 (zie het blauwe kader in Bijlage 3) vervolgonderzoek uit te laten voeren, bijvoorbeeld door het uitvoeren van een karterend booronderzoek of een proefsleuvenonderzoek binnen het te ontgraven deel van het tracé voor de calamiteitenroute. De exacte onderzoeksmethodiek dient verder afgestemd te worden met de archeologisch adviseur van gemeente Olst (dhr. E. Mittendorff).

4.3 Selectiebesluit

De resultaten en aanbevelingen uit de aangepaste conceptrapportage zijn op 21 januari 2020 opnieuw getoetst en akkoord bevonden door het bevoegd gezag, de gemeente Olst-Wijhe, en diens archeologisch adviseur (drs. E. Mittendorff). De diepte van de ontgraving voor de calamiteitenroute is 30 cm. Dus de conclusie is dat er geen proefsleuven nodig zijn³².

4.4 Voorbehoud

Verder dient te allen tijde bij het afgeven van een omgevingsvergunning de wettelijke meldingsplicht (ex artikel 5.10 van de Erfgoedwet) kenbaar te worden gemaakt, om het documenteren van toevalligvondsten te garanderen: *“Degene die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is (in roerende of onroerende zin), meldt die zaak zo spoedig mogelijk bij onze minister”*. Deze aangifte dient te gebeuren bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Amersfoort. Het verdient aanbeveling ook de archeologisch adviseur van gemeente Olst-Wijhe (drs. B. Vermeulen en/of dhr. E. Mittendorff) hiervan per direct in kennis te stellen.

³² E-mail van dhr. G. van den Blink van gemeente Olst-Wijhe d.d. 10-02-2020.

Gebruikte bronnen

Gebruikte literatuur

- Bakker, H. de & J. Schelling, 1989. *Systeem van bodemclassificatie voor Nederland; de hogere niveaus*. Wageningen.
- Berendsen, H.J.A., 2005. *Landschappelijk Nederland. De fysisch-geografische regio's*. Assen
- Berendsen, H.J.A., 2008. *De vorming van het land, inleiding in de geologie en de geomorfologie*. Assen (Fysische geografie van Nederland).
- Kuipers S.F., 1991. *Bodemkunde*, Culemborg.
- Het Oversticht, januari 2011, *Memorandum Nieuwe richtlijnen voor bureauonderzoek*, Zwolle.
- Spitzers, T.A.; Zee, R.M. van der, 2004. *Olst centrum*. Baac-rapport 03.206
- Stiboka / Rijks Geologische Dienst, 1977. *Toelichting op de legenda van de geomorfologische kaart van Nederland 1:50.000*, Wageningen en Haarlem.
- Stiboka / Rijks Geologische Dienst, 1983. *Geomorfologische kaart van Nederland 1:50.000*, Wageningen.
- Stiboka, 1976. *Bodemkaart van Nederland 1:50.000 en toelichting op de bodemkaart*, Wageningen.
- Tol, drs. A., 2006. *Leidraad inventariserend veldonderzoek Deel: karterend booronderzoek*, 30 maart 2006 vastgesteld door het CCvD Archeologie, Gouda.

Geraadpleegde websites

<http://zoeken.cultureelerfgoed.nl>; Archis3 voor informatie over vondsten, onderzoeken, Bonneblad, minuutplan 1811-1832, geomorfologie, bodem, grondwater, rd-coördinaten, hoogtekaart, kadaster
<https://archis.cultureelerfgoed.nl/#/> voor doen van melding
<https://ahn.arcgisonline.nl/ahnviewer/> voor (aanvullende) hoogtekaartgegevens
<http://beeldbank.cultureelerfgoed.nl> voor OAT en verzamelblad
www.topotijdreis.nl voor informatie historische kaarten vanaf 1845
www.dans.easy.nl voor rapporten
www.dinoloket.nl voor informatie over ondergrondse boringen
<http://www.bodemloket.nl> voor bodemkwaliteitsgegevens
www.ruimtelijkeplannen.nl voor bestemmingsplaninformatie
https://geo.overijssel.nl/viewer/app/master_cwk_periode/v1 voor gegevens provincie Overijssel
www.ikme.nl voor gegevens over WOII
<https://originals.dotkadata.com> voor informatie over de tweede wereldoorlog
www.grondwatertools.nl voor de geologische kaart

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

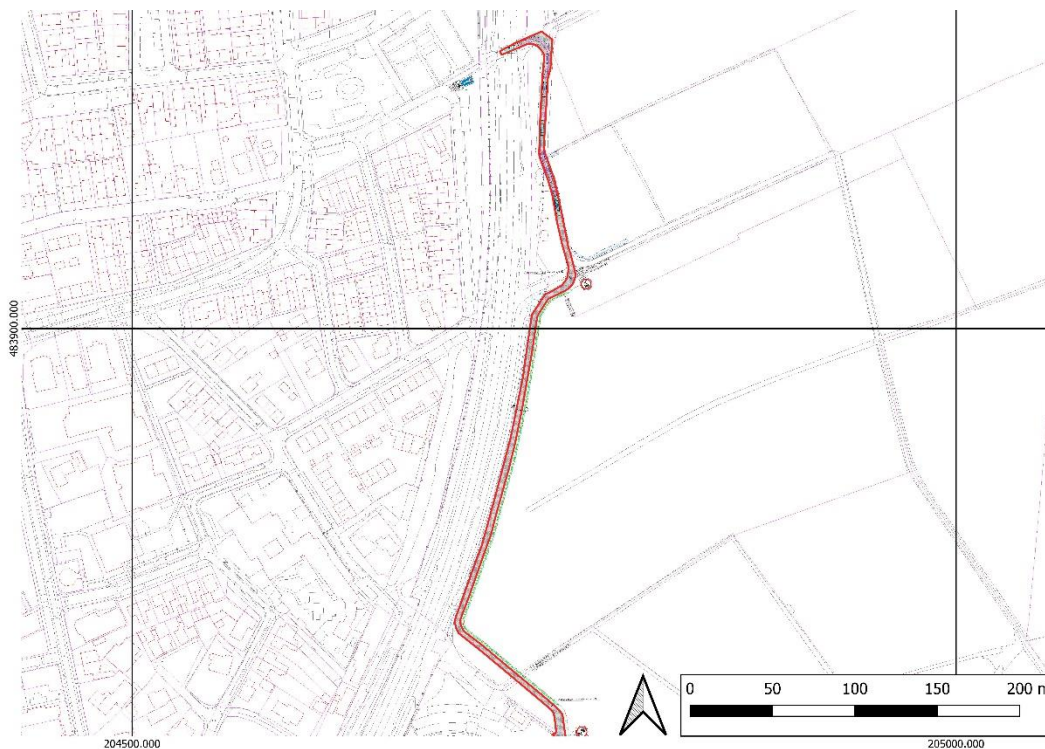
BIJLAGEN

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

Bijlage 1: Plangebied binnen het rode kader



Afbeelding 12: kadastrale kaart met de ontwikkeling van de calamiteitenroute met het plangebied binnen het rode kader (Archis3)



Afbeelding 13: schetsplan van de aan te leggen calamiteitenroute met het plangebied binnen het rode kader (Buro Hoogstraat: Calamiteitenroute met doorsnede.pdf)

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

Bijlage 2: Overzicht van archeologische en geologische perioden

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
 Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

Ouderdom in jaren	Chronostratigrafie			MIS	Lithostratigrafie		
	Holoceen			1	Formaties: Naaldwijk (marien), Nieuwkoop (veen), Echteld (fluviaal)		
11.755	Kwartair	Laat	Laat-Weichselien (Laat-Glaciaal)	Late Dryas (koud)	Formatie van Krefthenheye	Formatie van Boxtel	Formatie van Beegden
12.745				Allerød (warm)			
13.675				Vroege Dryas (koud)			
14.025				Bølling (warm)			
15.700		Midden-Weichselien (Pleniglaciaal)	Laat-Pleniglaciaal				
29.000			Midden-Pleniglaciaal				
50.000			Vroeg-Pleniglaciaal				
75.000		Pleistocene	Vroeg-Weichselien (Vroeg-Glaciaal)	5a			
				5b			
				5c			
	5d						
115.000		Eemien (warme periode)	5e	Eem Formatie			
130.000	Midden	Midden	Saalien (ijstijd)	6	Formatie van Drente		
370.000			Holsteinien (warme periode)	Formatie van Urk			
410.000			Elsterien (ijstijd)	Formatie van Peelo			
475.000			Cromerien (warme periode)				
850.000			Pre-Cromerien	Formatie van Sterksel			
2.600.000	Vroeg	Vroeg					

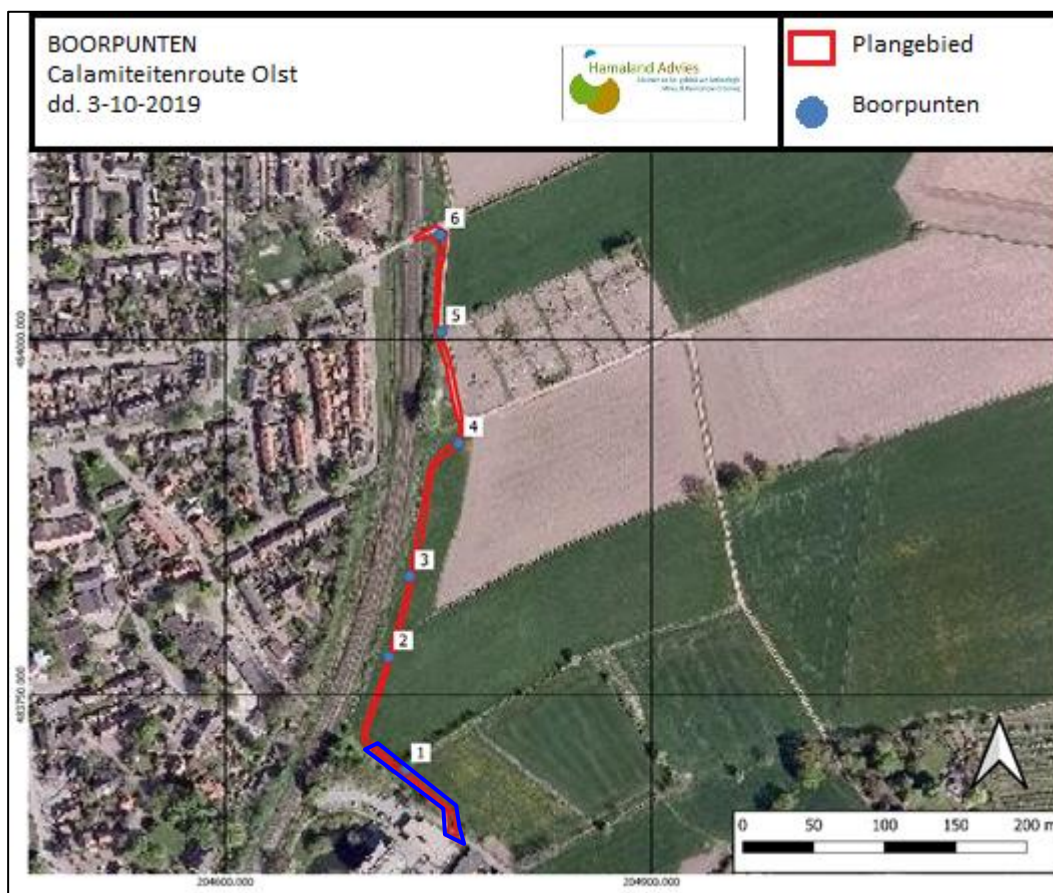
Cal. jaren v/n Chr.	¹⁴ C jaren	Chronostratigrafie		Pollen zones	Vegetatie	Archeologische perioden
1950	0	Laat	Subatlanticum koeler vochtiger	Vb2	Loofbos eik en hazelaar overheersen haagbeuk veel cultuurplanten rogge, boekweit, korenbloem	Nieuwe tijd
1500	Vb1			Middeleeuwen		
450	Va			Romeinse tijd		
0	12	Midden	Subboreaal koeler droger	IVb	Loofbos eik en hazelaar overheersen beuk > 1% invloed landbouw (granen)	IJzertijd
800	IVa			Bronstijd		
815	5000		Atlantikum warm vochtig	III	Loofbos eik, els en hazelaar overheersen in zuiden speelt linde een grote rol	Neolithicum
2000	5300					
3755						
4900	8000	Boreaal warmer	II	den overheerst hazelaar, eik, iep, linde, es	Mesolithicum	
5300						
7020	9000	Preboreaal warmer	I	eerst berk en later den overheersend		
8240	10.150	Laat-Weichselien (Laat-Glaciaal)	Late Dryas	LW III	parklandschap	Laat-Paleolithicum
8800	10.800		Allerød	LW II	dennen- en berkenbossen	
11.755	11.800		Vroege Dryas	LW I	open parklandschap	
12.745	12.000		Bølling		open vegetatie met kruiden en berkenbomen	
13.675	13.000	Midden-Weichselien (Pleniglaciaal)			perioden met een poolwoestijn en perioden met een toendra	Midden-Paleolithicum
14.025	15.700					
15.700		Vroeg-Weichselien (Vroeg-Glaciaal)			perioden met bos en perioden met een subarctisch open landschap	
35.000		Eemien (warme periode)			loofbos	
75.000		Saalien (ijstijd)				Vroeg-Paleolithicum
115.000						
130.000						
300.000						

Chronostratigrafie voor Noordwest-Europa volgens Zagwijn (1974), Vanderberghe (1985) en De Mulder *et al.* (2003). Lithostratigrafie volgens De Mulder *et al.* (2003). Mariene isotop stadium (MIS) volgens Bassinot *et al.* (1994). Atmosferische data volgens Stuiver *et al.* (1998). Zuurstofisotop calibratie (OxCal) versie 3.9 Bronk Ramsey (2003), toegepast op het Laat-Weichselien en het Holoceen. Archeologische periode-indeling en ouderdom volgens de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB). Vegetatie bewerkt volgens Berendsen (2000). Pollenzones volgens P. Vos & P. Kiden (2005).

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

Bijlage 3: Boorpuntenkaart met de geselecteerde advieszone voor
vervolgonderzoek binnen het blauwe kader

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
 Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

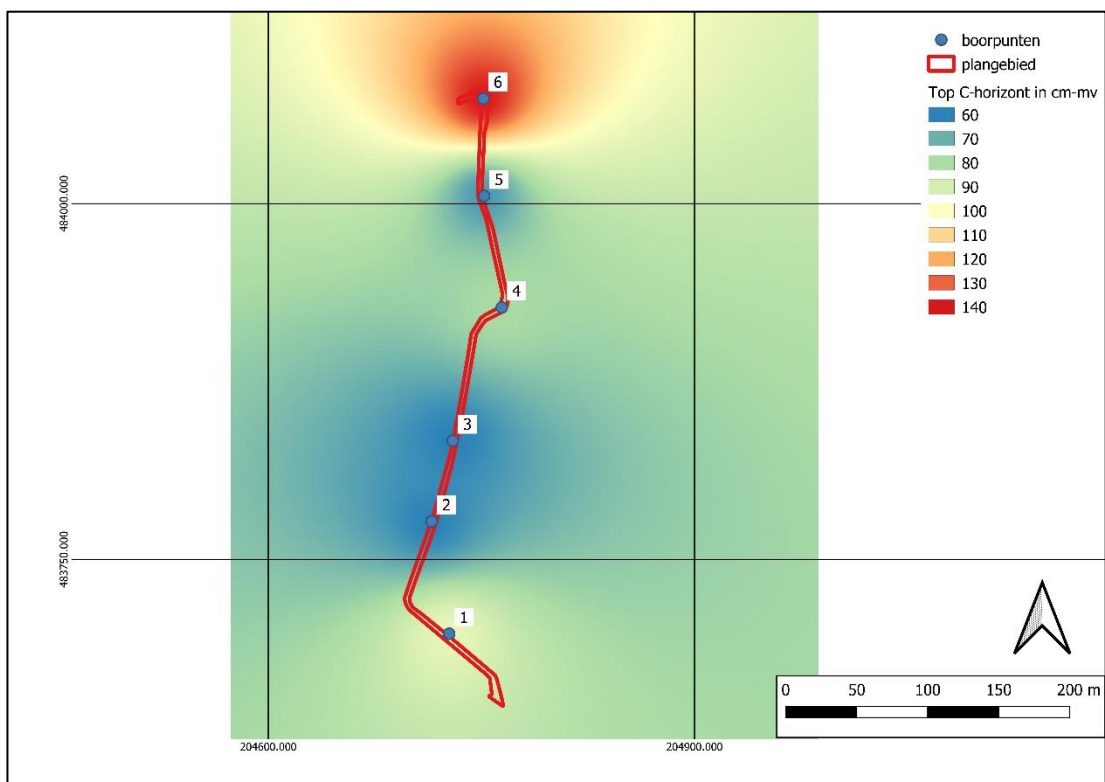
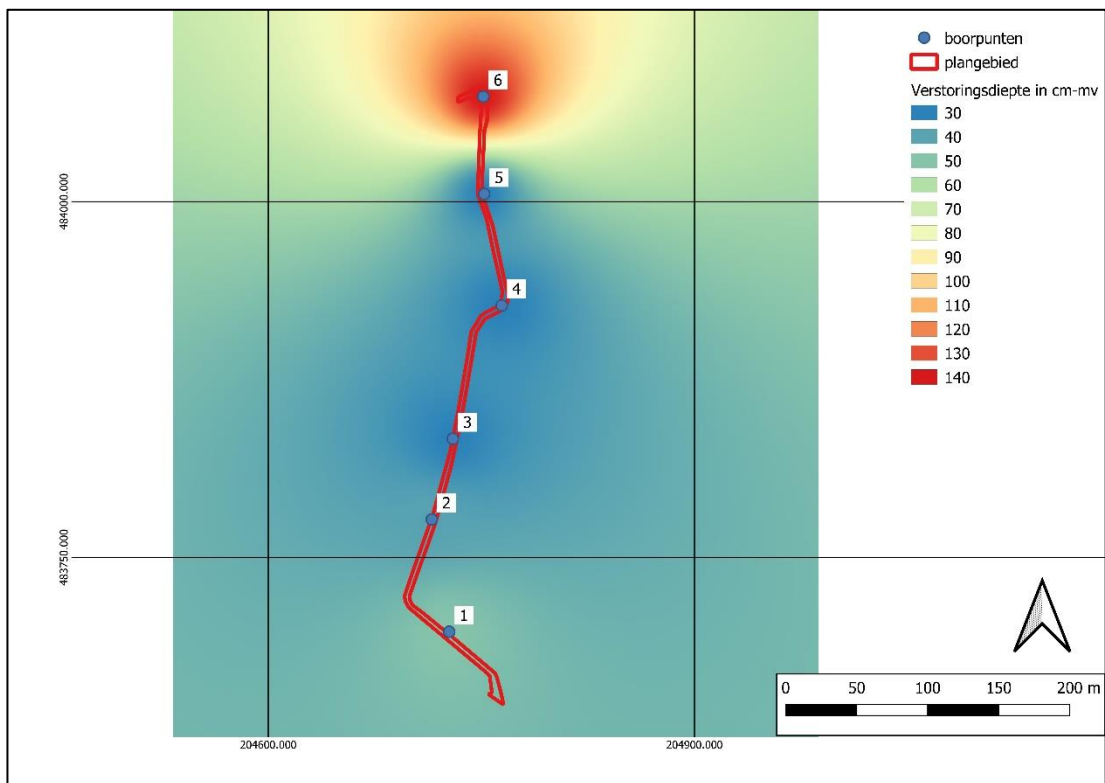


	X,Y-coördinaat	Z-waarden
Coördinaten boring 1	204.729, 483.700	3,355 m+NAP
Coördinaten boring 2	204.713, 483.777	3,079 m+NAP
Coördinaten boring 3	204.730, 483.836	3,246 m+NAP
Coördinaten boring 4	204.766, 483.930	3,401 m+NAP
Coördinaten boring 5	204.749, 484.005	3,266 m+NAP
Coördinaten boring 6	204.751, 484.076	4,116 m+NAP

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

Bijlage 4: Verstoringsdiepte- en top C-horizontkaart

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462



Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

Bijlage 5: Boorlegenda en boorbeschrijvingen (separaat bijgevoegd)

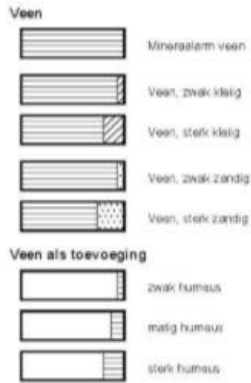
SMART

Boorstatenlegenda

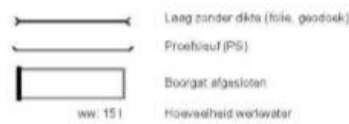
Classificaties volgens de (Lutum+Silt)-Zand-Grind-driehoek



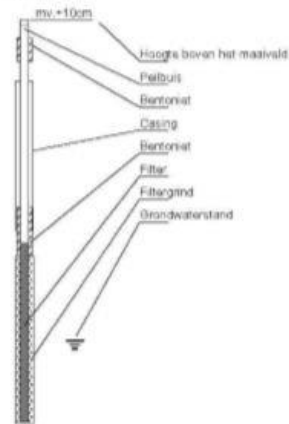
Classificaties volgens de OS-Lutum-(Silt+Zand)-driehoek



Laagaanduidingen



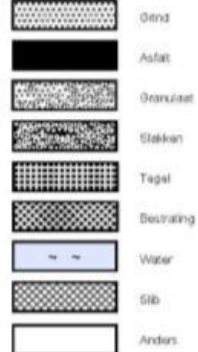
Peilbuizen



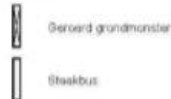
Classificaties volgens de Lutum-Silt-Zand-driehoek



Bijzondere lagen



Monsters



Detectie

- Olie/water-reactie**
- 1 = zwak
 - 2 = matig
 - 3 = sterk
 - 4 = uiterst
- PID waarden**
- < 0,2 ppm
 - 0,2 - 1,0 ppm
 - 1,0 - 2,0 ppm
 - 2,0 - 10 ppm
 - > 10 ppm

getekend volgens NEN 5104

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462

Bijlage 6: Impressie van de onderzoekslocatie

Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462



Project : BO en IVO Archeologie calamiteitenroute Enkweg te Olst
Kenmerk : CA/DIR/HAMA/192462



Bijlage 4 Quicksan natuurtoets



Quickscan natuurtoets

Tracé calamiteitenroute in Olst

In opdracht van Buro Ontwerp & Omgeving

Colofon

Quickscan natuurtoets tracé calamiteitenroute in Olst

Opdrachtgever Buro Ontwerp & Omgeving
Contactpersoon Dhr. S. Schut

Opdrachtnemer Staring Advies
Jonker Emilweg 11
6997 CB Hoog-Keppel

Rapportnummer 2038
Auteur Ing. R. Boerboom
Controle Drs. L.M.A. Witjes
Publicatiedatum: 17 oktober 2019
Foto voorblad Plangebied (foto: R. Top)

Copyright

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Aansprakelijkheid

Dit onderzoek is uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde natuurwet- en regelgeving. Het onderzoek betreft een momentopname en geeft een inschatting van de geschiktheid van de onderzoekslocatie voor beschermde soorten. Het voorkomen van beschermde soorten is echter nooit met zekerheid te voorspellen. Staring Advies accepteert geen aansprakelijkheid ten aanzien van beslissingen die de opdrachtgever neemt naar aanleiding van het door Staring Advies uitgevoerde onderzoek. Staring Advies is niet aansprakelijk voor gevolgschade, alsmede voor schade welke voortvloeit uit toepassingen van de resultaten van werkzaamheden of andere gegevens verkregen van Staring Advies; opdrachtgever vrijwaart Staring Advies voor aanspraken van derden in verband met deze toepassing.

Netwerk Groene Bureaus

Staring Advies is lid van het Netwerk Groene Bureaus (NGB) de brancheorganisatie voor groene adviesbureaus. Het netwerk hanteert een gedragscode die opdrachtgevers en andere belanghebbenden een basis biedt om de leden aan te spreken op de kwaliteit van hun werk.

www.netwerkgroenebureaus.nl

Inhoud

Colofon	1
Samenvatting.....	3
1 Inleiding en doel.....	4
1.1 Inleiding	4
1.2 Doel.....	4
2 Gebiedsbeschrijving en geplande werkzaamheden	5
2.1 Gegevens plangebied.....	5
2.2 Beschrijving van het plangebied	5
2.3 Beschrijving van het onderzoeksgebied.....	5
2.4 Geplande werkzaamheden	5
3 Beschermd status plangebied.....	7
3.1 Gebiedsbescherming.....	7
3.2 Natuurnetwerk Nederland	7
3.3 Natura 2000.....	9
4 Beschermd soorten plangebied	11
4.1 Methode	11
4.2 Resultaten	12
5 Wet natuurbescherming.....	18
6 Conclusie.....	22
Bijlage 1 Impressie plangebied	24
Bijlage 2 Wettelijk kader Wet natuurbescherming	25
Bijlage 3 Beschermd plant- en diersoorten.....	33

Samenvatting

Aanvullend onderzoek of het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden moet rekening worden gehouden met (overige) broedvogels. Werkzaamheden moeten buiten het broedseizoen (15 maart – 15 juli) worden uitgevoerd.

Nadere toetsing of vergunningsaanvraag voor beschermde natuurgebieden is niet aan de orde.

Dit zijn uitkomsten van het onderzoek dat is gehouden naar aanleiding van de plannen om een calamiteitenpad aan te leggen ten noorden van de nog te realiseren fietstunnel in Olst. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor beschermde plant- en diersoorten. Daarom is onderzoek noodzakelijk om te voldoen aan de Wet Natuurbescherming.

Staring Advies voerde het onderzoek uit in opdracht van Buro Ontwerp & Omgeving. Het bureau deed literatuuronderzoek in de Nationale Databank Flora en Fauna en veldonderzoek op de locatie.

1 Inleiding en doel

1.1 Inleiding

Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet, in het kader van de Wet natuurbescherming, aangetoond worden dat er geen sprake is van aantasting van beschermde natuurgebieden en beschermde plant- en diersoorten. Hiervoor is in veel gevallen een gericht natuuronderzoek vereist. In eerste instantie is een quickscan natuurtoets noodzakelijk om een inschatting te kunnen maken over het effect van de plannen op beschermde natuurgebieden en soorten. Indien negatieve effecten verwacht worden is nader onderzoek noodzakelijk.

Er zijn plannen om een calamiteitenpad aan te leggen ten noorden van de nog te realiseren fietstunnel in Olst. Buro Ontwerp & Omgeving is betrokken bij deze plannen en heeft aan Staring Advies gevraagd om de quickscan natuurtoets uit te voeren.

1.2 Doel

Het doel van de quickscan natuurtoets is om snel te inventariseren of door de geplande ontwikkelingen schade kan ontstaan aan beschermde natuurgebieden en beschermde flora of fauna. Wanneer dit het geval is wordt vervolgens geadviseerd over het noodzakelijk vervolgonderzoek en eventuele procedurele vervolgstappen.

2 Gebiedsbeschrijving en geplande werkzaamheden

2.1 Gegevens plangebied

Locatie: Averbergen - Enkweg
Plaats: Olst
Gemeente: Olst-Wijhe
Provincie: Overijssel

2.2 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied is gelegen in de gemeente Olst-Wijhe, aan de rand van de bebouwde kom van Olst (zie figuur 1). Het plangebied bestaat uit een zone aan de oostzijde van de spoorlijn Deventer – Zwolle. Het tracé voor het calamiteitenpad is grotendeels gelegen in onverhard terrein, bestaande uit een groenstrook met ruigte en bosopslag langs het spoor. Het noordelijk deel van het tracé is gelegen op een bestaande half verharde weg. Aan de noordzijde sluit het tracé aan op de Enkweg, aan de zuidzijde sluit het aan op de Averbergen (zie figuur 2 en bijlage 1).

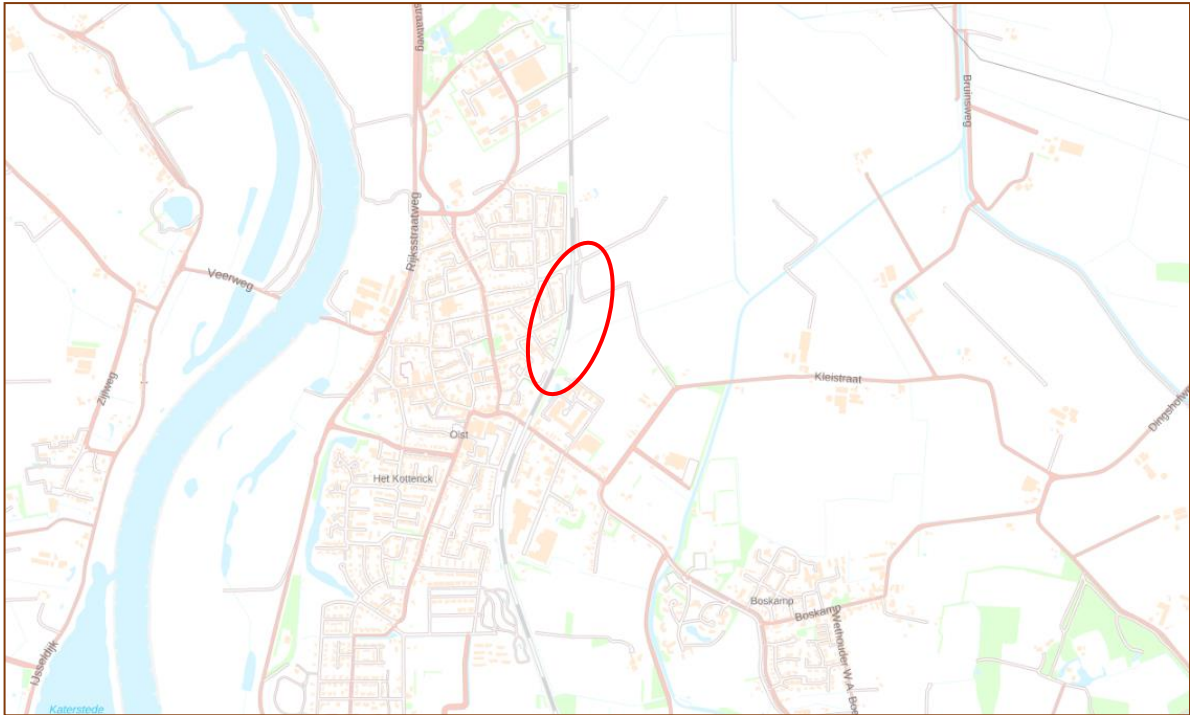
Het plangebied is gelegen aan de oostkant van de woonkern Olst. De directe omgeving van het plangebied bestaat onder andere uit de bebouwde kom van Olst, een bedrijventerrein, agrarische percelen, de spoorlijn Deventer - Zwolle en een volkstuintencomplex (zie figuur 2).

2.3 Beschrijving van het onderzoeksgebied

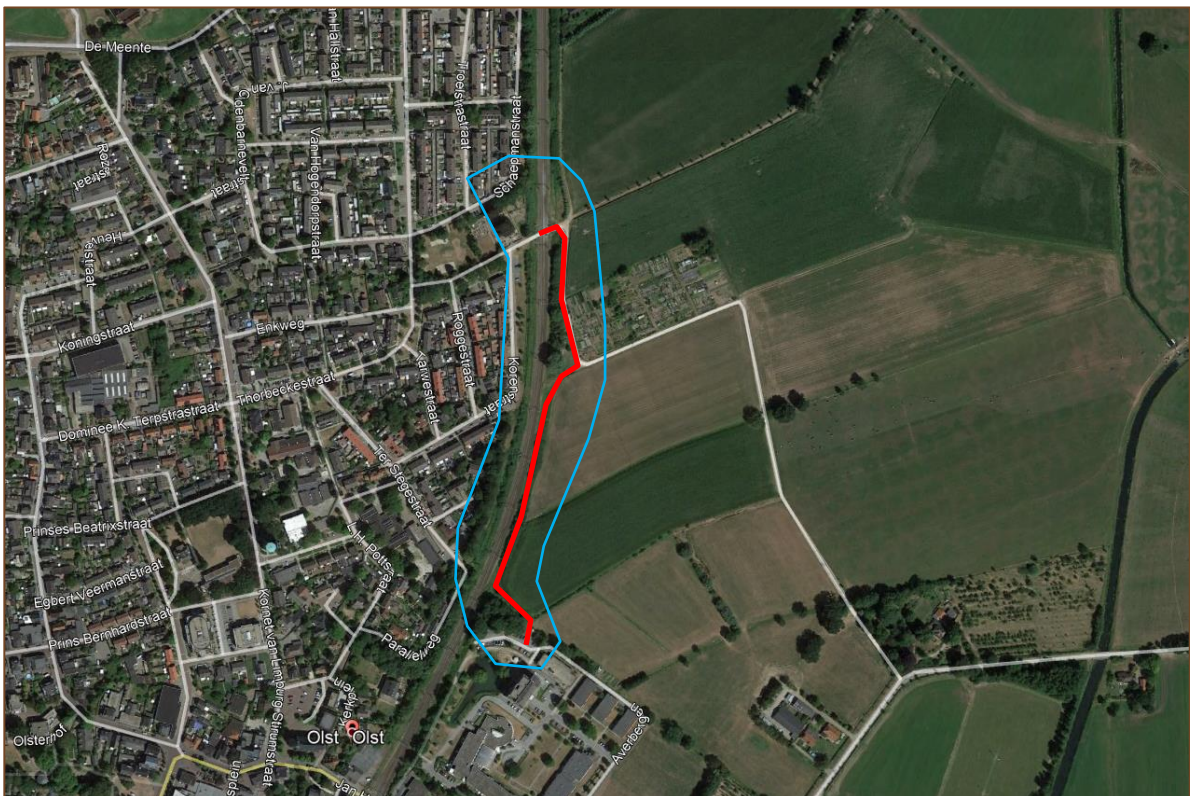
Om het eventuele verstrend effect van de geplande ruimtelijke ontwikkeling op beschermde natuurwaarden in de directe omgeving van het plangebied (externe werking) in te kunnen schatten is een groter gebied onderzocht dan het aan te brengen calamiteitenpad. Het onderzoeksgebied, met daarbinnen het tracé voor het calamiteitenpad, wordt bepaald door agrarische percelen, woningen met bijbehorende tuinen, (spoor)bermen, opgaande groenstructuren, een volkstuintencomplex en een bedrijventerrein (zie figuur 2 en bijlage 1).

2.4 Geplande werkzaamheden

Er zijn plannen om een calamiteitenpad aan te leggen ten noorden van de nog te realiseren fietstunnel in Olst. Het pad wordt verhard met H-klinkers.



Figuur 1. Ligging van het plangebied (rood), bron: Provincie Overijssel, 2019.



Figuur 2. Luchtfoto van het onderzoeksgebied (blauw) met daarin het tracé voor het calamiteitenpad (rood). Bron: Google Earth (2019).

3 Beschermd status plangebied

3.1 Gebiedsbescherming

In Nederland bestaat het Natuurnetwerk Nederland. Dit is een netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In paragraaf 3.2 wordt het plangebied behandeld in relatie tot de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

De Wet natuurbescherming gaat over gebiedsbescherming en soortenbescherming. Wat betreft de gebiedsbescherming beschermt de Wet natuurbescherming Natura 2000-gebieden. Dit is een Europees, samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden. In paragraaf 3.3 wordt het plangebied behandeld in relatie tot de bescherming van Natura 2000-gebieden.

3.2 Natuurnetwerk Nederland

3.2.1 Conclusie

Het plangebied ligt niet in het NNN. De kernkwaliteiten van het NNN worden niet aangetast. Er hoeft geen verdere toetsing uitgevoerd te worden.

3.2.2 Natuurnetwerk

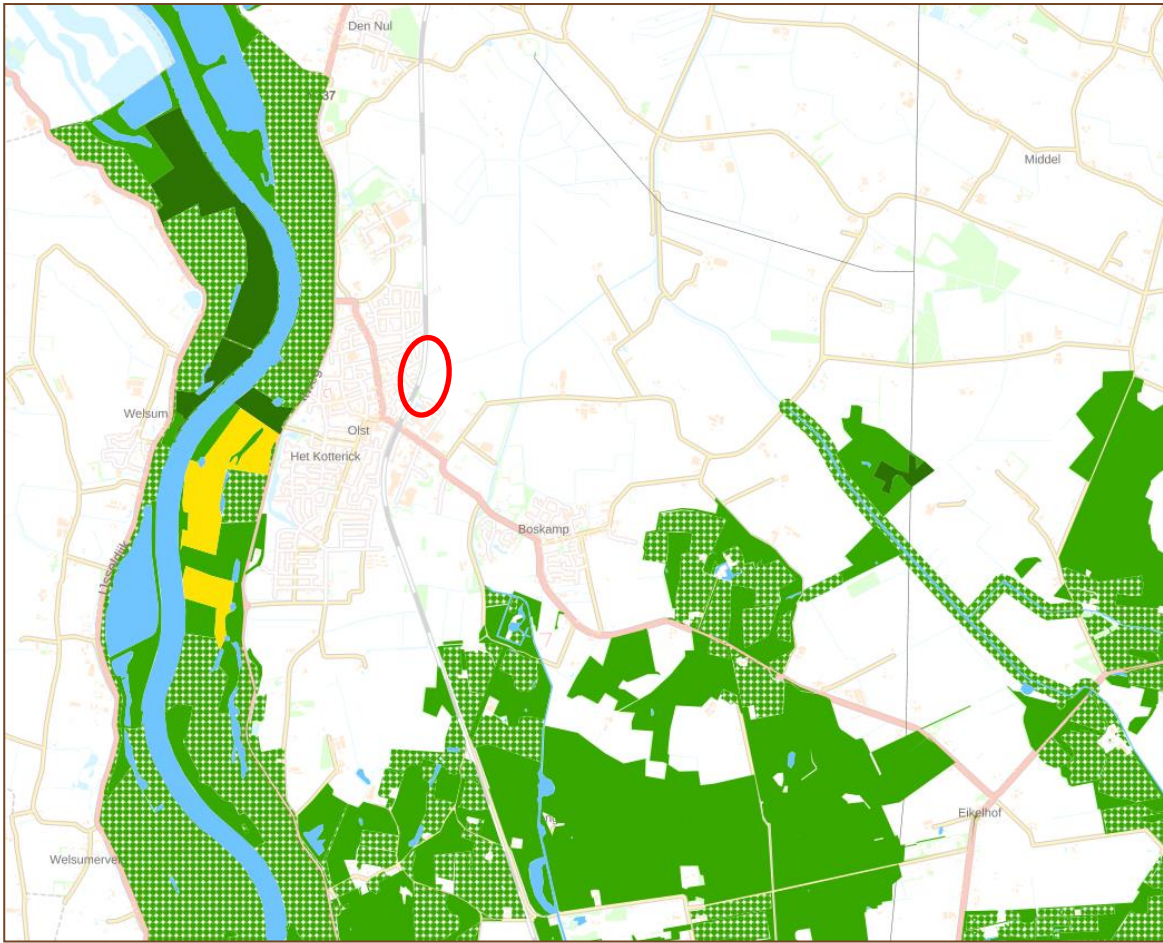
Het NNN is in de Provincie Overijssel begrensd en gemarkeerd als:

- Bestaande NNN: Het bestaande NNN (natuur/water) betreft bestaande en recent gerealiseerde nieuwe natuur.
- Te realiseren NNN: Het te realiseren NNN.

De NNN bestaat uit alle bestaande natuur en een zoekgebied voor nog te realiseren nieuwe natuur. In de NNN geldt: in de basis hier geen nieuwe initiatieven. Er zijn enkele uitzonderingen mogelijk. Dat zijn ontwikkelingen van een groot algemeen of provinciaal belang of waarvoor - overtuigend gemotiveerd – geen alternatieven bestaan. Voor dergelijke uitzonderingen gelden specifieke spelregels die garanderen dat het NNN in stand blijft (het nee, tenzij principe). Dat betekent dat hier geen ruimte is voor nieuwe projecten die de aanwezige en potentiële natuurwaarden significant aantasten.

3.2.3 Plangebied

Het plangebied ligt niet in het NNN. Het uiterwaardengebied van de IJssel, ten westen van het plangebied en diverse bos- en natuurgebieden ten oosten van het plangebied zijn aangewezen als bestaande en nieuwe te realiseren natuur binnen het NNN. De uiterwaarden ten hoogte van Olst zijn aangewezen als 'zone ondernemen met natuur en water buiten de NNN'. Deze zone ligt op ruim 600 meter afstand van het plangebied (zie figuur 3).



Figuur 3. Ligging van het plangebied (rood) ten opzichte van het NNN (groen), bron: Provincie Overijssel, 2019.

3.3 Natura 2000

3.3.1 Conclusie

Significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' zijn op voorhand uit te sluiten, inclusief negatieve effecten door stikstofdepositie. Door de afstand ten opzichte van de beschermde habitats en de leefgebieden van de doelsoorten en de beperkte omvang van de geplande ruimtelijke ontwikkeling wordt geen schade verwacht op de kwalificerende habitats en doelsoorten van de Natura 2000-gebieden door mogelijke verstoringsbronnen. Er zal geen fysieke aantasting van aangewezen habitats plaatsvinden. Het plangebied is niet van belang als habitat voor de aangewezen kwalificerende soorten (habitatrichtlijn, broedvogels en niet-broedvogels) van de Natura 2000-gebieden. Er zal met name tijdens de aanlegfase sprake zijn van enige geluidsverstoring door de werkzaamheden, maar dit effect is van tijdelijke aard en leidt niet tot aantasting van de instandhoudingsdoelen.

3.3.2 Natura 2000

De Europese Unie heeft een zeer gevarieerde en rijke natuur, die van grote biologische, esthetische en economische waarde is. Om deze natuur te behouden heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden. De Wet natuurbescherming beschermt onder andere Natura 2000-gebieden. Voor activiteiten die significante, negatieve effecten hebben op de kernkwaliteiten van een Natura 2000-gebied is een vergunning nodig.

3.3.3 Plangebied

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Ten westen van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' vanaf circa 600 meter afstand (zie figuur 4). Overige Natura 2000-gebieden als 'Veluwe', 'Sallandse Heuvelrug', 'Landgoederen Brummen' en 'Boetelerveld' (niet afgebeeld) liggen op ruime afstand van het plangebied, vanaf ruim 8 kilometer. Door de ruime afstand tussen het plangebied en deze gebieden en de beperkte omvang van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen, zijn negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van deze gebieden op voorhand uit te sluiten.

Significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' zijn eveneens uit te sluiten, inclusief negatieve effecten door stikstofdepositie. Uit de reeds uitgevoerde AERIUS berekening(en) volgt dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is geen aanvullende verplichting voor een Wnb vergunning¹. Door de afstand ten opzichte van de beschermde habitats en de leefgebieden van de doelsoorten en de beperkte omvang van de geplande ruimtelijke ontwikkeling wordt geen schade verwacht op de kwalificerende habitats en doelsoorten van de Natura 2000-gebieden door mogelijke verstoringsbronnen. Er zal geen fysieke

¹ Bron: Onderzoek stikstofdepositie calamiteitenroute in Olst, rapport 21900429.B01, SPA WNP ingenieurs, 25 september 2019.

aantasting van aangewezen habitats plaatsvinden. Het plangebied is niet van belang als habitat voor de aangewezen kwalificerende soorten (habitatrichtlijn, broedvogels en niet-broedvogels) van de Natura 2000-gebieden. Er zal met name tijdens de aanlegfase sprake zijn van enige geluidsverstoring door de werkzaamheden, maar dit effect is van tijdelijke aard en leidt niet tot aantasting van de instandhoudingsdoelen.



Figuur 4. Ligging van het plangebied (rood) ten opzichte van het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' (geel), bron: ww.synbiosys.alterra.nl/natura2000 (2019).

4 Beschermden soorten plangebied

4.1 Methode

Het verzamelen van gegevens heeft op twee manieren plaatsgevonden: via een literatuuronderzoek en een gericht veldonderzoek.

4.1.1 Literatuuronderzoek

Ter ondersteuning van het veldonderzoek werd de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFD) geraadpleegd. Deze database geeft informatie over waarnemingen van beschermde en zeldzame planten en dieren in Nederland. In de NDFD zijn uitsluitend gevalideerde gegevens opgeslagen. De NDFD is de meest complete databank voor de actuele verspreiding van Nederlandse flora en fauna met meer dan 100 miljoen waarnemingen. De databank wordt dagelijks aangevuld met recente waarnemingen. In de NDFD is voor het onderzoeksgebied gezocht naar waarnemingen van beschermde soorten.

4.1.2 Veldonderzoek

Een onderzoeker van Staring Advies onderzocht het plangebied om een inschatting te maken van de beschermde soorten die aanwezig zijn en om beschermde flora en fauna waar te nemen (zie tabel 1).

Onderzoeker	Bezoekronde	Datum	Tijd	Weersomstandigheden
R. Top	1	16-10-2019	11:45 uur	Half bewolkt, droog, 14°C, wind 1 Bft

Tabel 1. Veldonderzoek.

4.2 Resultaten

Deze paragraaf bespreekt de resultaten van het literatuuronderzoek en het veldonderzoek.

4.2.1 Literatuuronderzoek

Flora

De NDFF maakt voor het onderzoeksgebied geen melding van beschermde plantensoorten.

Broedvogels

De NDFF maakt voor de omgeving van het plangebied melding van diverse beschermde vogelsoorten. Een deel van de waarnemingen betreft overvliegende vogels zonder binding met het gebied. Een deel van de vogelsoorten kunnen wel een territorium bezetten in het plangebied of in de directe omgeving hiervan, waardoor ze gebruik kunnen maken van het plangebied. Van de in de omgeving waargenomen gierzwaluw, huismus, ransuil en steenuil zijn de vaste rust- en verblijfplaatsen en nestlocaties jaarrond beschermd.

Zoogdieren

De NDFF maakt voor de omgeving van het plangebied melding van een aantal beschermde zoogdiersoorten. Het betreft de volgende soorten:

- Nationaal beschermde soorten: bosmuis, bunzing, eekhoorn, egel, haas, konijn, ree, steenmarter en veldmuis².
- Internationaal beschermde soorten: gewone dwergvleermuis, laatvlieger, otter en rosse vleermuis.

Amfibieën, reptielen en vissen

De NDFF maakt voor de omgeving van het plangebied melding van één beschermde amfibiesoort. Het betreft de volgende soort:

- Nationaal beschermde amfibiesoorten: bruine kikker².

Ongewervelde dieren

De NDFF maakt voor het onderzoeksgebied geen melding van beschermde ongewervelde diersoorten.

² Deze soorten zijn, met uitzondering van de eekhoorn en steenmarter, in de provincie Overijssel vrijgesteld van de verboden als bedoeld in artikel 3.10, eerste lid, onderdelen a en b, bij ruimtelijke ontwikkelingen.

4.2.2 Veldonderzoek

In deze paragraaf worden per soortgroep de resultaten van het veldonderzoek besproken.

Flora

Het plangebied bestaat uit een onverhard terrein met ruigte, bosschages, bermen en graslandvegetatie. De natuurlijke vegetatie bestaat uit algemene plantensoorten van voedselrijke en ruderaal omstandigheden, zoals grote brandnetel, grote ereprijs, paarse dovenetel, harig knopkruid, grote weegbree, gewone melkdistel en ridderzuring. In het zuidelijk deel van het plangebied is een groeiplaats van de invasieve exoot reuzenberenklauw aanwezig.

De NDFF (zie paragraaf 4.2.1) maakt geen melding van het voorkomen van beschermde plantensoorten in het plangebied. Ze worden hier ook niet verwacht omdat er geen geschikte groeiplaatsen zijn, zo blijkt uit het veldonderzoek.

Broedvogels

Een volledige broedvogelkartering heeft niet plaatsgevonden, omdat dit geen onderdeel uitmaakt van de quickscan natuurtoets. Tijdens het veldbezoek zijn in het plangebied en de directe omgeving de volgende vogelsoorten aangetroffen: vink, roodborst, ekster, kauw, houtduif, merel, zwarte kraai, pimpelmees, spreeuw, putter en grote bonte specht. De opgaande groenstructuren in en rond het plangebied zijn geschikt als nestlocatie voor algemene soorten als ekster, houtduif, merel, tiftjaf, Turkse tortel, zanglijster en zwartkop. De agrarische percelen zijn marginaal geschikt als nestlocatie voor een soort als Kievit en scholekster. De elzensingel en de begroeide greppels/taluds op het tracé zijn geschikt als nestlocatie voor een grondbroeder als fazant of grasmus. Bebouwing in de omgeving van het plangebied is geschikt als nestlocatie voor soorten als gierwaluw, huismus en kauw.

Jaarrond beschermde nesten

De NDFF vermeldt voor de omgeving van het plangebied de gierwaluw, huismus, ransuil en steenuil, waarvan de vaste rust- en verblijfplaatsen en nestlocaties jaarrond beschermd zijn (zie paragraaf 4.2.1). Tijdens het veldbezoek zijn deze of andere jaarrond beschermde soorten niet aangetroffen in het plangebied en de directe omgeving.

Gierwaluw en huismus

Uit de omgeving van het plangebied zijn waarnemingen van de gierwaluw en huismus bekend. Tijdens het veldbezoek zijn in het plangebied en de directe omgeving geen huismussen waargenomen. In het plangebied is geen bebouwing of andere geschikte nestgelegenheid voor de gierwaluw of huismus aanwezig. Delen van het plangebied, met kruidenrijke vegetatie en opgaande groenstructuren, kunnen fungeren als foerageergebied voor beide soorten. Van een functioneel leefgebied is echter geen sprake, mede aangezien er geen nestlocaties van huismussen verwacht worden in de directe omgeving van het plangebied en de versturende werking van de tussenliggende spoorlijn. Het functioneel leefgebied van de huismussen die in de bebouwde kom van Olst broeden, bestaat

hoofdzakelijk uit de bijbehorende tuinen en gemeentelijke groenstructuren nabij deze nestlocaties.

Ransuil

Uit de omgeving van het plangebied is één waarneming van de ransuil bekend. Het betreft een waarneming uit 2014 van twee roepende jongen in een groenstructuur ten zuiden van het plangebied (bron: NDFF). Tijdens het veldbezoek is de soort niet aangetroffen in het plangebied en de directe omgeving. Enkele bosschages in de directe omgeving van het plangebied zijn in principe geschikt als nestlocatie voor de soort. In het plangebied zelf worden geen nesten van deze of andere jaarrond beschermde boombewonende soorten verwacht, door het ontbreken van geschikte nestgelegenheden. Tijdens het veldbezoek zijn er geen nestlocaties van ransuil (oude kraaien of eksternesten) of nesten van andere boombewonende soorten met jaarrond beschermde nesten aangetroffen, zoals de buizerd of sperwer. Verder zijn er geen sporen, zoals plukplaatsen, uitwerpselen, veren, braakballen of prooiresten waargenomen. Er is geen sprake van een essentieel leefgebied.

Steenuil

Vanuit een aantal locaties in het buitengebied van Olst, ten oosten van het plangebied zijn territoria van de jaarrond beschermde steenuil bekend (bron: NDFF). In het onderzoeksgebied zijn tijdens het veldbezoek geen steenuilen waargenomen. Ook zijn er geen gebouwen, knotbomen, fruitbomen met nestkasten of andere geschikte broedplekken in het plangebied aanwezig, waardoor geen sprake is van een nestlocatie. Verder zijn er geen sporen als braakballen, uitwerpselen, veren etc. aangetroffen. Het plangebied is plaatselijk geschikt als foerageergebied voor de steenuil, maar zal door de beperkte oppervlakte, de ligging langs de bebouwde kom, een spoorlijn en de afstand tot mogelijke nestlocaties niet van essentieel belang zijn.

Vaste rust en verblijfplaatsen en nestlocaties van overige jaarrond beschermde vogelsoorten worden niet verwacht door het ontbreken van geschikte broedgelegenheden.

Grondgebonden zoogdieren

Uit de omgeving van het plangebied zijn waarnemingen van de strikt beschermde otter bekend. Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) zoogdieren aangetroffen in het plangebied. Het is aannemelijk dat algemene soorten als bunzing, eekhoorn, egel, konijn, steenmarter, vos en algemene (spits)muizen het plangebied als foerageergebied of leefgebied gebruiken. De NDFF bevestigt de aanwezigheid van een deel van deze soorten voor de omgeving van het plangebied (zie paragraaf 4.2.1). Voor deze soorten geldt, met uitzondering van de eekhoorn en steenmarter, in provincie Overijssel vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Otter

De in de NDFF vermelde strikt beschermde otter is gebonden aan open water en bijbehorende oeverzones met voldoende rust en schuilmogelijkheden. De soort is uitsluitend direct langs de IJssel en enkele aangesloten wateren te verwachten. Tijdens het veldbezoek zijn geen ottersporen gevonden direct rondom het plangebied. Het plangebied

is door het ontbreken van open water met geschikte oeverzones ongeschikt als leefgebied voor de otter.

Eekhoorn

Er zijn enkele waarnemingen van de strikt beschermde eekhoorn bekend uit de omgeving van het plangebied (bron: NDFF). Het plangebied is plaatselijk geschikt als leefgebied voor de eekhoorn. Er zijn geen eekhoornnesten in het plangebied waargenomen. Daarnaast zijn er geen eekhoorns of gebruikssporen van eekhoorns waargenomen tijdens het veldbezoek. In het plangebied bevinden zich geen geschikte nestbomen voor eekhoorns. Een verblijfplaats wordt hier niet verwacht. Het plangebied is plaatselijk wel geschikt als foerageergebied voor de soort.

Steenmarter

Tijdens het veldbezoek zijn geen sporen van steenmarters gevonden of steenmarters waargenomen. De steenmarter is echter hoofdzakelijk 's nachts actief. Het plangebied is door de afwezigheid van bebouwing en andere geschikte schuilgelegenheden ongeschikt als vaste rust- en verblijfplaats voor de steenmarter. Het plangebied is wel geschikt als foerageergebied voor de soort.

Overige strikt beschermde grondgebonden zoogdiersoorten worden niet verwacht door het ontbreken van geschikt leefgebied. Het bronnenonderzoek bevestigt de afwezigheid van overige strikt beschermde grondgebonden zoogdieren.

Vleermuizen

De NDFF maakt melding van gewone dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis voor de omgeving van het plangebied. Door het ontbreken van gebouwen is het plangebied ongeschikt als verblijfplaats voor gebouwbewonende soorten als de gewone dwergvleermuis en laatvlieger.

In het plangebied bevinden zich geen bomen met geschikte holten die kunnen fungeren als verblijfplaats voor boombewonende vleermuissoorten, zoals de rosse vleermuis.

Het plangebied is door de beperkte omvang en het vrijwel ontbreken van opgaand groen slechts marginaal geschikt als foerageergebied voor een weinig kritische soort als de gewone dwergvleermuis. Van een vliegroue of een essentieel foerageergebied is geen sprake.

Amfibieën

Beschermde amfibieën zijn tijdens het veldbezoek niet aangetroffen. De NDFF meldt de beschermde bruine kikker voor de omgeving van het plangebied (zie paragraaf 4.2.1). Open water ontbreekt in het plangebied, op één ondiepe smalle sloot na (zie foto 1). Indien deze sloot in het voorjaar water bevat is deze geschikt als voortplantingswater voor enkele algemene, weinig kritische amfibieën als bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander. Het plangebied is plaatselijk geschikt als landbiotop voor enkele, weinig kritische en algemene soorten, zoals bruine kikker, kleine watersalamander en gewone

pad. Sporadisch kan dan ook een individu van deze soorten aangetroffen worden in het plangebied. Voor deze soorten geldt in provincie Overijssel vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Strikt beschermde soorten worden hier niet verwacht door het ontbreken van geschikt leefgebied.



Foto 1. Ondiepe sloot in het plangebied (foto: R. Top).

Reptielen

Tijdens het veldbezoek zijn geen reptielen aangetroffen. Uit de omgeving van het plangebied zijn ook geen waarnemingen beschermde reptielen bekend (zie paragraaf 4.2.1). Beschermde reptielensoorten worden ook niet verwacht in het plangebied doordat geschikte leefgebieden ontbreken.

Vissen

Permanent open water ontbreekt in het onderzoeksgebied, waardoor het voorkomen van (beschermde) vissen uitgesloten is.

Ongewervelde dieren

Uit de omgeving van het plangebied zijn geen waarnemingen van beschermde ongewervelde dieren bekend geworden (zie paragraaf 4.2.1). Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde ongewervelde dieren aangetroffen. Deze worden ook niet verwacht door het ontbreken van geschikte leefgebieden.

5 Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming volgt in hoofdlijnen de bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn op. De belangrijkste beschermde natuurwaarden in de Wet Natuurbescherming zijn:

- Beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden).
- Aangepaste soortenlijst beschermde planten en dieren.
- Expliciete vermelding intrinsieke waarde van natuur (art. 1.10).
- Algemene zorgplicht voor natuurgebieden en in het wild levende dieren, planten en hun leefomgeving (art. 1.11).
- Actieve soortenbescherming (art. 1.12): verplichting voor provincies.

Alle natuurlijk in het wild levende vogels, meeste inheemse zoogdieren, alle inheemse amfibieën en reptielen, en een aantal vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten zijn beschermd.

In dit hoofdstuk wordt vastgesteld of beschermde soorten flora en fauna aanwezig zijn of verwacht worden op de locatie. Vervolgens wordt bepaald of ze mogelijk nadelige effecten kunnen ondervinden van de geplande werkzaamheden. Deze effecten worden getoetst aan de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming (zie bijlage 2). Wanneer de Wet natuurbescherming (mogelijk) wordt overtreden wordt geadviseerd over het uitvoeren van aanvullend onderzoek en/of het aanvragen van een ontheffing.

Flora

Beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen en worden ook niet verwacht door het ontbreken van geschikte groeiplaatsen. Uit de NDFF zijn geen waarnemingen van beschermde plantensoorten bekend geworden uit het plangebied. Aanvullend onderzoek naar het voorkomen van beschermde plantensoorten en/of het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk.

Broedvogels

Alle vogelsoorten zijn beschermd krachtens de Wet natuurbescherming (Vogelrichtlijn). Ontheffing voor deze diergroep is niet mogelijk. Dit betekent dat het opzettelijk verstoren, verontrusten, doden en anderszins nadelig beïnvloeden van deze soortgroep niet is toegestaan. Daarom moet er buiten het broedseizoen gestart worden met de werkzaamheden. Als de werkzaamheden in volle gang zijn bij aanvang van het broedseizoen, is het verstoringeffect op (broed)vogels minimaal. Het broedseizoen ligt, afhankelijk van de weeromstandigheden en aanwezige soorten, ruwweg tussen 15 maart en 15 juli. Broedgevallen buiten deze periode zijn ook beschermd.

Vogelsoorten waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn

Uit de omgeving van het plangebied zijn waarnemingen bekend van de gierwaluw, huismus, ransuil en steenuil, waarvan de nestlocaties jaarrond beschermd zijn.

Gierwaluw

In het plangebied bevinden zich geen geschikte nestlocaties. Bij woningen in de omgeving van het plangebied is hier mogelijk wel sprake van. Door met de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen van de soort (juni t/m augustus) kan eventuele verstoring van broedgevallen voorkomen worden. Bij de gierwaluw is geen sprake van een functioneel leefgebied, aangezien de soort alle voorzieningen uit het luchtruim haalt.

Huisumus

Het plangebied is plaatselijk geschikt als foerageergebied voor de huismus door de aanwezigheid van grassen en onkruiden. Aantasting van foerageergebieden van de huismus kan leiden tot aantasting van een vaste rust- en verblijfplaats. Het voedsel wordt gezocht op plaatsen zonder of met korte vegetatie, zoals wegbermen, erven en tuinen (bron: Kennisdocument Huismus, BIJ12). De, in de omgeving broedende, huismussen zullen voor het foerageren dan ook voornamelijk aangewezen zijn op de woonerven waar de nestlocaties zich bevinden en aangrenzende bermen, gazons en aangrenzende tuinen. Het plangebied kan incidenteel ook tot het foerageergebied behoren. Maar door de afwezigheid van geschikte nestlocaties van huismussen in de directe omgeving van het plangebied, zal hier geen sprake zijn van een essentieel leefgebied. De geplande werkzaamheden leiden niet tot aantasting van de functionaliteit van eventueel aanwezige nestlocaties in de omgeving van het plangebied. Aanvullend onderzoek of het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk.

Ransuil

In het plangebied en de directe omgeving bevinden zich geen vaste rust- en verblijfplaatsen (nestlocaties) van de ransuil of andere boombewonende vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten, zoals buizerd of sperwer. De geplande ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied is niet van invloed op vaste rust- en verblijfplaatsen of het functioneel leefgebied van deze soorten door de afstand tot mogelijke nestlocaties. Het plangebied is door de geringe omvang en de ligging langs de spoorlijn en de bebouwde kom van Olst geen essentieel leefgebied voor de ransuil en overige boombewonende soorten met jaarrond beschermde nesten. Het uitvoeren van aanvullend onderzoek of het aanvragen van ontheffing niet noodzakelijk voor deze soorten.

Steenuil

Het plangebied is door het ontbreken van geschikte broedgelegenheden niet geschikt als nestlocatie voor deze soort. Het plangebied is plaatselijk geschikt als foerageergebied, maar zal door de beperkte oppervlakte en de ligging binnen de bebouwde kom niet van essentieel belang zijn. Het uitvoeren van aanvullend onderzoek of het aanvragen van ontheffing niet noodzakelijk voor deze soort.

Overige soorten met jaarrond beschermde soorten worden niet verwacht binnen de invloedssfeer van de geplande werkzaamheden.

Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) zoogdieren waargenomen in het plangebied. Het plangebied wordt mogelijk gebruikt als leef- of foerageergebied door algemene soorten als bunzing, eekhoorn, egel, haas, konijn, steenmarter en algemene muizen en spitsmuizen. Voor deze soorten grondgebonden zoogdieren geldt, met uitzondering van de eekhoorn en steenmarter, in de provincie Overijssel automatisch de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ingrepen. De NDFF vermeldt de strikt beschermde otter voor de omgeving van het plangebied.

Eekhoorn

Het voorkomen van de beschermde eekhoorn is alleen ontheffingsplichtig wanneer er vaste verblijfplaatsen (boomnesten) aanwezig zijn. Hiervan is geen sprake in het plangebied. Aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze beschermde zoogdiersoort en/of het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk.

Steenmarter

Sporadisch kan deze beschermde soort het plangebied doorkruisen of als foerageergebied gebruiken. Er is geen sprake van een vaste rust- en verblijfplaats of een essentieel leefgebied. Aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze beschermde zoogdiersoort en/of het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk.

Otter

Uit de omgeving van het plangebied zijn waarnemingen van de strikt beschermde otter bekend. Het plangebied is ongeschikt als leefgebied voor de soort. Door de beperkte omvang van de geplande ontwikkelingen en de fysieke afstand tot de dichtstbijzijnde leefgebieden, zal geen sprake zijn van verstoring van de otter. Aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze soort en/of het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk.

Vleermuizen

Om te bepalen of aanvullend onderzoek naar vleermuizen noodzakelijk is, worden de resultaten van de quickscan getoetst aan de checklist van Het Protocol voor vleermuisinventarisaties van de Gegevensautoriteit Natuur en de Zoogdiervereniging VZZ. Hieronder zijn de relevante passages uit de checklist weergegeven:

1. Zijn er gebouwen die gesloopt of gerenoveerd worden?

Nee → Nader onderzoek naar kraam-, zomer- en paar verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen is niet noodzakelijk.

2. Zijn er bomen met potentieel geschikte holten die gekapt of gesnoeid worden?

Nee → Nader onderzoek naar zomer- en paarverblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen is niet noodzakelijk.

3. Maken de struiken, gewassen, boom (bomen) deel uit van een mogelijke route/verbinding of een essentieel foerageergebied?

Nee → Nader onderzoek naar foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen is niet noodzakelijk.

Aanvullend onderzoek voor vleermuizen is niet noodzakelijk, aangezien de geplande bomenkap geen negatief effect hebben op verblijfplaatsen, vliegroutes of foerageergebieden van vleermuizen.

Overige soortgroepen

Gezien het ontbreken van geschikt leefgebied zijn beschermde amfibieën, reptielen, vissen en/of ongewervelde dieren, met uitzondering van enkele algemene soorten als bruine kikker en gewone pad, niet te verwachten in het plangebied. Voor deze soorten geldt in de provincie Overijssel automatisch de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ingrepen. Het uitvoeren van een aanvullend onderzoek of het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk voor deze soort(groep)en.

6 Conclusie

Aan de hand van de resultaten van de quickscan natuurtoets in het onderzoeksgebied 'tracé calamiteitenpad in Olst' kan de volgende conclusie worden getrokken:

Beschermde natuurgebieden

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het plangebied ligt in niet het NNN. Kernkwaliteiten van het NNN worden niet aangetast. Er hoeft geen verdere toetsing uitgevoerd te worden.

Natura 2000

De instandhoudingsdoelen van de Natura 2000 gebieden 'Rijntakken' worden niet aangetast door de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Verder toetsing of een vergunningsaanvraag zijn niet noodzakelijk.

Beschermde soorten

Aanvullend onderzoek of het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk. Wel dient met de geplande werkzaamheden rekening gehouden te worden met broedvogels.

Bijlagen

- 1 **Impressie plangebied**
- 2 **Wettelijk kader**
- 3 **Beschermde plant- en diersoorten**

Bijlage 1 Impressie plangebied



Bijlage 2 Wettelijk kader Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. De Wet natuurbescherming volgt in hoofdlijnen de bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn op. De belangrijkste beschermde natuurwaarden in de Wet Natuurbescherming zijn:

- Beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden);
- Aangepaste soortenlijst beschermde planten en dieren;
- Expliciete vermelding intrinsieke waarde van natuur (art. 1.10);
- Algemene zorgplicht voor natuurgebieden en in het wild levende dieren, planten en hun leefomgeving (art. 1.11);
- Actieve soortenbescherming (art. 1.12): verplichting voor provincies.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Toetsing van effecten van projecten op Natura 2000-gebieden blijft hetzelfde als nu.

Beschermde natuurmonumenten

Beschermde natuurmonumenten en bijbehorende doelen komen te vervallen. Hetzelfde geldt voor (nooit aangewezen) beschermde landschapsgezichten en beschermde leefomgevingen. De meeste natuurmonumenten vallen binnen het NNN areaal en zijn via dat beschermingsregime alsnog beschermd. Daarnaast kunnen gemeenten de natuurmonumenten via een bestemmingsplan als beschermde natuur aanwijzen.

Provincies dienen gebieden aan te wijzen voor het NNN (voormalige EHS) en (evt. op verzoek) voor overige bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen.

Het rijk kan een gebied, niet zijnde een Natura 2000-gebied, als bijzonder nationaal natuurgebied aanwijzen.

Soortbescherming

Alle beschermde soorten worden aangewezen in de wet zelf (deels met verwijzing naar internationale regelgeving). Alle natuurlijk in het wild levende vogels, meeste inheemse zoogdieren, alle inheemse amfibieën en reptielen, en een aantal vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten zijn beschermd. Ongeveer 200 thans beschermde soorten (vooral vaatplanten en zeevissen) worden niet meer beschermd onder de Wet natuurbescherming (anders dan door algemene zorgplicht). De lijst met beschermde soorten is niet meer opgedeeld in tabellen, zoals in de huidige Flora- en faunawet. Zie bijlage 3 voor de nieuwe lijst met beschermde plant- en diersoorten.

Totaal aantal beschermde soorten is slechts een fractie van ongeveer 35.000 soorten die in Nederland voorkomen. Groot aantal bedreigde (Rode lijst) soorten wordt niet passief beschermd (wel actieve bescherming vereist).

Drie regimes voor beschermde soorten

1. Regels ter bescherming van vogels die vallen binnen het bereik van de Vogelrichtlijn, i.e. alle natuurlijk in het wild levende vogels in EU (art. 3.1-3.4)
2. Regels ter bescherming van dier- en plantensoorten die strikt beschermd zijn op grond van de Habitatrichtlijn en natuurbeschermingsverdragen (art. 3.5-3.9)
3. Regels ter bescherming van niet onder 2 vallende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten vermeld in de bijlage bij de wet (art. 3.10-3.11)

Inhoud beschermingsregimes

- Geen uniform verbodstelsel, maar aparte verboden voor elk van de drie categorieën beschermde soorten.
- Verboden en uitzonderingen sluiten nauw aan bij Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (regime 1 en 2), maar 'soepeler' regime voor aanvullend beschermde soorten (regime 3).
- Meeste verboden nu alleen van toepassing op 'opzettelijk' handelen, maar dat dekt ook voorwaardelijk opzet (=willens en wetens aanmerkelijke kans aanvaarden dat gedraging schadelijke gevolgen heeft voor beschermde soorten). Verschil met de huidige verboden zal in de praktijk dus waarschijnlijk gering zijn.

Alle in de Wet genoemde soorten zijn strikt beschermd. Voor de verbodsbepalingen is een ontheffing noodzakelijk. Dit geldt ook voor zeer algemene soorten waarvoor in het verleden automatisch de vrijstellingsregeling van kracht was bij ruimtelijke ontwikkelingen. Echter kunnen de provincies voor een aantal algemene soorten een vrijstellingslijst opstellen (op basis van Artikel 3.11). Dit betekent dat de beschermde soorten per provincie verschillen (zie bijlage 3).

Met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen zijn de volgende verbodsbepalingen voor soorten het meest relevant.

Intrinsieke waarde natuur

Artikel 1.10

Deze wet is gericht op:

Het beschermen en ontwikkelen van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde, en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit.

Algemene Zorgplicht

Artikel 1.11

1. Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in elk geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:
 - a. dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,
 - b. indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden geveegd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of
 - c. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op handelen of nalaten in overeenstemming met het bij of krachtens deze wet of de Visserijwet 1963 bepaalde.

Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn

Artikel 3.1

1. Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
2. Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
3. Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
4. Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.
5. Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Artikel 3.3

1. Gedeputeerde staten kunnen ontheffing verlenen van verboden als bedoeld in artikel 3.1, ten aanzien van vogels van daarbij aangewezen soorten, dan wel ten aanzien van hun nesten, rustplaatsen of eieren.

2. Provinciale staten kunnen bij verordening vrijstelling verlenen van verboden als bedoeld in artikel 3.1 en ten aanzien van vogels van daarbij aangewezen soorten, dan wel ten aanzien van hun nesten, rustplaatsen of eieren.

Ontheffing of vrijstelling

Een ontheffing of een vrijstelling wordt uitsluitend verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:

- a. er bestaat geen andere bevredigende oplossing;
- b. zij is nodig:
 - in het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid;
 - in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer;
 - ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij of wateren;
 - ter bescherming van flora of fauna;
 - voor onderzoek of onderwijs, het uitzetten of herinvoeren van soorten, of voor de daarmee samenhangende teelt, of
 - om het vangen, het onder zich hebben of elke andere wijze van verstandig gebruik van bepaalde vogels in kleine hoeveelheden selectief en onder strikt gecontroleerde omstandigheden toe te staan;
- c. de maatregelen leiden niet tot verslechtering van de staat van instandhouding van de desbetreffende soort.

In een ontheffing, onderscheidenlijk vrijstelling worden in elk geval voorschriften opgenomen, onderscheidenlijk regels gesteld, over:

- a. de middelen, installaties of methoden voor het vangen of doden, waarbij enkel het gebruik wordt toegestaan van bij algemene maatregel van bestuur aangewezen middelen, installaties of methoden;
- b. de tijd en plaats waarvoor de ontheffing of vrijstelling geldt, en
- c. de wijze waarop het risico voor het behoud van de vogelstand wordt beperkt.

Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn

Artikel 3.5

1. Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
2. Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.

3. Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.

4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.

5. Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Artikel 3.8

1. Gedeputeerde staten kunnen ontheffing verlenen van een of meer van de verboden, bedoeld in artikel 3.5 ten aanzien van dieren of planten van daarbij aangewezen soorten, dan wel ten aanzien van de voortplantingsplaatsen, rustplaatsen of eieren van dieren van daarbij aangewezen soorten.

2. Provinciale staten kunnen bij verordening vrijstelling verlenen van een of meer van de verboden, bedoeld in artikel 3.5 ten aanzien van dieren of planten van daarbij aangewezen soorten, dan wel ten aanzien van de voortplantingsplaatsen, rustplaatsen of eieren van dieren van daarbij aangewezen soorten.

Ontheffing of vrijstelling

Een ontheffing of een vrijstelling wordt uitsluitend verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:

a. er bestaat geen andere bevredigende oplossing;

b. zij is nodig:

- in het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna, of in het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
- ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;
- in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
- voor onderzoek en onderwijs, populatie of herintroductie van deze soorten, of voor de daartoe benodigde kweek, met inbegrip van de kunstmatige vermeerdering van planten, of
- om het onder strikt gecontroleerde omstandigheden mogelijk te maken op selectieve wijze en binnen bepaalde grenzen een beperkt, bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde dieren van de aangewezen soort te vangen of onder zich te hebben, onderscheidenlijk een beperkt bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde planten van de aangewezen soort te plukken of onder zich te hebben;

c. er wordt geen afbreuk gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan.

Beschermingsregime andere soorten

Artikel 3.10

1. Onverminderd artikel 3.5, eerste, vierde en vijfde lid, is het verboden:

a. in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;

b. de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen, of

c. vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

2. Artikel 3.8, met uitzondering van het derde en vierde lid, is van overeenkomstige toepassing op de verboden, bedoeld in het eerste lid, met dien verstande dat, in aanvulling op de redenen, genoemd in het vijfde lid, onderdeel b, de noodzaak voor de ontheffing of vrijstelling ook verband kan houden met handelingen:

a. in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;

b. ter voorkoming van schade of overlast, met inbegrip van schade aan sportvelden, schietterreinen, industrieterreinen, kazernes, of begraafplaatsen;

c. ter beperking van de omvang van de populatie van dieren, in verband met door deze dieren ter plaatse en in het omliggende gebied veelvuldig veroorzaakte schade of in verband met de maximale draagkracht van het gebied waarin de dieren zich bevinden;

d. ter voorkoming of bestrijding van onnodig lijden van zieke of gebrekkige dieren;

e. in het kader van bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw;

f. in het kader van bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;

g. in het kader van bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied, of

h. in het algemeen belang.

3. De verboden, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a, en b, zijn niet van toepassing op de bosmuis, de huisspitsmuis en de veldmuis voor zover deze dieren zich in of op gebouwen of daarbij behorende erven of roerende zaken bevinden.

Artikel 3.11

1. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald dat de bij die regeling aan te wijzen verboden, bedoeld in artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b of c niet van toepassing zijn ten aanzien van bij die regeling aan te wijzen soorten, op bij die regeling aan te wijzen categorieën van handelingen die na een voorafgaande melding aan gedeputeerde staten worden uitgevoerd om een reden, genoemd in artikel 3.8, vijfde lid, onderdeel b, of in artikel 3.10, tweede lid.

2. Provinciale staten kunnen bij verordening regels stellen waaraan een melding als bedoeld in het eerste lid moet voldoen.

Gedragscodes

De verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.2, zesde lid, 3.5, 3.6 tweede lid, of 3.10, en de krachtens artikel 3.11, eerste lid, geldende verplichting tot melding, zijn niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door Onze Minister goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van:

a. een bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;

b. een bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of de bosbouw;

c. een bestendig gebruik, of

d. ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

2. Een gedragscode als bedoeld in het eerste lid wordt goedgekeurd, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:

a. in de gedragscode worden handelingen beschreven die nodig zijn voor:

- ingeval het handelingen betreft die invloed kunnen hebben op vogels, één van de in artikel 3.3, vierde lid, genoemde redenen;
- ingeval het handelingen betreft die invloed kunnen hebben op dieren als bedoeld in artikel 3.5, eerste lid, één van de in artikel 3.8, vijfde lid, genoemde redenen;
- ingeval het handelingen betreft die invloed kunnen hebben op dieren als bedoeld in artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a, of van planten als bedoeld in artikel 3.10, eerste lid, onderdeel c, één van de in artikel 3.8, vijfde lid, of in artikel 3.10, tweede lid, onder a, e, f of g, genoemde redenen;

b. in de gedragscode een wijze van uitvoering van handelingen is beschreven, waarmee naar het oordeel van Onze Minister afdoende is gewaarborgd dat ten aanzien van de soorten, bedoeld in artikel 3.1, 3.5, eerste of vijfde lid, 3.10, eerste lid, geen benutting of economisch gewin plaatsvindt;

c. in de gedragscode een wijze van uitvoering van handelingen is beschreven, waarmee naar het oordeel van Onze Minister afdoende is gewaarborgd dat ten aanzien van de soorten, bedoeld in artikel 3.1, 3.5, eerste of vijfde lid, 3.10, eerste lid, zorgvuldig wordt gehandeld.

Zorgvuldig handelen

Van zorgvuldig handelen als bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, is in elk geval sprake, indien is voldaan aan de volgende voorwaarden:

a. er worden slechts handelingen verricht waarvan geen wezenlijke invloed uitgaat op de soorten, bedoeld in het tweede lid, en

b. ingeval handelingen worden verricht die invloed hebben op dieren wordt voorafgaand en tijdens de handelingen in redelijkheid alles verricht of gelaten om te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken dat:

- dieren als bedoeld in artikel 3.1, 3.5, eerste lid, of 3.10, eerste lid, worden gedood;
- nesten van vogels worden vernield, beschadigd of weggenomen, rustplaatsen van vogels worden vernield of beschadigd, dan wel voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de in artikel 3.5, eerste lid, of artikel 3.10, eerste lid, bedoelde dieren worden beschadigd of vernield, en
- eieren van dieren als bedoeld in artikel 3.1, 3.5, eerste lid, of 3.10, eerste lid, worden vernield, of

c. ingeval handelingen worden verricht die invloed hebben op planten van soorten als bedoeld in artikel 3.5, vijfde lid, of 3.10, eerste lid, wordt voorafgaand aan en tijdens de handelingen in redelijkheid alles verricht of gelaten om te voorkomen dat deze planten worden geplukt, afgesneden, ontworteld of vernield.

4. Alvorens een gedragscode als bedoeld in het eerste lid, of een wijziging daarvan, goed te keuren of in te trekken, overlegt Onze Minister met gedeputeerde staten over zijn voornemen daartoe.

Bijlage 3 Beschermd plant- en diersoorten

Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn

Dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels (zoals bedoelt in artikel 1 van de Vogelrichtlijn). Nog niet duidelijk is of er weer een lijst met jaarrond beschermde vogelnesten komt en/of dat de huidige lijst blijft gelden.

Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (Niet-vogels)

Naam	Wetenschappelijke naam	Soortgroep	Verdrag/Richtlijn
baardvleermuis	<i>Myotis mystacinus ssp. mystacinus</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
bataafse stroommossel	<i>Unio crassus</i>	Weekdieren	HR IV
bechsteins vleermuis	<i>Myotis bechsteini</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
bever	<i>Castor fiber ssp. albicus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren	HR IV
boomkikker	<i>Hyla arborea ssp. arborea</i>	Amfibieën	Bern II, HR IV
bosvleermuis	<i>Nyctalus leisleri ssp. leisleri</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
brandts vleermuis	<i>Myotis brandti ssp. brandti</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
brede geelrandwaterroofkever	<i>Dytiscus latissimus</i>	Insecten-kevers	Bern II, HR IV
donker pimperlblauwtje	<i>Maculinea nausithous</i>	Insecten-dagvlinders	Bern II, HR IV
drijvende waterweegbree	<i>Luronium natans</i>	Zaadplanten	Bern I, HR IV
franjestaat	<i>Myotis nattereri</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
gaffellibel	<i>Ophiogomphus cecilia</i>	Insecten-libellen	Bern II, HR IV
geel schorpioenmos	<i>Hamatocaulis vernicosus</i>	Sporenplanten-bladmossen	Bern I
geelbuikvuurpad	<i>Bombina variegata ssp. variegata</i>	Amfibieën	Bern II, HR IV
gestreepte waterroofkever	<i>Graphoderus bilineatus</i>	Insecten-kevers	Bern II, HR IV
gevlekte witsnuitlibel	<i>Leucorrhinia pectoralis</i>	Insecten-libellen	Bern II, HR IV

gewone dwergvleermuis	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Zoogdieren- vleermuizen	HR IV
gewone grootoorvleermuis	<i>Plecotus auritus ssp. auritus</i>	Zoogdieren- vleermuizen	Bern II, HR IV
gladde slang	<i>Coronella austriaca ssp. austriaca</i>	Reptielen	Bern II, HR IV
grijze grootoorvleermuis	<i>Plecotus austriacus ssp. austriacus</i>	Zoogdieren- vleermuizen	Bern II, HR IV
groene glazenmaker	<i>Aeshna viridis</i>	Insecten-libellen	Bern II, HR IV
groenknolorchis	<i>Liparis loeselii</i>	Zaadplanten	Bern I, HR IV
grote hoefijzerneus	<i>Rhinolophus ferrumequinum ssp. ferrumequinum</i>	Zoogdieren- vleermuizen	Bern II, HR IV
grote vuurvliinder	<i>Lycaena dispar ssp. batava</i>	Insecten- dagvlinders	Bern II, HR IV
hamster	<i>Cricetus cricetus ssp. canescens</i>	Zoogdieren- landzoogdieren	Bern II, HR IV
hazelmuis	<i>Muscardinus avellanarius</i>	Zoogdieren- landzoogdieren	HR IV
heikikker	<i>Rana arvalis ssp. arvalis</i>	Amfibieën	Bern II, HR IV
houting	<i>Coregonus oxyrinchus</i>	Vissen	HR IV
ingekorven vleermuis	<i>Myotis emarginatus ssp. emarginatus</i>	Zoogdieren- vleermuizen	Bern II, HR IV
kamsalamander	<i>Triturus cristatus</i>	Amfibieën	Bern II, HR IV
kleine dwergvleermuis	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	Zoogdieren- vleermuizen	Bern II, HR IV
kleine vlotvaren	<i>Salvinia natans</i>	Sporenplanten- varens	Bern I
knoflookpad	<i>Pelobates fuscus ssp. fuscus</i>	Amfibieën	Bern II, HR IV
kruipend moerasscherm	<i>Apium repens</i>	Zaadplanten	Bern I, HR IV
laatvlieger	<i>Eptesicus serotinus ssp. serotinus</i>	Zoogdieren- vleermuizen	Bern II, HR IV
liggende raket	<i>Sisymbrium supinum</i>	Zaadplanten	Bern I
meervleermuis	<i>Myotis dasycneme</i>	Zoogdieren- vleermuizen	Bern II, HR IV
mercurwaterjuffer	<i>Coenagrion mercuriale ssp. mercuriale</i>	Insecten-libellen	Bern II
muurhagedis	<i>Podarcis muralis ssp. brongniardii</i>	Reptielen	Bern II, HR IV

noordse winterjuffer	<i>Sympecma annulata ssp. braueri</i>	Insecten-libellen	Bern II, HR IV
noordse woelmuis	<i>Microtus oeconomus ssp. arenicola</i>	Zoogdieren-landzoogdieren	HR IV
otter	<i>Lutra lutra ssp. lutra</i>	Zoogdieren-landzoogdieren	Bern II, HR IV
pimpernelblauwtje	<i>Maculinea teleius</i>	Insecten-dagvlinders	Bern II, HR IV
platte schijfhoren	<i>Anisus vorticulus</i>	Weekdieren	HR IV
poelkikker	<i>Rana lessonae</i>	Amfibieën	HR IV
rivierrombout	<i>Gomphus flavipes ssp. flavipes</i>	Insecten-libellen	Bern II, HR IV
rosse vleermuis	<i>Nyctalus noctula ssp. noctula</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
rugstreepad	<i>Bufo calamita</i>	Amfibieën	Bern II, HR IV
ruige dwergvleermuis	<i>Pipistrellus nathusii</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
sierlijke witsnuitlibel	<i>Leucorrhinia caudalis</i>	Insecten-libellen	Bern II, HR IV
steur	<i>Acipenser sturio</i>	Vissen	Bern II, HR IV
teunisbloempijlstaart	<i>Proserpinus proserpina</i>	Insecten-nachtvlinders	Bern II, HR IV
tonghaarmuts	<i>Orthotrichum rogeri</i>	Sporenplanten-bladmossen	Bern I
tweekleurige vleermuis	<i>Vespertilio murinus ssp. murinus</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
vale vleermuis	<i>Myotis myotis ssp. myotis</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
vermiljoenkever	<i>Cucujus cinnaberinus</i>	Insecten-kevers	Bern II, HR IV
vroedmeesterpad	<i>Alytes obstetricans ssp. obstetricans</i>	Amfibieën	Bern II, HR IV
watervleermuis	<i>Myotis daubentoni ssp. daubentoni</i>	Zoogdieren-vleermuizen	Bern II, HR IV
wilde kat	<i>Felis silvestris ssp. silvestris</i>	Zoogdieren-landzoogdieren	HR IV
zandhagedis	<i>Lacerta agilis ssp. agilis</i>	Reptielen	Bern II, HR IV

Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (Vogels)

Naam	Wetenschappelijke naam	Soortgroep	Verdrag/ Richtlijn
appelvink	<i>Coccothraustes coccothraustes ssp. coccothraustes</i>	Vogels	Bern II
baardman	<i>Panurus biarmicus ssp. biarmicus</i>	Vogels	Bern II
bergeend	<i>Tadorna tadorna</i>	Vogels	Bern II
bijeneter	<i>Merops apiaster</i>	Vogels	Bern II
blauwborst	<i>Luscinia svecica ssp. cyanecula</i>	Vogels	Bern II
blauwe kiekendief	<i>Circus cyaneus ssp. cyaneus</i>	Vogels	Bern II
boerenzwaluw	<i>Hirundo rustica ssp. rustica</i>	Vogels	Bern II
bontbekplevier	<i>Charadrius hiaticula ssp. hiaticula</i>	Vogels	Bern II
bonte vliegenvanger	<i>Ficedula hypoleuca ssp. hypoleuca</i>	Vogels	Bern II
boomklever	<i>Sitta europaea ssp. caesia</i>	Vogels	Bern II
boomkruiper	<i>Certhia brachydactyla ssp. megarhyncha</i>	Vogels	Bern II
boompieper	<i>Anthus trivialis ssp. trivialis</i>	Vogels	Bern II
boomvalk	<i>Falco subbuteo ssp. subbuteo</i>	Vogels	Bern II
bosrietzanger	<i>Acrocephalus palustris</i>	Vogels	Bern II
bosruiter	<i>Tringa glareola</i>	Vogels	Bern II
bosuif	<i>Strix aluco ssp. aluco</i>	Vogels	Bern II
braamsluiper	<i>Sylvia curruca ssp. curruca</i>	Vogels	Bern II
brandgans	<i>Branta leucopsis</i>	Vogels	Bern II
bruine kiekendief	<i>Circus aeruginosus ssp. aeruginosus</i>	Vogels	Bern II
buizerd	<i>Buteo buteo ssp. buteo</i>	Vogels	Bern II
casarca	<i>Tadorna ferruginea</i>	Vogels	Bern II
cetti's zanger	<i>Cettia cetti ssp. cetti</i>	Vogels	Bern II
draaihals	<i>Jynx torquilla ssp. torquilla</i>	Vogels	Bern II
duinpieper	<i>Anthus campestris ssp. campestris</i>	Vogels	Bern II
dwergmeeuw	<i>Larus minutus</i>	Vogels	Bern II
dwergstern	<i>Sterna albifrons ssp. albifrons</i>	Vogels	Bern II
engelse kwikstaart	<i>Motacilla flava ssp. flavissima</i>	Vogels	Bern II

europese kanarie	<i>Serinus serinus</i>	Vogels	Bern II
fitis	<i>Phylloscopus trochilus ssp. trochilus</i>	Vogels	Bern II
flamingo	<i>Phoenicopterus ruber ssp. roseus</i>	Vogels	Bern II
fluitier	<i>Phylloscopus sibilatrix</i>	Vogels	Bern II
geelgors	<i>Emberiza citrinella ssp. citrinella</i>	Vogels	Bern II
gekraagde roodstaart	<i>Phoenicurus phoenicurus ssp. phoenicurus</i>	Vogels	Bern II
gele kwikstaart	<i>Motacilla flava ssp. flava</i>	Vogels	Bern II
geoorde fuut	<i>Podiceps nigricollis</i>	Vogels	Bern II
glanskop	<i>Parus palustris ssp. palustris</i>	Vogels	Bern II
goudhaan	<i>Regulus regulus ssp. regulus</i>	Vogels	Bern II
grasmus	<i>Sylvia communis ssp. communis</i>	Vogels	Bern II
graspieper	<i>Anthus pratensis ssp. pratensis</i>	Vogels	Bern II
graszanger	<i>Cisticola juncidis ssp. cisticola</i>	Vogels	Bern II
grauwe kiekendief	<i>Circus pygargus</i>	Vogels	Bern II
grauwe klauwier	<i>Lanius collurio ssp. collurio</i>	Vogels	Bern II
grauwe vliegenvanger	<i>Muscicapa striata ssp. striata</i>	Vogels	Bern II
groene specht	<i>Picus viridis ssp. viridis</i>	Vogels	Bern II
groenling	<i>Carduelis chloris ssp. chloris</i>	Vogels	Bern II
grote barmsijs	<i>Carduelis flammea ssp. flammea</i>	Vogels	Bern II
grote bonte specht	<i>Dendrocopos major ssp. pinetorum</i>	Vogels	Bern II
grote gele kwikstaart	<i>Motacilla cinerea ssp. cinerea</i>	Vogels	Bern II
grote karekiet	<i>Acrocephalus arundinaceus ssp. arundinaceus</i>	Vogels	Bern II
grote stern	<i>Sterna sandvicensis ssp. sandvicensis</i>	Vogels	Bern II
grote zilverreiger	<i>Casmerodius albus ssp. albus</i>	Vogels	Bern II
havik	<i>Accipiter gentilis ssp. gentilis</i>	Vogels	Bern II
heggenmus	<i>Prunella modularis ssp. modularis</i>	Vogels	Bern II
huiszwaluw	<i>Delichon urbica ssp. urbica</i>	Vogels	Bern II
ijsvogel	<i>Alcedo atthis ssp. ispida</i>	Vogels	Bern II
kerkuil	<i>Tyto alba ssp. guttata</i>	Vogels	Bern II

klapekster	<i>Lanius excubitor ssp. excubitor</i>	Vogels	Bern II
klein waterhoen	<i>Porzana parva</i>	Vogels	Bern II
kleine barmsijs	<i>Carduelis flammea ssp. cabaret</i>	Vogels	Bern II
kleine bonte specht	<i>Dendrocopos minor ssp. hortorum</i>	Vogels	Bern II
kleine karekiet	<i>Acrocephalus scirpaceus ssp. scirpaceus</i>	Vogels	Bern II
kleine plevier	<i>Charadrius dubius ssp. curonicus</i>	Vogels	Bern II
kleine zilverreiger	<i>Egretta garzetta ssp. garzetta</i>	Vogels	Bern II
kleinst waterhoen	<i>Porzana pusilla ssp. intermedia</i>	Vogels	Bern II
kluut	<i>Recurvirostra avosetta</i>	Vogels	Bern II
kneu	<i>Carduelis cannabina ssp. cannabina</i>	Vogels	Bern II
koolmees	<i>Parus major ssp. major</i>	Vogels	Bern II
kortsnavelboomkruiper	<i>Certhia familiaris ssp. macrodactyla</i>	Vogels	Bern II
kraanvogel	<i>Grus grus ssp. grus</i>	Vogels	Bern II
kruisbek	<i>Loxia curvirostra ssp. curvirostra</i>	Vogels	Bern II
kuifmees	<i>Parus cristatus ssp. mitratus</i>	Vogels	Bern II
kwak	<i>Nycticorax nycticorax ssp. nycticorax</i>	Vogels	Bern II
kwartelkoning	<i>Crex crex</i>	Vogels	Bern II
lepelaar	<i>Platalea leucorodia ssp. leucorodia</i>	Vogels	Bern II
matkop	<i>Parus montanus ssp. rhenanus</i>	Vogels	Bern II
middelste bonte specht	<i>Dendrocopos medius ssp. medius</i>	Vogels	Bern II
nachtegaal	<i>Luscinia megarhynchos ssp. megarhynchos</i>	Vogels	Bern II
nachtzwaluw	<i>Caprimulgus europaeus ssp. europaeus</i>	Vogels	Bern II
nonnetje	<i>Mergus albellus</i>	Vogels	Bern II
noordse stern	<i>Sterna paradisaea</i>	Vogels	Bern II
oehoe	<i>Bubo bubo ssp. bubo</i>	Vogels	Bern II
oeverloper	<i>Tringa hypoleucos</i>	Vogels	Bern II
oeverzwaluw	<i>Riparia riparia ssp. riparia</i>	Vogels	Bern II
ooievaar	<i>Ciconia ciconia ssp. ciconia</i>	Vogels	Bern II

paapje	<i>Saxicola rubetra</i>	Vogels	Bern II
pimpelmees	<i>Parus caeruleus ssp. caeruleus</i>	Vogels	Bern II
porseleinhoen	<i>Porzana porzana</i>	Vogels	Bern II
purperreiger	<i>Ardea purpurea ssp. purpurea</i>	Vogels	Bern II
putter	<i>Carduelis carduelis ssp. carduelis</i>	Vogels	Bern II
ransuil	<i>Asio otus ssp. otus</i>	Vogels	Bern II
rietgors	<i>Emberiza schoeniclus ssp. schoeniclus</i>	Vogels	Bern II
rietzanger	<i>Acrocephalus schoenobaenus</i>	Vogels	Bern II
rode wouw	<i>Milvus milvus ssp. milvus</i>	Vogels	Bern II
roerdomp	<i>Botaurus stellaris ssp. stellaris</i>	Vogels	Bern II
roodborst	<i>Erithacus rubecula ssp. rubecula</i>	Vogels	Bern II
roodborsttapuit	<i>Saxicola torquata ssp. hibernans</i>	Vogels	Bern II
roodhalsfuut	<i>Podiceps grisegena ssp. grisegena</i>	Vogels	Bern II
roodmus	<i>Carpodacus erythrinus ssp. erythrinus</i>	Vogels	Bern II
ruigpootuil	<i>Aegolius funereus ssp. funereus</i>	Vogels	Bern II
sijs	<i>Carduelis spinus</i>	Vogels	Bern II
slechtvalk	<i>Falco peregrinus ssp. peregrinus</i>	Vogels	Bern II
snor	<i>Locustella luscinioides ssp. luscinioides</i>	Vogels	Bern II
sperwer	<i>Accipiter nisus ssp. nisus</i>	Vogels	Bern II
spotvogel	<i>Hippolais icterina</i>	Vogels	Bern II
sprinkhaanzanger	<i>Locustella naevia ssp. naevia</i>	Vogels	Bern II
steenuil	<i>Athene noctua ssp. vidalii</i>	Vogels	Bern II
steltkluit	<i>Himantopus himantopus</i>	Vogels	Bern II
strandleeuwerik	<i>Eremophila alpestris ssp. flava</i>	Vogels	Bern II
strandplevier	<i>Charadrius alexandrinus ssp. alexandrinus</i>	Vogels	Bern II
taigaboomkruiper	<i>Certhia familiaris ssp. familiaris</i>	Vogels	Bern II

tapuit	<i>Oenanthe oenanthe ssp. oenanthe</i>	Vogels	Bern II
tjiftjaf	<i>Phylloscopus collybita ssp. collybita</i>	Vogels	Bern II
torenavalk	<i>Falco tinnunculus ssp. tinnunculus</i>	Vogels	Bern II
tuinfluiter	<i>Sylvia borin ssp. borin</i>	Vogels	Bern II
velduil	<i>Asio flammeus ssp. flammeus</i>	Vogels	Bern II
visarend	<i>Pandion haliaetus ssp. haliaetus</i>	Vogels	Bern II
visdief	<i>Sterna hirundo ssp. hirundo</i>	Vogels	Bern II
vuurgoudhaan	<i>Regulus ignicapillus ssp. ignicapillus</i>	Vogels	Bern II
wespendief	<i>Pernis apivorus</i>	Vogels	Bern II
wielewaal	<i>Oriolus oriolus ssp. oriolus</i>	Vogels	Bern II
winterkoning	<i>Troglodytes troglodytes ssp. troglodytes</i>	Vogels	Bern II
witgat	<i>Tringa ochropus</i>	Vogels	Bern II
witoogeend	<i>Aythya nyroca</i>	Vogels	Bon I
witte kwikstaart	<i>Motacilla alba ssp. alba</i>	Vogels	Bern II
woudaap	<i>Ixobrychus minutus ssp. minutus</i>	Vogels	Bern II
zeearend	<i>Haliaeetus albicilla</i>	Vogels	Bern II, Bon I
zwarte mees	<i>Parus ater ssp. ater</i>	Vogels	Bern II
zwarte roodstaart	<i>Phoenicurus ochrurus ssp. gibraltariensis</i>	Vogels	Bern II
zwarte specht	<i>Dryocopus martius ssp. martius</i>	Vogels	Bern II
zwarte stern	<i>Chlidonias niger ssp. niger</i>	Vogels	Bern II
zwartkop	<i>Sylvia atricapilla ssp. atricapilla</i>	Vogels	Bern II
zwartkopmeeuw	<i>Larus melanocephalus</i>	Vogels	Bern II

Beschermingsregime andere soorten

Naam	Wetenschappelijke naam	Soortgroep
blaasvaren	<i>Cystopteris fragilis</i>	Sporenplanten- varens
groensteel	<i>Asplenium viride</i>	Sporenplanten- varens
schubvaren	<i>Ceterach officinarum</i>	Sporenplanten- varens
akkerboterbloem	<i>Ranunculus arvensis</i>	Zaadplanten
akkerdoornzaad	<i>Torilis arvensis</i>	Zaadplanten
akkerogentroost	<i>Odontites vernus subsp. vernus</i>	Zaadplanten
beklierde ogentroost	<i>Euphrasia rostkoviana</i>	Zaadplanten
berggamander	<i>Teucrium montanum</i>	Zaadplanten
bergnachtorchis	<i>Platanthera montana</i>	Zaadplanten
blauw guichelheil	<i>Anagallis arvensis subsp. foemina</i>	Zaadplanten
bokkenorchis	<i>Himantoglossum hircinum</i>	Zaadplanten
bosboterbloem	<i>Ranunculus polyanthemus subsp. nemorosus</i>	Zaadplanten
bosdravik	<i>Bromopsis ramosa subsp. benekenii</i>	Zaadplanten
brave hendrik	<i>Chenopodium bonus-henricus</i>	Zaadplanten
brede wolfsmelk	<i>Euphorbia platyphyllos</i>	Zaadplanten
breed wollegras	<i>Eriophorum latifolium</i>	Zaadplanten
bruinrode wespenorchis	<i>Epipactis atrorubens</i>	Zaadplanten
dennenorchis	<i>Goodyera repens</i>	Zaadplanten
dreps	<i>Bromus secalinus</i>	Zaadplanten
echte gamander	<i>Teucrium chamaedrys subsp. germanicum</i>	Zaadplanten
franjegentiaan	<i>Gentianella ciliata</i>	Zaadplanten
geelgroene wespenorchis	<i>Epipactis muelleri</i>	Zaadplanten
geplooid vrouwenmantel	<i>Alchemilla subcrenata</i>	Zaadplanten
getande veldsla	<i>Valerianella dentata</i>	Zaadplanten
gevekt zonneroosje	<i>Tuberaria guttata</i>	Zaadplanten
glad biggenkruid	<i>Hypochaeris glabra</i>	Zaadplanten
gladde zegge	<i>Carex laevigata</i>	Zaadplanten

groene nachtorchis	<i>Coeloglossum viride</i>	Zaadplanten
groot spiegelklokje	<i>Legousia speculum-veneris</i>	Zaadplanten
grote bosaardbei	<i>Fragaria moschata</i>	Zaadplanten
grote leeuwenklauw	<i>Aphanes arvensis</i>	Zaadplanten
honingorchis	<i>Herminium monorchis</i>	Zaadplanten
kalkboterbloem	<i>Ranunculus polyanthemos subsp. polyanthemoides</i>	Zaadplanten
kalketrip	<i>Centaurea calcitrapa</i>	Zaadplanten
karthuizeranjer	<i>Dianthus carthusianorum</i>	Zaadplanten
karwijselie	<i>Selinum carvifolia</i>	Zaadplanten
kleine ereprijs	<i>Veronica verna</i>	Zaadplanten
kleine schorseneer	<i>Scorzonera humilis</i>	Zaadplanten
kleine wolfsmelk	<i>Euphorbia exigua</i>	Zaadplanten
kluwenklokje	<i>Campanula glomerata</i>	Zaadplanten
knollathyrus	<i>Lathyrus linifolius</i>	Zaadplanten
knolspirea	<i>Filipendula vulgaris</i>	Zaadplanten
korensla	<i>Arnosaris minima</i>	Zaadplanten
kranskarwij	<i>Carum verticillatum</i>	Zaadplanten
kruiptijm	<i>Thymus praecox</i>	Zaadplanten
lange zonedauw	<i>Drosera longifolia</i>	Zaadplanten
liggende ereprijs	<i>Veronica prostrata</i>	Zaadplanten
moerasgamander	<i>Teucrium scordium</i>	Zaadplanten
muurbloem	<i>Erysimum cheiri</i>	Zaadplanten
naakte lathyrus	<i>Lathyrus aphaca</i>	Zaadplanten
naaldenkervel	<i>Scandix pecten-veneris</i>	Zaadplanten
pijlscheefkelk	<i>Arabis hirsuta subsp. sagittata</i>	Zaadplanten
roggelelie	<i>Lilium bulbiferum subsp. croceum</i>	Zaadplanten
rood peperboompje	<i>Daphne mezereum</i>	Zaadplanten
rozenkransje	<i>Antennaria dioica</i>	Zaadplanten
ruw pazelzaad	<i>Lithospermum arvense</i>	Zaadplanten
scherpkruid	<i>Asperugo procumbens</i>	Zaadplanten
schubzegge	<i>Carex lepidocarpa</i>	Zaadplanten
smalle raai	<i>Galeopsis angustifolia</i>	Zaadplanten
spits havikskruid	<i>Hieracium lactucella</i>	Zaadplanten
steenbraam	<i>Rubus saxatilis</i>	Zaadplanten
stijve wolfsmelk	<i>Euphorbia stricta</i>	Zaadplanten
stofzaad	<i>Monotropa hypopitys</i>	Zaadplanten
tengere distel	<i>Carduus tenuiflorus</i>	Zaadplanten
tengere veldmuur	<i>Minuartia hybrida</i>	Zaadplanten
trogamander	<i>Teucrium botrys</i>	Zaadplanten
veenbloembies	<i>Scheuchzeria palustris</i>	Zaadplanten

vliegenorchis	<i>Ophrys insectifera</i>	Zaadplanten
vroege ereprijs	<i>Veronica praecox</i>	Zaadplanten
wilde averuit	<i>Artemisia campestris</i> <i>subsp. campestris</i>	Zaadplanten
wilde ridderspoor	<i>Consolida regalis</i>	Zaadplanten
wilde weit	<i>Melampyrum arvense</i>	Zaadplanten
wolfskers	<i>Atropa bella-donna</i>	Zaadplanten
zandwolfsmelk	<i>Euphorbia seguieriana</i>	Zaadplanten
zinkviooltje	<i>Viola lutea subsp.</i> <i>calaminaria</i>	Zaadplanten
zweedse kornoelje	<i>Cornus suecica</i>	Zaadplanten
vliegend hert	<i>Lucanus cervus</i>	Insecten-kevers
beekkrombout	<i>Gomphus vulgatissimus</i>	Insecten-libellen
bosbeekjuffer	<i>Calopteryx virgo</i>	Insecten-libellen
donkere waterjuffer	<i>Coenagrion armatum</i>	Insecten-libellen
gevlekte glanslibel	<i>Somatochlora</i> <i>flavomaculata</i>	Insecten-libellen
gewone bronlibel	<i>Cordulegaster boltonii</i>	Insecten-libellen
hoogveenglanslibel	<i>Somatochlora arctica</i>	Insecten-libellen
kempense heidelibel	<i>Sympetrum</i> <i>depressiusculum</i>	Insecten-libellen
speerwaterjuffer	<i>Coenagrion hastulatum</i>	Insecten-libellen
aardbeivlinder	<i>Pyrgus malvae</i>	Insecten- dagvlinders
bosparelmoervlinder	<i>Melitaea athalia</i>	Insecten- dagvlinders
bruin dikkopje	<i>Erynnis tages</i>	Insecten- dagvlinders
bruine eikenpage	<i>Satyrium ilicis</i>	Insecten- dagvlinders
duinparelmoervlinder	<i>Argynnis niobe</i>	Insecten- dagvlinders
gentiaanblauwtje	<i>Maculineaalcon</i>	Insecten- dagvlinders
grote parelmoervlinder	<i>Argynnis aglaja</i>	Insecten- dagvlinders
grote vos	<i>Nymphalis polychloros</i>	Insecten- dagvlinders
grote weerschijnvlinder	<i>Apatura iris)</i>	Insecten- dagvlinders
iepenpage	<i>Satyrium w-album</i>	Insecten- dagvlinders
kleine heivlinder	<i>Hipparchia statilinus</i>	Insecten- dagvlinders

kleine ijsvogelvinder	<i>Limenitis camilla</i>	Insecten- dagvlinders
kommavinder	<i>Hesperia comma</i>	Insecten- dagvlinders
sleedoornpage	<i>Thecla betulae</i>	Insecten- dagvlinders
spiegeldikkopje	<i>Heteropterus morpheus</i>	Insecten- dagvlinders
veenbesblauwtje	<i>Plebejus optilete</i>	Insecten- dagvlinders
veenbesparelmoervinder	<i>Boloria aquilonaris</i>	Insecten- dagvlinders
veenhooibeestje	<i>Coenonympha tullia</i>	Insecten- dagvlinders
veldparelmoervinder	<i>Melitaea cinxia</i>	Insecten- dagvlinders
zilveren maan	<i>Boloria selene</i>	Insecten- dagvlinders
europese rivierkreeft	<i>Astacus astacus</i>	Kreeftachtigen
beekdonderpad	<i>Cottus rhenanus</i>	Vissen
beekprik	<i>Lampetra planeri</i>	Vissen
elrits	<i>Phoxinus phoxinus</i>	Vissen
gestippelde alver	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	Vissen
grote modderkruiper	<i>Misgurnus fossilis</i>	Vissen
kwabaal	<i>Lota lota</i>	Vissen
alpenwatersalamander	<i>Mesotriton alpestris</i>	Amfibieën
bruine kikker	<i>Rana temporaria</i>	Amfibieën
gewone pad	<i>Bufo bufo</i>	Amfibieën
kleine watersalamander	<i>Lissotriton vulgaris</i>	Amfibieën
meerkikker	<i>Rana ridibunda</i>	Amfibieën
middelste groene kikker/bastaard kikker	<i>Pelophylax kl. esculentus</i>	Amfibieën
vinpootsalamander	<i>Lissotriton helveticus</i>	Amfibieën
vuursalamander	<i>Salamandra salamandra</i>	Amfibieën
adder	<i>Vipera berus ssp. berus</i>	Reptielen
hazelworm	<i>Anguis fragilis</i>	Reptielen
levendbarende hagedis	<i>Zootoca vivipara</i>	Reptielen
ringslang	<i>Natrix natrix</i>	Reptielen
aardmuis	<i>Microtus agrestis</i>	Zoogdieren- landzoogdieren
boomarter	<i>Martes martes</i>	Zoogdieren- landzoogdieren
bosmuis	<i>Apodemus sylvaticus</i>	Zoogdieren- landzoogdieren

bunzing	<i>Mustela putorius</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
damhert	<i>Dama dama</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
das	<i>Meles meles</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
dwergmuis	<i>Micromys minutus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
dwergspitsmuis	<i>Sorex minutus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
edelhert	<i>Cervus elaphus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
eekhoorn	<i>Sciurus vulgaris</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
egel	<i>Erinaceus europeus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
eikelmuis	<i>Eliomys quercinus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
gewone bosspitsmuis	<i>Sorex araneus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
grote bosmuis	<i>Apodemus flavicollis</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
haas	<i>Lepus europeus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
hermelijn	<i>Mustela erminea</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
huisspitsmuis	<i>Crocidura russula</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
konijn	<i>Oryctolagus cuniculus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
molmuis	<i>Arvicola scherman</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
ondergrondse woelmuis	<i>Pitymys subterraneus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
ree	<i>Capreolus capreolus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
rosse woelmuis	<i>Clethrionomys glareolus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
steenmarter	<i>Martes foina</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
tweekleurige bosspitsmuis	<i>Sorex coronatus</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
veldmuis	<i>Microtus arvalis</i>	Zoogdieren-landzoogdieren

veldspitsmuis	<i>Crocidura leucodon</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
vos	<i>Vulpes vulpes</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
waterspitsmuis	<i>Neomys fodiens</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
wezel	<i>Mustela nivalis</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
wild zwijn	<i>Sus scrofa</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
woelrat	<i>Arvicola terrestris</i>	Zoogdieren-landzoogdieren
gewone zeehond	<i>Phoca vitulina</i>	Zoogdieren-zeezoogdieren
grijze zeehond	<i>Halichoerus grypus</i>	Zoogdieren-zeezoogdieren

Vrijgestelde soorten provincie Overijssel

Nederlandse Naam	Wetenschappelijke Naam
Zoogdieren	
Aardmuis	<i>Microtus agrestis</i>
Bosmuis	<i>Apodemus sylvaticus</i>
Bunzing	<i>Mustela putorius</i>
Dwergmuis	<i>Micromys minutus</i>
Dwergspitsmuis	<i>Sorex minutus</i>
Egel	<i>Erinaceus europaeus</i>
Gewone bosspitsmuis	<i>Sorex araneus</i>
Haas	<i>Lepus europeus</i>
Hermelijn	<i>Mustela erminea</i>
Huisspitsmuis	<i>Crocidura russula</i>
Konijn	<i>Oryctolagus cuniculus</i>
Ondergrondse woelmuis	<i>Pitymys subterraneus</i>
Ree	<i>Capreolus capreolus</i>
Rosse woelmuis	<i>Clethrionomys glareolus</i>
Tweekleurige bosspitsmuis	<i>Sorex coronatus</i>
Veldmuis	<i>Microtus arvalis</i>
Vos	<i>Vulpes vulpes</i>
Wezel	<i>Mustela nivalis</i>
Woelrat	<i>Arvicola terrestris</i>
Amfibieën en reptielen	
Bruine kikker	<i>Rana temporaria</i>
Gewone pad	<i>Bufo bufo</i>
Kleine watersalamander	<i>Triturus vulgaris</i>
Meerkikker	<i>Pelophylax ridibundus</i> (<i>Rana ridibunda</i>)
Middelste groene kikker / Bastaardkikker	<i>Pelophylax klepton esculentus</i> (<i>Rana esculenta</i>)



Staring Advies
Jonker Emilweg 11
6997 CB Hoog-Keppel
T 0314 641 910
info@staringadvies.nl

Bijlage 5 Onderzoek stikstofdepositie

Gemeente Olst-Wijhe
De heer G. van den Blink
Postbus 23
8130 AA WIJHE
g.vandenblink@olst-wijhe.nl
CC: s.schut@ontwerpenomgeving.nl

Ede, 25 september 2019

Onze referentie : 21900429.B01

Betreft : Onderzoek stikstofdepositie calamiteitenroute in Olst

Behandeld door : De heer W.W. Boomsluiters MSc

Geachte heer van den Blink,

Hierbij ontvangt u de resultaten van het onderzoek stikstofdepositie voor de calamiteitenroute in Olst. Het doel van dit onderzoek is het bepalen of de beoogde situatie leidt tot een vergunningplicht voor Natura 2000 gebieden in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb).

Resultaat: geen vergunningplicht

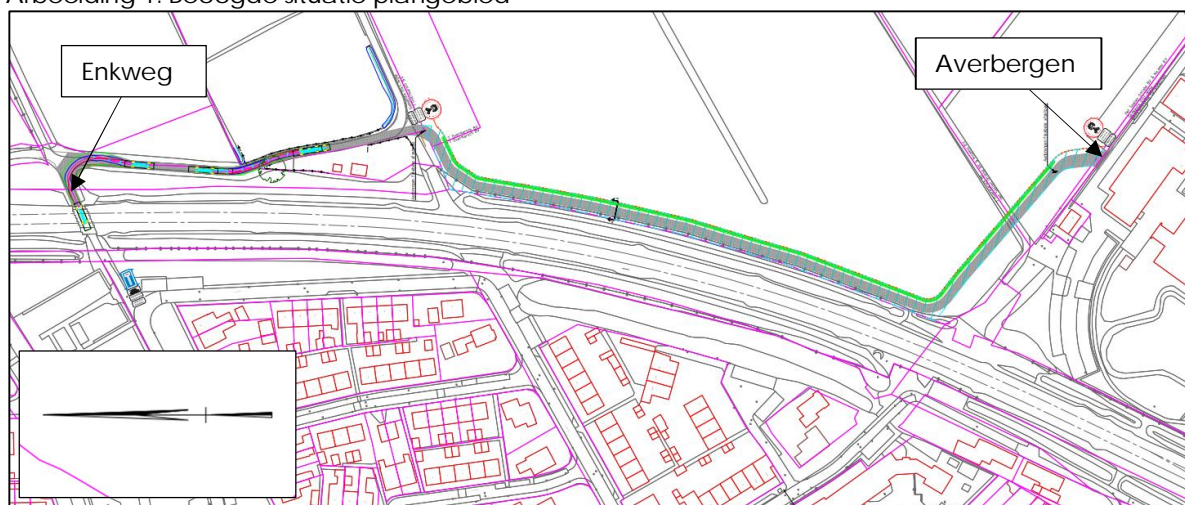
Uit de AERIUS berekening(en) volgt dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is geen aanvullende verplichting voor een Wnb vergunning.

Situatie

De ontwikkeling bestaat uit de aanleg van een calamiteitenroute aan de oostkant van Olst. De calamiteitenroute wordt tussen de Enkweg en de Averbbergen aangelegd, parallel aan de oostzijde van de spoorlijn. In de huidige situatie is het plangebied onbebouwd. Afbeelding 1 geeft een weergave van de beoogde situatie.



Afbeelding 1: Beoogde situatie plangebied



Onderzoek

De berekeningen zijn uitgevoerd met de nieuwste AERIUS versie 2019. Hierin zijn de stikstofemissies voor de beoogde situatie opgenomen. De beoogde situatie bestaat uit de aanlegfase- en de gebruiksfase.

Aanlegfase

De stikstofemissies tijdens de aanlegfase ontstaan door de inzet van werktuigen en de aan- en afvoer van personeel en materieel. Voor de inzet van werktuigen is uitgegaan van de aanleg van de calamiteitenroute. De gebruikte emissies zijn onder meer afgeleid van de door u verstrekte gegevens. Voor de doorlooptijd van het project is uitgegaan van 2 (werk)weken. Het rekenjaar 2019 is (worstcase) afgestemd op de beoogde start van de aanlegfase.

Uit de berekening 'natuurgebieden' blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar zijn. Een weergave van het resultaat is opgenomen in bijlage 1. Het AERIUS '.gml' rekenfile van de aanlegfase is afzonderlijk aan u verstrekt.

Gebruiksfase

De stikstofemissies tijdens de gebruiksfase ontstaan door de verkeersbewegingen op de calamiteitenroute. De verkeersbewegingen zijn afgestemd op basis van de door de gemeente verwachte verkeersbewegingen (worstcase). Het rekenjaar 2020 is afgestemd op de beoogde ingebruikname van de calamiteitenroute (ook worstcase).

Uit de berekening 'natuurgebieden' blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar zijn. Een weergaven van het resultaat is opgenomen in bijlage 2. Het AERIUS '.gml' rekenfile van de gebruiksfase is afzonderlijk aan u verstrekt.



Onderbouwing emissiebronnen

Een onderbouwing van de emissiebronnen voor de aanleg- en gebruiksfase is bijgesloten in bijlage 3.

Conclusie

Uit de AERIUS berekeningen volgt dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is geen aanvullende verplichting voor een Wnb vergunning. Het onderdeel stikstofdepositie is daarmee verder niet relevant voor de aanleg van de calamiteitenroute.

De AERIUS '.gml' rekenfiles kunt u verstrekken aan het bevoegd gezag om aan te tonen dat uw project een stikstofdepositie heeft van minder dan 0,00 mol/ha/jaar.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
SPA WNP ingenieurs

De heer ing. H. Groothedde

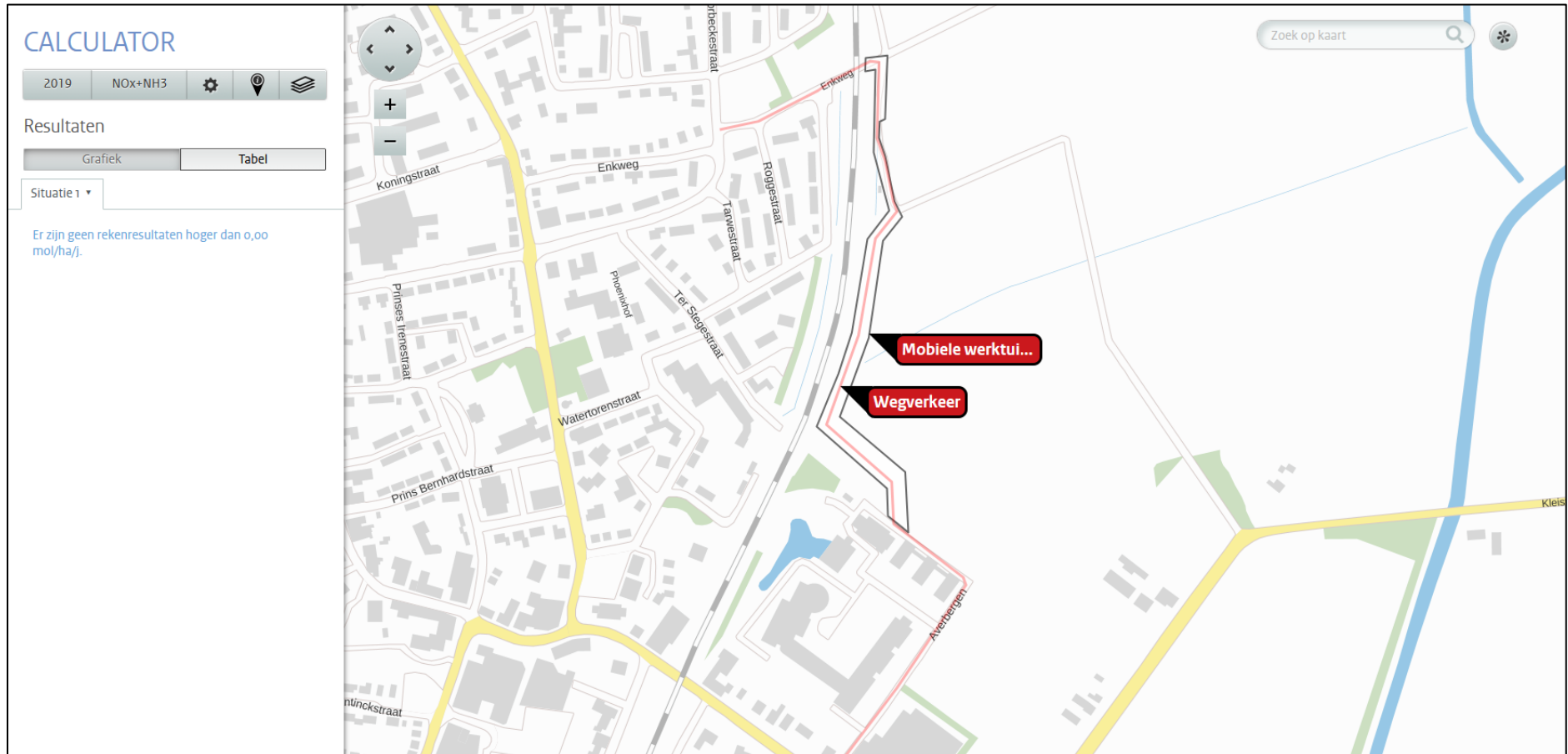
Bijlagen:

1. Weergave resultaat AERIUS aanlegfase
2. Weergave resultaat AERIUS gebruiksfase
3. Onderbouwing emissiebronnen
 - 3.1 Bronnen aanlegfase
 - 3.2 Bronnen gebruiksfase

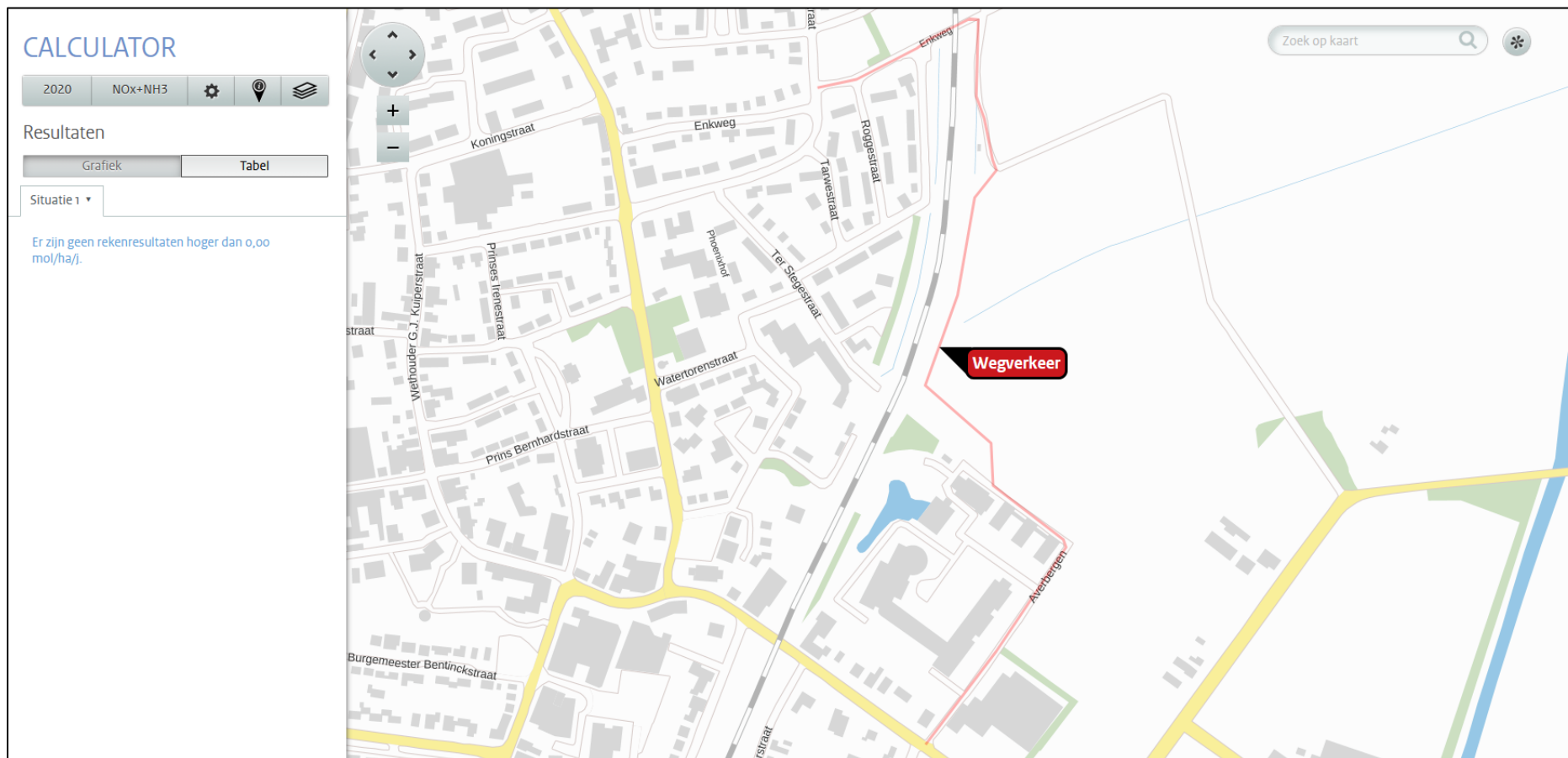


BIJLAGEN

Weergave resultaat AERIUS aanlegfase



Weergave resultaat AERIUS gebruiksfase



Beoogde situatie AERIUS

Aanlegfase - calamiteitenroute

NOx emissies werktuigen

Materieel	Klasse	Bedrijfstijd (uur)	Dieselverbruik	
			(liter/uur)	(liter/jaar)
Dumper	Stage IV, 130-560 kW	120	20	2.400
Shovel	Stage IV, 130-560 kW	120	20	2.400
Bulldozer	Stage IV, 130-560 kW	80	15	1.200
Trekker	Stage IV, 130-560 kW	80	15	1.200
Bestratingsmachine	Stage IV, 56-75 kW	40	5	200
TOTAAL				7.400

NOx emissies transport - verkeersaantrekkende werking

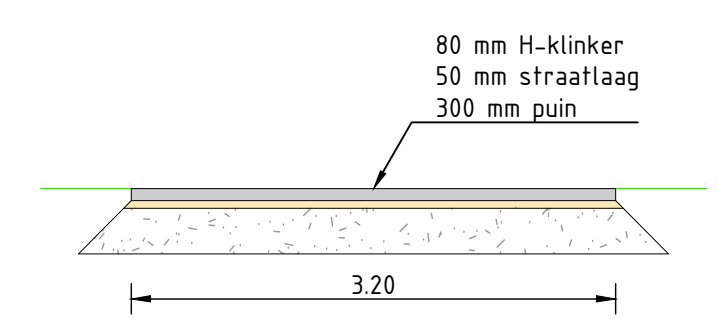
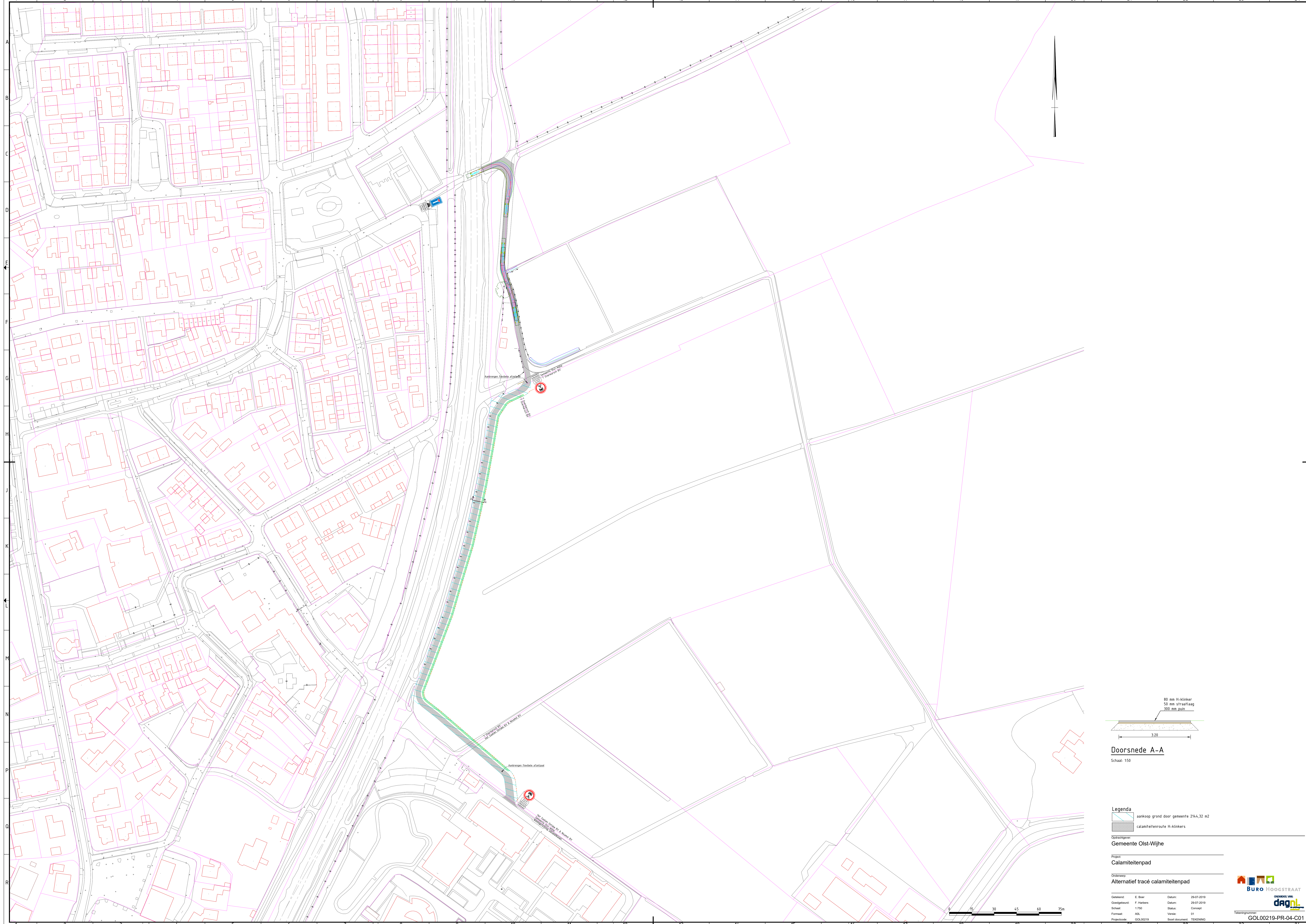
Activiteit	Verkeerscategorie	Aantal werkdagen (per project)	Aantal bewegingen	
			(vtg/dag)	(vtg/jaar)
Aan-/afvoer personeel	Licht verkeer	10	8	80
Aan-/afvoer materieel	Zwaar vrachtverkeer	10	2	20

Beoogde situatie AERIUS

Gebruiksfase calamiteitenroute

NOx emissies verkeersaantrekkende werking

Verkeerscategorie	Aantal bewegingen (per jaar)
Licht verkeer	20
Zwaar vrachtverkeer	10



Doorsnede A-A
Schaal: 1:50

- Legenda**
- aankoop grond door gemeente 2144,32 m²
 - calamiteitsroute H-klinkers

Opdrachtgever:
Gemeente Olst-Wijhe

Project:
Calamiteitenpad

Doelstelling:
Alternatief tracé calamiteitenpad

Gebied:	E. Bos	Datum:	26-07-2019
Geodetector:	F. Harbers	Datum:	29-07-2019
Schaal:	1:750	Status:	Concept
Formaat:	A0	Versie:	01
Projectcode:	GOL00219	Soort document:	TEK/NEVJ

BURO HOOGSTRAAT
 OUDHEIDWEG dag.nl
 Tekeningnummer: **GOL00219-PR-04-C01**

