

Rapport

Projectnummer: 359035

Referentienummer: .

Datum: 21-02-2018

Versie: 4.0

Ontsluitingsweg Blokzijl

Startnotitie

Status: Definitief

Opdrachtgever:
Gemeente Steenwijkerland

Verantwoording

Titel	Ontsluitingsweg Blokzijl
Subtitel	Startnotitie
Projectnummer	359035
Referentienummer	.
Revisie	4.0
Datum	21-02-2018
Auteur(s)	Esli van Nieuwkerk
E-mailadres	esli.vannieuwkerk@sweco.nl
Gecontroleerd door	Joël Bosman
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Roelof Rozenveld
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doelstelling startnotitie	4
1.3	Werkwijze	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Studiegebied	5
3	Tracévarianten	7
3.1	Uitgangspunten	7
3.2	Beschrijving tracévarianten	9
3.3	Budgetraming	9
4	Procedures en onderzoeken	10
4.1	Vigerende planologische situatie	10
4.1.1	Strijdigheden omgevingsplan en bestemmingplan	10
4.2	Overige vergunningen	10
4.3	Benodigde onderzoeken	12
5	Subsidiemogelijkheden	14
6	Vervolgtraject	15
7	Samenvatting	18
Bijlage 1: Planologische inpasbaarheid		22
Bijlage 2: Vergunningenscan		31
Bijlage 3: Subsidiemogelijkheden		32
Bijlage 4: Kostenramingen		36
Bijlage 5: Tracé tekeningen		37

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de huidige situatie wordt het doorgaande verkeer tussen Vollenhove en de N333 (Steenwijkerweg) door het historische centrum van Blokzijl afgewikkeld. De route door het historische centrum bestaat uit smalle straten (Zuiderstraat-Brouwerstraat-Kuinderstraat) en is niet ingericht om grotere hoeveelheden doorgaand en zwaar verkeer af te wikkelen. Hierdoor staat de leefbaarheid van het centrum onder druk. Om deze problematiek op te lossen zijn in het verleden diverse onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden van een nieuwe ontsluitingsweg ten zuidwesten van Blokzijl. De verwachting is dat met een dergelijke maatregel de verkeersdruk in de kern zal afnemen en de verkeersveiligheid zal verbeteren. Hiermee zal tevens de beleving van het karakteristieke historische centrum Blokzijl worden bevorderd.

1.2 Doelstelling startnotitie

De gemeente Steenwijkerland heeft aan Sweco gevraagd een startnotitie op te stellen waarin twee varianten van een nieuwe ontsluitingsweg voor Blokzijl in beeld worden gebracht. Het doel van deze notitie is om een globaal beeld te geven van de verschillende aspecten die gemeoid zijn met het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg ten zuidwesten van Blokzijl. In deze startnotitie wordt geen keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief. Centraal staat het inzichtelijk maken van de te nemen vervolgstappen. Hiervoor zijn de volgende aspecten onderzocht:

- Planologische vereisten;
- Benodigde vergunningen;
- Mogelijke subsidies;
- Benodigde onderzoeken;
- Benodigde investering.

1.3 Werkwijze

Om de bovenstaande vragen te beantwoorden zijn de volgende stappen doorlopen:

- Inventarisatie en analyse van de huidige situatie door middel van een locatiebezoek. De resultaten hiervan zijn digitaal verwerkt.
- Quickscan locatieonderzoek op basis van beschikbare gegevens om de planologische en procedurele mogelijkheden en knelpunten inzichtelijk te maken (dit betreft bureauonderzoek, er zijn in dit stadium geen nadere onderzoeken uitgevoerd). Tevens zijn op basis van deze scan de benodigde onderzoeken en vervolgstappen geïnventariseerd.
- Mogelijkheden voor cofinanciering op basis van een subsidiescan.
- Op basis van de beschikbare informatie is een globale budgetraming opgesteld voor de twee tracévarianten.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het projectgebied besproken. In hoofdstuk 3 worden de onderzocht tracévarianten gepresenteerd en op kosten gezet. In hoofdstuk 4 komt de planologische inpasbaarheid aan de orde. Hier wordt gekeken of het plan past binnen de huidige bestemmingsplannen en welke vergunningen en onderzoeken (mogelijk) noodzakelijk zijn. In hoofdstuk 5 worden de subsidiemogelijkheden besproken. In hoofdstuk 6 komt het vervolgstap aan de orde. Afgesloten wordt met een samenvatting van de conclusies.

2 Studiegebied

In dit hoofdstuk wordt er een beschrijving gegeven van de huidige situatie en het studiegebied voor de nieuwe ontsluitingsweg Blokzijl.

Blokzijl is een plaats met ongeveer 1.300 inwoners en ligt in het noordelijke gedeelte van de provincie Overijssel aan de provinciale weg N333 (Steenwijk-Marknesse). De Vollenhoofsedijk is de verbinding tussen de N333 en Vollenhove en loopt door het centrum van Blokzijl.



Figuur 1 Verkeersnetwerk rond Blokzijl

Blokzijl wordt gescheiden door het Vollenhoverkanaal. De route via de Vollenhoofsterdijk en de brug in het historische centrum van Blokzijl is daarbij de enige mogelijkheid in de omgeving om het kanaal over te steken. Deze route bestaat uit smalle straten (Zuiderstraat-Brouwerstraat-Kuinderstraat) en is niet ingericht om grotere hoeveelheden doorgaand en

zwaar verkeer af te wikkelen. Dit wordt veroorzaakt doordat deze straten op een aantal plekken ruimte biedt voor verkeer in maar één richting tegelijk en het gemotoriseerd en langzaam verkeer van dezelfde beperkte verkeersruimte gebruik moeten maken. Hierdoor staat de leefbaarheid van het centrum onder druk.



Figuur 2 Omgeving Blokzijl

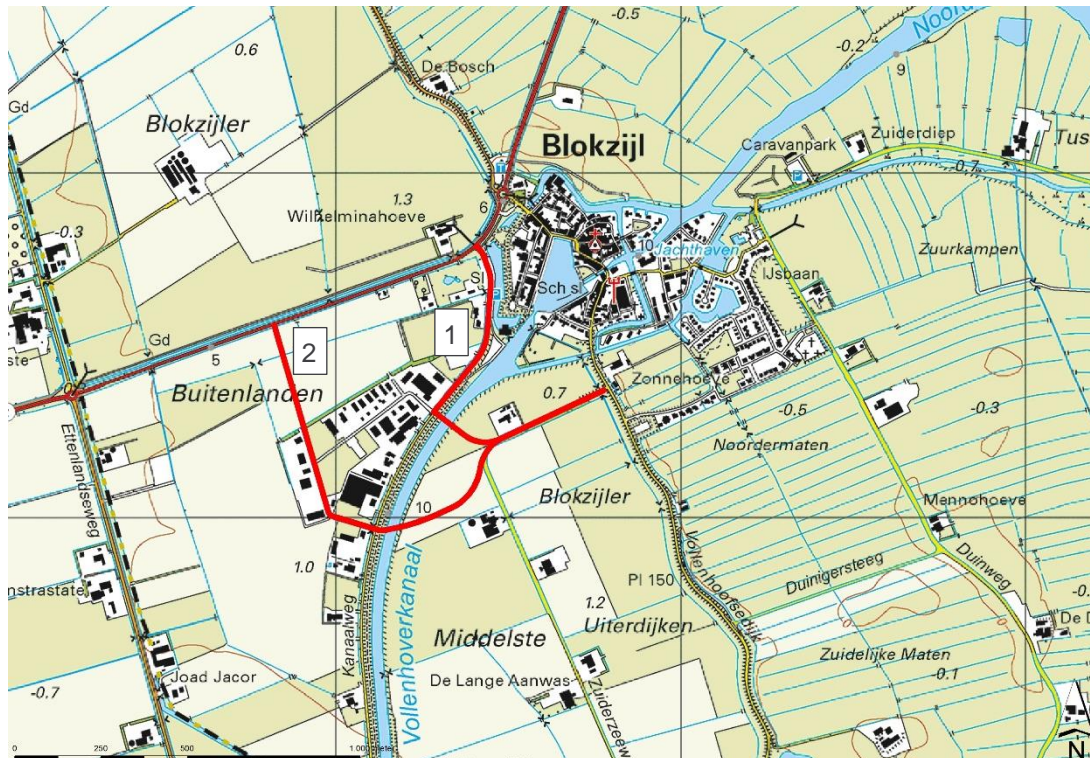


Figuur 3 Smalle straat door centrum Blokzijl (Brouwerstraat)

3 Tracévarianten

De te onderzoeken tracés zijn in overleg met de gemeente Steenwijkerland bepaald. Het gaat hier om het voorkeurstracé uit een eerder door Grontmij opgestelde tracéstudie uit 2000 (tracé Kanaalweg) en een tracé dat voortkomt uit het visiedocument voor de stadsranden van Vollenhove en Blokzijl (Stadsrandzones met kwaliteit, 2014):

1. Tracé Kanaalweg (zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur);
2. Tracé Stadsrandzone (infrastructuur verder van Blokzijl af gelegen)



Figuur 4: Tracévarianten

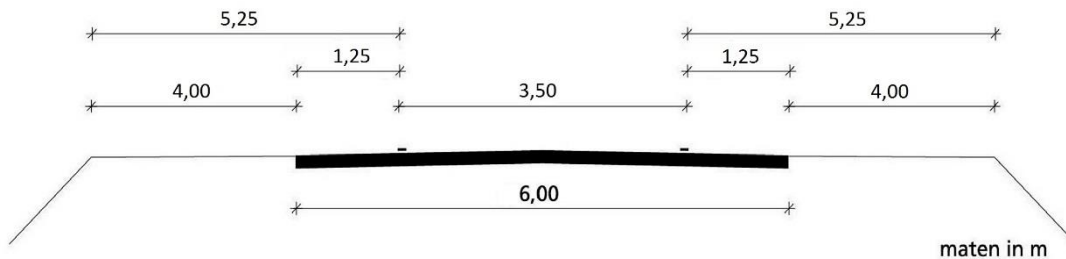
3.1 Uitgangspunten

Wegprofiel nieuwe situatie

Op basis van de CROW publicatie Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen is als uitgangspunt gekozen voor:

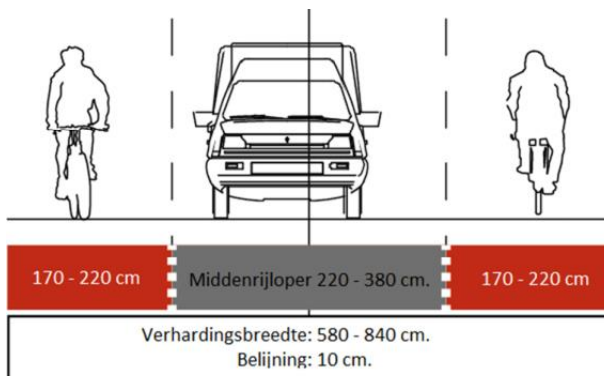
- Erftoegangsweg, type 2 met aan weerszijden een fietssuggestiestrook;
- Breedte rijloper: 3,50 meter
- Breedte fietssuggestiestrook: 2x 1,25 meter
- Breedte berm: 4,00 meter
- Breedte greppels/sloten: 2,00 meter
- Totale breedte profiel: 16,00 meter

In onderstaande afbeelding is de dwarsdoorsnede te zien van deze maten.



Figuur 5: Dwarsdoorsnede erftoegangsweg Handboek Wegontweprp 2013

Voor wat betreft de fietsuggestiestroken wordt in de Fietsberaad/CROW notitie 'Aanbevelingen fiets- en kantstroken' (december 2015) aanbevolen om een minimale breedte van 1,70 meter aan te houden bij een rijloper van minimaal 2,20 meter en maximaal 3,80 meter (zie onderstaande afbeelding). Deze afmetingen stroken niet met het principe Duurzaam Veilig uit het Handboek Wegontwerp. In het vervolgtraject zou aan de hand van intensiteiten een afweging gemaakt moeten worden over het geschikte wegprofiel.



Figuur 6: Voorstel wegprofiel Fietsberaad

Beweegbare brug

Uitgegaan wordt van een beweegbare brug met een minimale doorvaarthoogte die aansluit op de bruggen in de omgeving. Verderop in het kanaal bij Vollenhove heeft de Vollenhoverbrug een doorvaarthoogte van 3,00 meter (RWS, Vaarwegen in Nederland, oktober 2017). In het vervolgtraject dient (naast de toe te passen brugtype) te worden onderzocht of deze doorvaarthoogte ook voor de brug bij Blokzijl kan worden toegepast. Naast civieltechnische en nautische uitgangspunten zijn hierbij ook de landschappelijke, ruimtelijke en verkeerstechnische inpassingsmogelijkheden (met name aan de zijde van de Kanaalweg) van belang.

3.2 Beschrijving tracévarianten

Dit betreft globale tracés die in dit stadium nog niet uitgebreid verkeerskundig zijn geanalyseerd. Ook is de exacte ligging van de tracés nog niet bepaald. Wel is een schetsvoorstel voor de tracés opgesteld ten behoeve van het opstellen van de budgetramingen (zie bijlage 5). Tevens zijn hier de te verwerven gronden uit afgeleid.

Tracé 1: Kanaalweg

Tracé 1 maakt zo veel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur. De nieuwe ontsluitingsweg loopt het eerste deel over het huidige tracé van de Zuiderzeeweg waarna deze voor de bocht in de Zuiderzeeweg afbuigt richting het Vollenhoverkanaal om vervolgens aan te sluiten op de Kanaalweg ter hoogte van de noordelijke kruising met het Scheepsdiep. Hoewel het tracé gebruik maakt van de bestaande infrastructuur zal deze bestaande infrastructuur naar verwachting niet voldoen aan de nieuwe functie en bijbehorende verkeersintensiteiten. Met name de Zuiderzeeweg is op dit moment een smalle erftoegangsweg. Om te dienen als ontsluitingsweg zal deze moeten worden opgewaardeerd. Ook de Kanaalweg, inclusief de aansluiting op de N333, zou mogelijk (afhankelijk van de verkeersintensiteiten in de nieuwe situatie) opgewaardeerd moeten worden.

Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat de volledige lengte van het tracé volgens hetzelfde profiel (zie paragraaf 2.4) wordt ingericht en de Kanaalweg hierop wordt aangepast. Voor de kruising met het Vollenhoverkanaal wordt uitgegaan van een beweegbare brug met een overspanning van circa 40 meter. Voor de aanleg van het tracé dient circa 3.100 m² aangekocht te worden.

Tracé 2: Standsrandzone

Tracé 2 loopt ook voor het eerste deel over de Zuiderzeeweg maar slaat pas na de bocht in de Zuiderzeeweg af richting het kanaal, zie Figuur 3. Ter hoogte van de zuidelijke kruising van de Kanaalweg met het Scheepsdiep steekt deze variant enigszins schuin het Vollenhoverkanaal over waarna het tracé doorloopt over Scheepsdiep om vervolgens met een nieuwe kruising aan te sluiten op de N333. Ook in deze variant geldt dat de bestaande infrastructuur naar verwachting niet voldoen aan de nieuwe functie en bijbehorende verkeersintensiteiten. Met name de Zuiderzeeweg is op dit moment een smalle erftoegangsweg. Om te dienen als ontsluitingsweg zal deze moeten worden opgewaardeerd. Ook het Scheepsdiep zou mogelijk (afhankelijk van de verkeersintensiteiten in de nieuwe situatie) opgewaardeerd moeten worden.

Voor de kruising met het Vollenhoverkanaal wordt uitgegaan van een beweegbare brug met een overspanning van circa 45 meter. Voor dit tracé dient circa 15.200 m² grond aangekocht te worden.

3.3 Budgetraming

Voor bovenstaande tracévarianten zijn globale kostenramingen van de verwachte uitvoeringskosten opgesteld. De resultaten hiervan zijn hieronder samengevat. Omdat het grootste deel van de kosten gemoeid zijn met de realisatie brug zijn deze kosten apart weergegeven. Voor het bepalen van de kosten van de brug is gebruik gemaakt van kengetallen en een inschatting van de oppervlakte (aantal vierkante meters) van de brug (zie bijlage 4 voor de complete raming en alle uitgangspunten die zijn gehanteerd).

Tabel 1: Overzicht kosten tracés

Tracé	Geraamde kosten
Tracé 1 Kanaalweg	€ 4.300.000,-
- Tracé	€ 840.000,-
- Brug	€ 3.460.000,-
Tracé 2 Stadsrandzone	€ 5.340.000,-
- Tracé	€ 1.450.000,-
- Brug	€ 3.890.000,-

4 Procedures en onderzoeken

In dit hoofdstuk wordt de planologische haalbaarheid van het plan behandeld. Hierbij wordt gekeken naar de vigerende planologische situatie, eventuele andere benodigde toestemmingen en relevante omgevingsonderzoeken.

4.1 Vigerende planologische situatie

4.1.1 Strijdigheden omgevingsplan en bestemmingplan

Op het studiegebied zijn het Omgevingsplan Buitengebied Steenwijkerland en het Bestemmingsplan Vollenhove en Blokzijl van toepassing. Hieronder zijn de relevante aspecten uit deze plannen samengevat (voor een volledig overzicht wordt verwezen naar bijlage 1):

- Binnen het Omgevingsplan Buitengebied Steenwijkerland is een ontsluitingsweg niet toegestaan binnen de ter plaatse geldende bestemmingen Agrarisch, Agrarisch met Waarden, en Waterstaat-Waterkering.
- Binnen het Bestemmingsplan Vollenhove en Blokzijl is een ontsluitingsweg niet toegestaan binnen de ter plaatse geldende bestemming Groen.
- Binnen de bestemming Water van het Bestemmingsplan Vollenhove en Blokzijl is in principe een brug toegestaan met een maximale bouwhoogte van 10 meter. De brug zal echter niet volledig binnen deze functie passen en ook de functies groen, agrarisch met waarden en waterkering kruisen.
- De brug is in strijd met het omgevingsplan en het bestemmingsplan.

4.2 Overige vergunningen

Hieronder volgt een overzicht van de te verwachten vergunningen die (mogelijk) zullen moeten worden aangevraagd en welke doorlooptijd hiervoor geldt. Er is daarin geen verschil tussen de twee tracés geconstateerd (in bijlage 2 is nader inzichtelijk gemaakt met welke vergunningen rekening gehouden moet worden en op basis waarvan dit verwacht wordt).

Milieueffectrapportage

- M.e.r. plicht (alleen indien sprake is van Passende beoordeling Wet Natuurbescherming)

Vaststellen hogere grenswaarde geluid

- Besluit hogere grenswaarde (indien noodzakelijk gebleken in akoestisch onderzoek)

Omgevingsvergunning/ APV

- Omgevingsvergunning, bouwen
- Omgevingsvergunning, uitvoeren werkzaamheden
- Melding, uitweg
- Omgevingsvergunning, aanleggen/veranderen weg

- Omgevingsvergunning, kappen houtopstand

Natuur

- Vergunning Wet Natuurbescherming, gebiedsbescherming
- Ontheffing Wet Natuurbescherming, soortenbescherming (flora en fauna)
- Melding, kappen houtopstand

Water

- Watervergunning, handelingen op, in, boven waterkering
- Watervergunning, Het uitvoeren van werkzaamheden op, in, binnen watergangen
- Watervergunning, onttrekken grondwater
- Melding Blbi, lozen grondwater (kwaliteit)
- Watervergunning, lozen grondwater (kwantiteit)

Bodem

- Melding-BUS
- Melding Besluit Bodemkwaliteit
- Melding Ontgroningen
- Klic-melding

Verkeer

- Ontheffing omgevingsverordening
- Verkeersbesluit

Kabels en leidingen

- Instemmingsbesluit

Vaarwegen

- Verkeersbesluit, scheepvaart (mogelijk op basis van Scheepvaartverkeerswet, BPR, Babs)
- Ontheffing Verordening Fysieke Leefomgeving Flevoland, vaarwegen

Geluidhinder en werken buiten reguliere werktijden

- Ontheffing, APV
- Ontheffing, Bouwbesluit 2012

4.3 Benodigde onderzoeken

In het kader van de planologische procedure (en eventuele overige vergunningen) zijn diverse onderzoeken noodzakelijk. Het doel hiervan is drieledig:

- Ruimtelijke onderbouwing van de herziening c.q. afwijking van het bestemmingsplan;
- Het verkrijgen van een indicatie van eventuele knelpunten en vervolgonderzoek.
- Informatie verkrijgen over gebiedspecifieke kenmerken van het plangebied en bouwstenen voor het uitwerken van het ontwerp (conditionering);

Hieronder is samengevat welke onderzoeken noodzakelijk zijn voor de ontsluitingsweg en welke methode hierbij gevolgd dient te worden. Hierin worden ook enkele onderzoeken genoemd die niet direct nodig zijn voor de planologische procedure, maar wel voor de conditionering en daarmee indirect van invloed (kunnen) zijn op de uiteindelijke ligging van het voorkeurstracé en de economische haalbaarheid (en daarmee de planologische haalbaarheid). Deze onderzoeken zijn aangegeven met een C. De doorlooptijd van de onderzoeken bedraagt circa 1-3 maanden (exclusief eventueel vervolgonderzoek).

Fasering onderzoeken

Geadviseerd wordt om de onderzoeken op te delen in drie stappen. Deze stappen zijn in onderstaande tabel weergegeven in de kolom methode.

Stap 1

Dit betreffen onderzoeken die niet afhankelijk zijn van het exacte ontwerp van het tracé, die conditionerend zijn/bouwstenen vormen voor het ontwerp of een potentieel groot risico vormen voor wat betreft kostenverhoging en vertraging. Voor deze onderzoeksaspecten is het van belang de eerste onderzoeksstappen zo snel mogelijk in gang te zetten. Voor deze fase geldt dat met een relatief beperkte inspanning een goed beeld worden verkregen van de aard en omvang van mogelijke risico's en beheersmaatregelen:

Stap 2

Dit betreffen onderzoeken waarvoor het noodzakelijk is om het ontwerp tot een zodanig detailniveau uit te werken dat het qua ruimtebeslag als het ware 'gefixeerd' kan worden. Dit geldt voor de zogenaamde 'grijze' onderzoeksaspecten gerelateerd aan de leefomgeving (geluid, luchtkwaliteit en stikstof). Een wijziging in het ontwerp kan er toe leiden dat onderzoeken in zijn geheel overgedaan moeten worden met vertraging en extra kosten tot gevolg. Geadviseerd wordt om deze onderzoeken op te starten na afronding van de eerste ontwerpfase (VO). Voor het onderdeel verkeer is in stap 1 met het verkeersmodel al voldoende data verzameld. Deze data moet echter nog geschikt gemaakt worden als input voor de onderzoeken geluid, luchtkwaliteit en stikstof (o.a. indeling van het verkeer in voertuigklassen en in dag/avond/nacht).

Stap 3

In deze fase worden eventuele aanvullende onderzoeken uitgevoerd, mocht dit nodig blijken op basis van de conclusies van de onderzoeken uit stap 1 en 2.

Tabel 2: Onderzoeken

Onderdeel	Methode en fasering (stap 1/2/3)	Resultaat
Bodemhygiëne	1. Vooronderzoek (NEN 5725). 2/3. Eventueel vervolg verkennend (water)bodem en asbest onderzoek (NEN 5720, NEN5740 en NEN 5707)	Inzicht in de milieukwaliteit van de (water)bodem ter plaatse van het plangebied
Archeologie en cultuurhistorie	1. Bureauonderzoek, 2/3. Indien nodig: booronderzoek of proefsleuven	Inzicht in het voorkomen van archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied
Hydrologie	1. Watertoets 2/3. Waterhuishoudkundig plan (C) Bemalingsadvies (C)	Inzicht in de hydrologische situatie van het plangebied en afspraken met waterschap over de toekomstige waterhuishoudkundige situatie Adviezen omtrent bemaling en waterhuishoudkundige situatie
Natuur	1. Bureauonderzoek en veldonderzoek 1/2. Habitattoets Natura 2000 (incl. stikstofdepositie berekening)	Inzicht in het voorkomen van beschermde soorten en mogelijke effecten op beschermde gebieden. Tevens inzicht in noodzaak tot aanvragen ontheffing of vergunning
Bomen	1. Bomen Effect Analyse (BEA)	Inzicht in aanwezige bomen en beplanting (aantallen en kwaliteit) en compensatieopgave als gevolg van project
Externe veiligheid	1. Bureauonderzoek, 2/3. Indien nodig kwantitatieve risico analyse (QRA) en verantwoording groepsrisico	De ligging van risicovolle en (beperkt) kwetsbare objecten en minimaal aan te houden veiligheidsafstanden Inzicht in verandering van plaatsgebonden risico en groepsrisico
Verkeer	1. Bureauonderzoek 1. Opstellen verkeersmodel	Verkeerskundige onderbouwing van de voorgestelde maatregelen (inzicht in verschuiving verkeersstromen en beoordeling doorstroming en verkeersveiligheid). Data geschikt voor onderzoeken geluid en luchtkwaliteit (o.a. indeling verkeer in voertuigklassen en dag/avond/nacht)
Geluid	2. Modelberekening en toetsing aan wettelijke normen	Inzicht in de geluidsbelasting vanwege de maatregelen op geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving, indien noodzakelijk onderzoeken van maatregelen en vaststellen hogere grenswaarde
Luchtkwaliteit	2/3. Modelberekening en toetsing aan wettelijke normen	Inzicht in de concentraties NO ₂ en PM ₁₀
Geotechniek (C)	1. Geotechnisch onderzoek Sonderingen/boringen	Inzicht in de zettingsgevoeligheid en draagkracht van de bodem tbv. constructief ontwerp van de wegconstructie en de brug
Verharding (C)	1. Verhardingsonderzoek	Inzicht in type asfalt en de opbouw van de ondergrond, tevens hoeverre asfalt teerhoudend is
Niet gesprongen explosieven (C)	1. Historisch vooronderzoek conform Beoordelingsrichtlijn OCE	Inzicht in de aanwezigheid en ligging van niet gesprongen explosieven
Terreinmeting (C)	1. Naverkenning BGT en opstellen DTM	Inzicht in de exacte hoogteligging, topografische begrenzing en aanwezige topografische objecten
Kabels en leidingen (C)	1. KLIC melding	Inzicht in ligging van ondergrondse infrastructuur

5 Subsidiemogelijkheden

De mogelijkheden voor cofinanciering zijn onderzocht door middel van een subsidiescan. De resultaten hiervan zijn inzichtelijk gemaakt in onderstaande tabel (zie bijlage 3 voor een uitgebreide versie). Op basis van de scan wordt geconcludeerd dat er meerdere subsidiebronnen zijn waarvoor het project in aanmerking kan komen.

Tabel 3: Overzicht subsidiekansen

Subsidie	Doel(en)	Bijdrage	Voorlopige conclusie	Mogelijke vervolgactie
Leefbaarheid Kleine Kernen	Het versterken van de ruimtelijke en sociale kwaliteit, identiteit en leefbaarheid van kleine kernen in Overijssel.	De gevraagde subsidie bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten en minimaal € 25.000,- en maximaal € 75.000,- per aanvraag.	Mogelijk kansrijk	Contact opnemen met de provincie
Vitaliteit van binnensteden (stadsarrangementen)	Subsidie voor activiteiten die de vitaliteit, leefbaarheid en kwaliteit van de binnenstad vergroten.	De subsidie bedraagt maximaal het percentage en het bedrag zoals opgenomen in het 'stadsarrangement' van de gemeente.	Mogelijk kansrijk	Contact opnemen met de provincie
Mobiliteit Overijssel	Bijdrage leveren aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de provincie Overijssel.	De subsidie bedraagt maximaal 75% van het eigen aandeel in de subsidiabele kosten met een maximum subsidie ter hoogte van het bedrag in het UVP Mobiliteit Overijssel.	Mogelijk kansrijk wanneer het project wordt opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.	Contact opnemen met de provincie
Stichting ANWB-fonds (Maatschappelijk Rendement)	Maatschappelijk rendement behalen op recreatie, toerisme, verkeer en vervoer met aandacht voor milieu en landschappelijke en cultuurhistorische waarden.	Kleine (eenmalige) bijdrage aan zeer kostbare projecten tenzij zichtbaarheid ANWB voldoende groot is.	Mogelijk kansrijk	Contact opnemen met de stichting
EU-subsidies	Om in aanmerking te komen moet het project bijdragen aan de specifiek voor die subsidie geldende doelstellingen.	Geen bijdrage.	Niet kansrijk. Er zijn hoogstwaarschijnlijk geen doelstellingen waaraan dit project een bijdrage zal leveren.	Geen actie

6 Vervolgtraject

In dit hoofdstuk wordt het vervolgtraject beschreven.

Fase 1 Afweging tracévarianten

De eerste fase is het nader onderzoeken van het doelbereik van de ontsluitingsweg (oplossend vermogen) en het maken van een zorgvuldige afweging tussen de varianten. Op basis hiervan kan de projectorganisatie en de gemeenteraad een besluit nemen over het initiatief en een keuze maken voor een voorkeursvariant.

Kern van deze afweging is een beoordelingskader op basis waarvan de varianten vergeleken kunnen worden. Het beoordelingskader bestaat in ieder geval uit criteria met betrekking tot de hoofddoelstellingen (doorstroming, veiligheid en leefbaarheid), de kosten en omgevingsaspecten (voor zover relevant/onderscheidend). Hieronder is een aanzet voor het beoordelingskader opgenomen.

Tabel 4: Aanzet beoordelingskader

Thema	Criterium	Indicator
Verkeer/ Oplossend vermogen	Verkeersafwikkeling	Bereikbaarheid/verschuiving van verkeersstromen
		Doorstroming
	Verkeersveiligheid	Objectieve verkeersveiligheid
	Milieu	Verkeersleefbaarheid centrum Blokzijl
Verkeersleefbaarheid langs ontsluitingsweg		
Omgeving	Overig verkeer	Gevolgen OV, landbouw en langzaam verkeer
	Archeologie	Aantasting archeologisch bodemarchief
	Ecologie	Aantasting/verstoring soorten en gebieden
	Landschap en cultuurhistorie	Ruimtelijke impact op waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische patronen en structuren
	(overige onderscheidende omgevingsaspecten)
Kosten	Investing	Globale inschatting kosten

De varianten wordt beoordeeld op basis van expert judgement waarbij voor zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaand materiaal. Dit met uitzondering van het onderdeel verkeersafwikkeling. Hiervoor wordt geadviseerd om een verkeersmodel op te stellen. De beoordeling vindt plaats door het weergeven van kwantitatieve gegevens of – indien dit niet mogelijk is – het toekennen van plussen en minnen per variant (7-puntschaal: ++, +, 0/+, 0, 0/–, – of – –) en een beknopte onderbouwing/toelichting per toetsingscriterium. Op basis hiervan kan een advies worden opgesteld ten aanzien van het oplossend vermogen en een voorkeursvariant. Dit kan vervolgens ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Fase 2 Ontwerpwerkzaamheden, onderzoek en procedures

Nadat een besluit is genomen voor een voorkeursvariant kan het ontwerp verder worden uitgewerkt en de (conditionerende) onderzoeken worden uitgevoerd. De ontwerpwerkzaamheden (engineering) verloopt in een aantal stappen. De exacte stappen hangen af van het type contract dat de aanbestedende dienst uiteindelijk op de markt wil zetten. Indien gekozen wordt voor een RAW-bestek zal het ontwerp volledig moeten worden uitgewerkt tot een besteksontwerp. De stappen zijn dan als volgt:

1. Eerst wordt er een voorlopig ontwerp opgesteld. Het voorlopig ontwerp is een eerste aanzet waarin de resultaten van de onderzoeken en het programma van eisen worden verwerkt.
2. Vervolgens wordt het ontwerp verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Hierin zijn wijzigingen en aanvullende wensen vanuit het VO verwerkt, is de maatvoering volledig uitgewerkt en is de materialisatie bekend.
3. Als laatste stap zal het ontwerp worden uitgewerkt naar een besteksontwerp. Dit ontwerp met bijbehorende detailtekeningen moeten tot een dusdanig niveau zijn uitgewerkt dat deze kunnen worden gebruikt om het werk te maken.

Indien gekozen wordt voor een geïntegreerd contract zal een deel van de engineering bij de aannemer komen te liggen. Het exacte niveau van het ontwerp zal dan afhangen van de mate waarin de aanbestedende dienst het werk wil voorschrijven en in hoeverre zij dit willen overlaten aan de markt.

Contractkeuze

Het ontwerp wordt vertaald naar een contract waarin staat beschreven wat er gemaakt moet worden en hoe. Globaal zijn er twee type contracten: een traditioneel contract in de vorm van een bestek en een geïntegreerd contract. In een bestek zijn de werkzaamheden uitgewerkt in besteksposten waarin precies staat wat er gemaakt moet worden. In een geïntegreerd contract worden de eisen die gesteld worden aan het werk functioneel omschreven en dient de aannemer aan te tonen dat zijn ontwerp voldoet aan alle in het contract opgenomen eisen. Hoe het ontwerp exact wordt vormgegeven wordt daarbij in meer of mindere mate overgelaten aan de aannemer.

Parallel aan het ontwerp en onderzoekstraject zullen de planologische procedure en de vergunningenprocedure worden doorlopen. In onderstaand schema is het gehele proces in samenhang weergegeven (uitgaande van een bestemmingsplanprocedure en bestek).

Tabel 5: Vervolgstappen

Ontwerp onderzoeken		Bestemmingsplan	Vergunningen	Planning
Onderzoek- en ontwerp				
1	Onderzoeken (stap 1) en opstellen VO			n.t.b.
2	Onderzoeken (stap 2)	Concept voorontwerp bestemmingsplan	Concept aanvraag vergunningen	n.t.b.
3	Uitwerken tot DO Onderzoeken (stap 3)	Definitief voorontwerp bestemmingsplan	Beoordeling bevoegd gezag	n.t.b.
4		Vooroverleg art. 3.1.1 Bro Eventueel inspraak	Definitieve aanvraag vergunningen	n.t.b.
Procedure				
5		Nota inspraak en overleg Ontwerp bestemmingsplan	Ontwerp besluit vergunning	n.t.b.
6		Terinzagelegging ontwerp bestemmingsplan	Tervisielegging ontwerp vergunning	n.t.b.
7	Uitwerken tot bestek	Reactienota zienswijzen, eventuele aanpassing BP	Definitief besluit vergunning	n.t.b.
8		Vaststellen bestemmingsplan	Definitieve vergunning	n.t.b.
9		Publicatie besluit	Publicatie vergunning	n.t.b.
10		Beroepstermijn	Beroepstermijn	n.t.b.
11	Uitvoering (PM)	Evt. beroepsprocedure Raad van State	Eventuele beroepsprocedure	n.t.b.

Fase 3 Aanbesteden en uitvoering

Zodra het contract gereed is zal het moeten worden aanbesteed. Tevens zal de uitvoering van het werk moeten worden begeleid. In het geval van een bestek gaat het om toezicht en directievoering. In het geval van een geïntegreerd contract gaat het om systeemgerichte contractbeheersing.

7 Samenvatting

Sweco is gevraagd om een startnotitie voor ontsluitingsweg Blokzijl op te stellen. In deze startnotitie is inzichtelijk gemaakt welke procedures, vergunningen en onderzoeken er nodig zijn. Tevens is gekeken naar welke subsidies mogelijk in aanmerking komen. Ook is er een globale kostenraming opgesteld. In deze startnotitie is er niet gekeken naar de verkeerskundige effecten van deze varianten.

In afstemming met de Gemeente Steenwijkerland zijn in deze startnotitie twee varianten in kaart gebracht. Tracé 1: Kanaalweg, betreft een tracé dat zoveel mogelijk gebruik maakt van de bestaande infrastructuur (Kanaalweg). Tracé 2: Stadsrandvisie, betreft een tracé dat verder van de kern van Blokzijl is gesitueerd in overeenstemming met de Stadsrandvisie.

Kostenraming

De kostenramingen zijn globaal opgesteld en hebben een geschatte onnauwkeurigheid van +/- 30%. De totale kosten voor tracé 1 inclusief de nodige brug over het kanaal wordt geraamd op €4.300.000,-. De totale kosten van tracé 2 worden geraamd op €5.340.000,-.

Het verschil in geraamde kosten tussen de twee tracés bedraagt dus €1.040.000,-. Dit is voornamelijk te verklaren door de vijf meter langere brug (45 meter ten opzichte van 40 meter) voor tracé 2. Tevens is een groot deel van dit verschil te verklaren door het langere tracé van tracé 2 waardoor in zijn algemeenheid de hoeveelheden groter zijn.

Vergunningen en procedures

Om het plan te realiseren zijn er zijn minstens 25 vergunningen en/of procedures benodigd. Dit kan oplopen tot 38 afhankelijk van onderzoeksresultaten. Hierbij is er geen verschil tussen tracé 1 en tracé 2.

Planologische inpassing.

Voor zowel tracé 1 en tracé 2 geldt dat deze niet volledig binnen de regels van de geldende bestemmingen/functies passen. Deze strijdigheden kunnen worden opgeheven middels:

- Afwijken van het bestemmingsplan (uitgebreide omgevingsvergunningprocedure ex. art. 2.12 lid 1a sub 3 Wabo);
- Opstellen van een nieuw bestemmingsplan.

Rekening dient gehouden te worden met een doorlooptijd van circa 1 jaar (inclusief voorbereiding, exclusief beroep) De volgende verschillen tussen beide procedures zijn relevant:

- Bij een wijziging van het bestemmingsplan is het college van B&W van de gemeente bevoegd gezag. Bij een nieuw bestemmingsplan betreft dat de gemeenteraad. Hierdoor kan een omgevingsvergunning mogelijk minder voorbereidingstijd kosten dan een bestemmingsplan in verband met aanlevertijden. In totaal kan dit enkele maanden schelen. Qua diepgang van de benodigde onderzoeken (onderzoekslast) is er overigens geen onderscheid tussen een omgevingsvergunningprocedure en een nieuw bestemmingsplan. Beide besluiten moeten voldoen aan een goede ruimtelijke ordening.
- Tegen het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan staat direct beroep open bij Raad van State. Bij een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure is sprake van beroep in twee instanties (eerst beroep bij de rechtbank en vervolgens hoger beroep bij

de Raad van State). Dit kan leiden tot een 2x zo lange beroepstermijn (circa 2 jaar in plaats van circa 1 jaar).

Benodigde onderzoeken

Op basis van deze startnotitie wordt er geconcludeerd dat er de volgende onderzoeken benodigd zijn voor de realisatie van de ontsluitingsweg van Blokzijl.

- Meetwerkzaamheden
- Inventarisatie Kabels en leidingen
- Bomeninventarisatie
- Ecologisch onderzoek
- Stikstofdepositie onderzoek
- Archeologie
- Milieukundig bodemonderzoek
- Bemalingsadvies
- Geotechnisch onderzoek
- NGE-onderzoek
- Verkeerskundig onderzoek
- Akoestisch onderzoek
- Luchtkwaliteit
- Verhardingsonderzoek
- Externe veiligheid.

Voor het aantal benodigde onderzoeken en de gemoeide kosten is er globaal geen verschil tussen de verschillende tracés.

Subsidiekansen

Op basis van de subsidiescan kan worden geconcludeerd dat er enkele subsidiestromen mogelijk in aanmerking komen voor dit plan. De subsidies met de meest significante bijdrage die mogelijk in aanmerking komen betreffen de subsidies van de provincie: "Mobiliteit Overijssel" en "Vitaliteit van Binnensteden". De werkelijke slagingskansen van deze subsidies zal nader onderzocht moeten worden door contact op te nemen met de provincie. Bij de kans van slagen voor subsidieaanvraag is er geen verschil tussen de tracé 1 en tracé 2.

Vervolgtraject

Het vervolgtraject kan worden gefaseerd in drie fases:

Fase 1: Afweging tracévarianten

De eerste fase is het nader onderzoeken van het doelbereik van de ontsluitingsweg (oplossend vermogen) en het maken van een zorgvuldige afweging tussen de varianten. Op basis hiervan kan de projectorganisatie en de gemeenteraad een besluit nemen over het initiatief en een keuze maken voor een voorkeursvariant.

Kern van deze afweging is een beoordelingskader op basis waarvan de varianten vergeleken kunnen worden. Het beoordelingskader bestaat in ieder geval uit criteria met betrekking tot de hoofddoelstellingen (doorstroming, veiligheid en leefbaarheid), de kosten en omgevingsaspecten (voor zover relevant/onderscheidend).

Fase 2: Ontwerpwerkzaamheden, onderzoek en procedures

Nadat een besluit is genomen voor een voorkeursvariant kan het ontwerp verder worden uitgewerkt en de (conditionerende) onderzoeken worden uitgevoerd. De ontwerpwerkzaamheden (engineering) verloopt in een aantal stappen. De exacte stappen hangen af van het type contract dat de aanbestedende dienst uiteindelijk op de markt wil zetten.

Fase 3: Aanbesteden en uitvoering

Zodra het contract gereed is zal het moeten worden aanbesteed. Tevens zal de uitvoering van het werk moeten worden begeleid. In het geval van een bestek gaat het om toezicht en directievoering. In het geval van een geïntegreerd contract gaat het om systeemgerichte contractbeheersing.

Bijlagen

Bijlage 1: Planologische inpasbaarheid

Planologisch kader

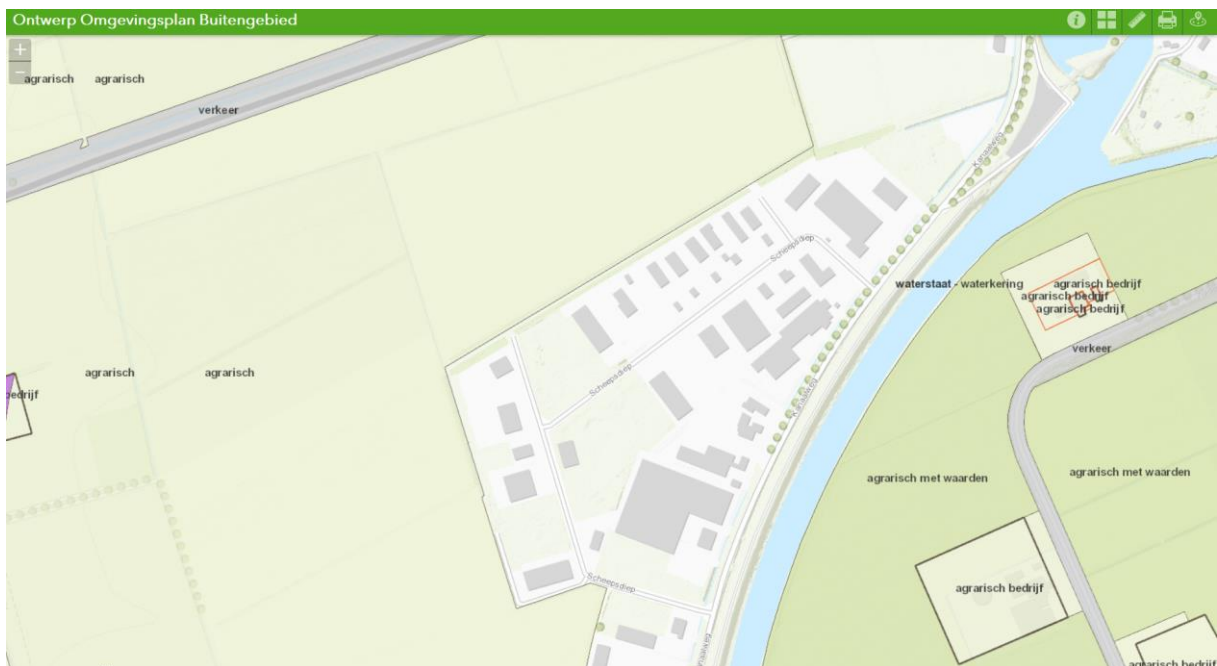
Voor tracé 1 en 2 geldt dat binnen het plangebied de volgende ruimtelijke plannen van toepassing zijn:

- Bestemmingsplan Vollenhove en Blokzijl
- Beheersverordening Buitengebied Steenwijkerland 2014
- Ontwerp Omgevingsplan Buitengebied Steenwijkerland. Deze zal de Beheersverordening Buitengebied Steenwijkerland 2014 vervangen.

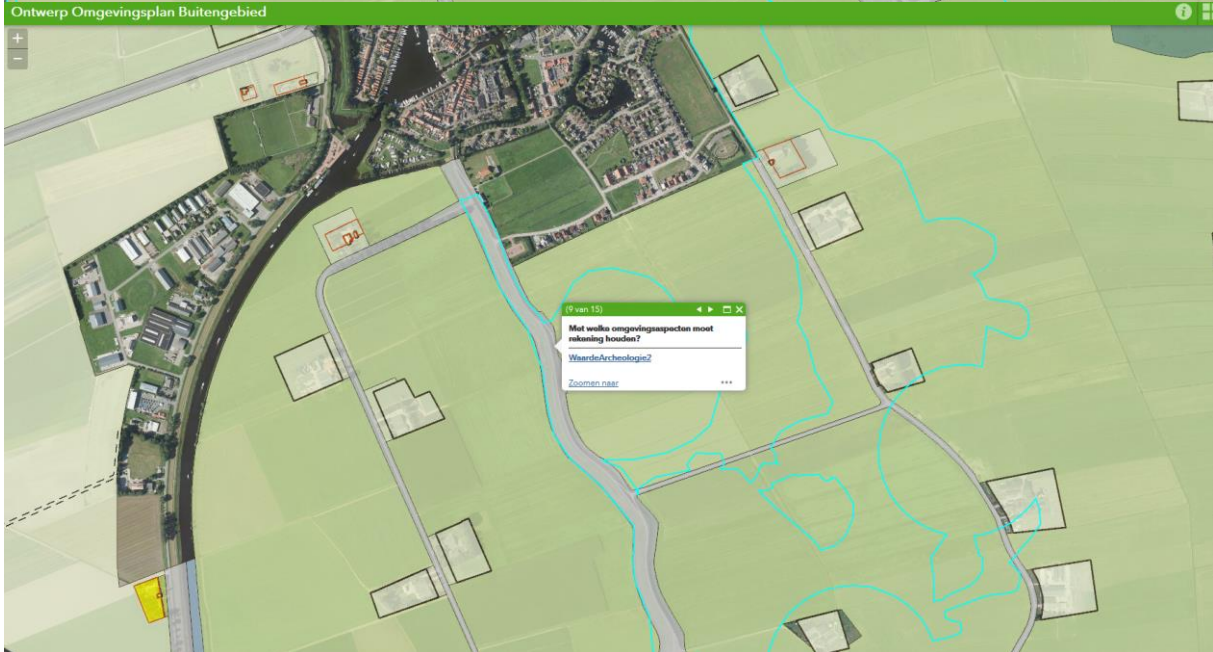
Het ontwerp Omgevingsplan is op 14 juni 2017 gepubliceerd. Aangezien dit plan de Beheersverordening Buitengebied Steenwijkerland 2014 zal vervangen wordt in het vervolg van deze notitie uitgegaan van het Omgevingsplan als ruimtelijk kader voor zover de gronden binnen dit gebied liggen.

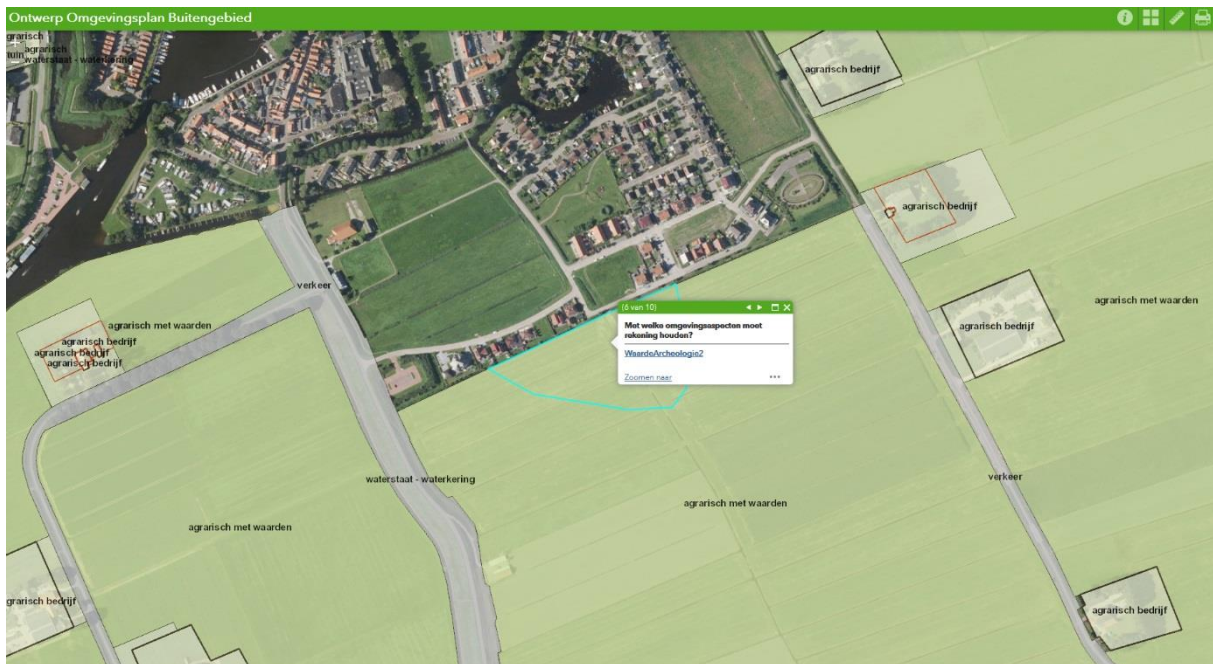
Omgevingsplan Buitengebied Steenwijkerland

Voor beide varianten geldt dat op het gebied tussen de Duinweg en het Vollenhoverkanaal het Omgevingsplan Buitengebied Steenwijkerland van toepassing. Voor tracé 2 Stadsrandzone geldt dat ten Noordwesten van het bedrijventerrein Kanaalweg en het Scheepdiep ook nog het Omgevingsplan Buitengebied Steenwijkerland van toepassing is. In onderstaande afbeeldingen zijn de verschillende functies die aan het gebied zijn toegekend weergegeven.









Afbeelding 1, 2, 3, 4, 5 en 6: uitsneden plankaart Ontwerp Omgevingsplan Buitengebied Steenwijkerland

Voor beide tracés geldt dat de volgende functies van toepassing zijn:

- Verkeer
- Agrarisch met Waarden
- Waterstaat-waterkering

Voor tracé 2 Stadsrandzone geldt dat ten Noordwesten van het bedrijventerrein Kanaalweg en het Scheepsdiep de volgende functies van toepassing zijn:

- Verkeer
- Agrarisch

Verkeer

De Duinweg, de Vollenhoofsedijk, de Zuiderzeeweg, en de N333 hebben de functie verkeer. De aansluiting van de ontsluitingsweg hier past binnen het Omgevingsplan.

Agrarisch met Waarden

Voor beide varianten geldt dat deze vanaf de aansluiting met de Zuiderzeeweg tot aan het Vollenhoverkanaal het gebied de functie Agrarisch met Waarden kruisen. Daarnaast geldt voor beide tracés dat deze functie ook geldt tussen de Duinweg en de Vollenhoofsedijk. Het aanleggen van de ontsluitingsweg past niet binnen deze functie. Binnen het omgevingsplan is geen afwijkingsmogelijkheid of wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de functie verkeer toe te staan binnen de functie Agrarisch met Waarden.

Waterstaat waterkering

Binnen de functie waterkering mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de waterkering worden gebouwd, met een bouwhoogte van maximaal 10 meter.

De aan te leggen brug over het Vollenhoverkanaal is in strijd met de bouwregels. Binnen het omgevingsplan is geen afwijkingsmogelijkheid of wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het bouwen van bouwwerken binnen de functie Waterstaat waterkering.

Agrarisch

Voor tracé 2 Stadsrandzone geldt dat ten Noordwesten van het bedrijventerrein Kanaalweg en Scheepdiep de functie Agrarisch van toepassing is. Het aanleggen van de ontsluitingsweg past niet binnen deze functie. Binnen het omgevingsplan is geen afwijkingsmogelijkheid of wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de functie verkeer toe te staan binnen de functie Agrarisch.

Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werkzaamheden

Binnen de functie Verkeer en Agrarisch geldt geen omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van grondwerkzaamheden.

Voor de functies Waarde Archeologie 2, Waterstaat waterkering en Agrarisch met Waarden geldt een omgevingsvergunningplicht (artikel 34.66) voor de volgende grondwerkzaamheden:

- “ophogen, afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden;
- het vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren en het aanleggen van drainage;
- het aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting in de grond;
- het aanleggen van ondergrondse transport-, energie-, of communicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- overige werkzaamheden in de grond (niet zijnde werkzaamheden ten behoeve van onderzoek ter bescherming van waarden) waardoor de bodem wordt verstoord;”

Voor het aanleggen van de ontsluitingsweg is een omgevingsvergunning activiteit “uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden” vereist. Voor de Waarde Archeologie 2 gronden (gedeelten van tracé 2) geldt dit alleen indien dieper dan 50 cm en/ of over een grotere oppervlakte dan 2.500 m² wordt gegraven.

Omgevingsvergunning vellen van houtopstanden

Ter plaatse van de aanduiding Agrarisch met Waarden (artikel 11.1.1) is het verboden houtopstand te vellen zonder omgevingsvergunning.

Daarnaast is het in het hele plangebied ((artikel 11.1.2) verboden zonder omgevingsvergunning houtopstand te vellen met uitzondering van:

1. “uit populieren of wilgen bestaande:
 - 1°. wegbepantingen; 2°. beplantingen langs waterwegen, en 3°. eenrijige beplantingen langs landbouwgronden;
2. uit populieren, wilgen, essen of elzen bestaande beplantingen die kennelijk zijn bedoeld voor de productie van houtige biomassa, indien zij: 1°. ten minste eens per tien jaar worden geoogst; 2°. bestaan uit minstens tienduizend stoven per hectare per beplantingseenheid, zijnde een aaneengesloten beplanting die niet wordt doorsneden door onbeplante stroken breder dan twee meter, en 3°. zijn aangelegd na 1 januari 2013.
3. fruitbomen en windschermen om boomgaarden;
4. naaldbomen, kennelijk bedoeld om te dienen als kerstbomen, indien niet ouder dan twintig jaar;

5. kweekgoed;
6. houtopstand die bij wijze van dunning moet worden geveld, indien de doorsnede van de te vellen houtopstand een kleinere diameter heeft dan 40 centimeter;
7. houtopstand die moet worden geveld krachtens de Plantenziektewet of krachtens een aanschrijving of last van het college, zulks onverminderd het bepaalde in artikel 4.5.6.
8. bomen voor zover niet reeds voornoemd onder 1 tot en met 8, waarvan de stam gemeten met schors op een hoogte van 1,20 m boven het maaiveld een kleinere stamomtrek dan 155 cm heeft en die niet staat in/op houtwallen;
9. de normale onderhouds- en exploitatiewerkzaamheden betreffen; betrekking hebben op de ontwikkeling, beheer of instandhouding van de doeleinden van de natuurwetenschappelijke en landschappelijke waarden, zoals aangegeven in of op grond van beheerplannen van Natuurgebieden;
10. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
11. mogen worden uitgevoerd krachtens een ten tijde van de inwerkingtreding van het plan reeds verleende omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden;
12. houtopstanden die zijn gelegen ter plaatse van de 'wetgevingszone-natura 2000'."

Uit een bomeninventarisatie moet blijken of een omgevingsvergunning voor het vellen van houtopstand noodzakelijk is. Indien meer dan 20 bomen in een rij of een bos van minimaal 10 are moet worden gekapt geldt een meldingsplicht op grond van de Wet Natuurbescherming.

Bestemmingsplan Vollenhove en Blokzijl

Vanaf het Vollenhov kanaal tot de aansluiting met de Kanaalweg is het bestemmingsplan Vollenhove en Blokzijl, vastgesteld op 13 september 2017, van toepassing.



Afbeelding 4: uitsnede bestemmingsplan Vollenhove en Blokzijl

Voor beide tracés geldt dat de volgende bestemmingen van toepassing zijn:

- Enkelbestemming Water
- Enkelbestemming Groen
- Enkelbestemming Verkeer
- Dubbelbestemming Waterstaat- Beschermingszone
- Dubbelbestemming Waterstaat- Waterkering

Enkelbestemming Water

Binnen de bestemming Water zijn bruggen toegestaan (artikel 27.1.1). Op grond van de dubbelbestemmingen Waterstaat-Beschermingszone (artikel 59.2.2) en Waterstaat Waterkering (artikel 60.2.2) geldt dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, zijn toegestaan ten dienste van de bestemming met een maximale bouwhoogte van 10 meter. Een brug van maximaal 10 meter hoog past binnen regels van het bestemmingsplan. Indien de brug hoger wordt dan 10 meter dan kan op grond van artikelen 59.3.1 en 60.3.1 met een omgevingsvergunning worden afgeweken van de maximale bouwhoogte indien:

- a) *“vooraf advies wordt ingewonnen bij het bevoegd waterschapsgezag;*
- b) *bebouwing mogelijk is op grond van de onderliggende bestemming;*
- c) *geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:*
 1. *het straat- en bebouwingsbeeld;*
 2. *het woon- en leefklimaat;*
 3. *de verkeersveiligheid;*
 4. *de sociale veiligheid;*
 5. *de milieusituatie;*
 6. *de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;*
 7. *de landschappelijke en/of natuurlijke waarden en/of archeologische waarden van de gronden;*

8. *de waterstaats- en huishoudkundige waarden van de gronden en van de aangrenzende gronden”.*

Enkelbestemming Groen

De ontsluitingsweg past niet binnen de bestemming Groen (artikel 13.1.1). Met een omgevingsvergunning kan op grond van artikel 13.5.1 worden afgeweken van de gebruiksregels voor het verbreden van wegen. Omdat het hier om een nieuwe weg gaat kan geen gebruik worden gemaakt van deze afwijkmogelijkheid. Binnen de bestemming Groen is geen wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming Groen te wijzigen in de bestemming Verkeer.

De bestemming Groen loopt tot aan de kade van het Vollenhoverkanaal. Om de brug hier te kunnen bouwen zal een gedeelte van de brug binnen de bestemming Groen gerealiseerd moeten worden. Binnen de bestemming Groen (artikel 13.2.1) mogen uitsluitend gebouwd worden:

- a) *“gebouwen ten dienste van nutsvoorzieningen;*
- b) *bouwwerken, geen gebouw zijnde:*
 - 1. *noodzakelijk met het oog op de regeling van de veiligheid van het verkeer;*
 - 2. *ten behoeve van de verlichting van wegen, rijwiel- en voetpaden;*
 - 3. *behorende tot de recreatieve voorziening, zoals recreatieve bewegwijzering, informatieborden en kleinschalige uitzicht- en rustpunten;*
 - 4. *behorende tot het straatmeubilair;*
 - 5. *ten behoeve van nutsvoorzieningen;*
 - 6. *speelvoorzieningen;*
 - 7. *herdenkingsmonumenten;*
 - 8. *met sub 1 t/m 7 vergelijkbare bouwwerken;”*

De brug past op grond van bovenstaande niet binnen de bouwregels.

Enkelbestemming Verkeer

De Kanaalweg heeft de bestemming Verkeer. De aansluiting van de ontsluitingsweg hier past binnen het bestemmingsplan.

Algemene afwijkingsregel

In artikel 66.2 is een algemene afwijkingsregel opgenomen waarmee de functie van onbebouwde gronden gewijzigd kan worden middels een omgevingsvergunning.

“Het bevoegd gezag kan, met inachtneming van het bepaalde in de dubbelbestemmingen en (gebieds)aanduidingen, een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de gebruiksregels voor een wijziging van het gebruik van onbebouwde gronden, zonder dat daarbij wordt gebouwd, met dien verstande dat:

- a) *de oppervlakte maximaal 1.000 m2 mag bedragen;*
- b) *geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:*
 - 1. *de verkeersveiligheid;*
 - 2. *het woon- en leefklimaat;*
 - 3. *de milieusituatie;*
 - 4. *de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;*
 - 5. *de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het beschermd stadsgezicht”.*

Dit geldt echter alleen indien er niet gebouwd wordt. Omdat binnen de bestemming Groen waarschijnlijk ook een gedeelte van de brug komt te liggen kan geen gebruik worden gemaakt van deze algemene afwijkingsregel.

Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werkzaamheden

Voor de bestemming Water (artikel 27.5.1) geldt een vergunningplicht voor de volgende werkzaamheden:

- a) *“het dempen van oppervlaktewater;*
- b) *het vergraven van oevers;*
- c) *het verleggen van watergangen”.*

Voor de dubbelbestemmingen Waterstaat-Beschermingszone (artikel 59.4.1) en Waterstaat-Waterkering (artikel 60.4.1) geldt een vergunningplicht voor de volgende werkzaamheden:

- a) *“het ophogen en afgraven van de gronden*
- b) *het verwijderen en aanbrengen van verhardingen;*
- c) *het wijzigen van het waterpeil;*
- d) *het dempen van watergangen;*
- e) *het verwijderen en aanbrengen van oeverbeschoeiingen”.*

Conclusie planologie

Binnen het plangebied van het Omgevingsplan Buitengebied Steenwijkerland is een ontsluitingsweg niet toegestaan binnen de functies Agrarisch, Agrarisch met Waarden, en Waterstaat-Waterkering.

Binnen het plangebied van het Bestemmingsplan Vollenhove en Blokzijl is een ontsluitingsweg niet toegestaan binnen de bestemming Groen. Binnen de bestemming Water is in principe een brug toegestaan met een maximale bouwhoogte van 10 meter. Voor beide varianten geldt dat deze niet volledig binnen de regels van de geldende bestemmingen/functies passen. De strijdigheden kunnen worden opgeheven middels:

- Een aanvraag omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan (buitenplanse afwijking conform Wabo artikel 2:12 lid 1 onder a sub 3);
- Opstellen nieuw bestemmingsplan.

Gezien de grootte van het plan en de impact op de omgeving (met name voor de Agrarische gronden) wordt geadviseerd om voor de gekozen variant een bestemmingsplanprocedure te doorlopen.

Bijlage 2: Vergunningenscan

Separaat bijgevoegd

Bijlage 3: Subsidiemogelijkheden

Ontsluitingsweg Blokzijl

De stad Blokzijl heeft een lang gekoesterde wens om iets te doen aan lange files bij de sluis en de stagnatie van het doorgaand verkeer omdat dit nadelig is voor de leefbaarheid van de stad.

Blokzijl heeft de ambitie om een ontsluitingsweg aan de zuidzijde van de stad aan te leggen. Hiervoor worden subsidiemogelijkheden verkend.

Thema's voor quickscan subsidie:

- Ontsluitingsweg
- Leefbaarheid en vitaliteit binnenstad
- Beschermd stadsgezicht
- Autoluwe kern (?)
- Cultuurhistorisch landschap
- Landschappelijke inpassing (van oud land naar nieuw land)

Mogelijk kansrijke regelingen op provinciaal niveau

Leefbare Kleine Kernen

De Provincie Overijssel kent de subsidieregeling 'Leefbare Kleine Kernen' voor het versterken van de ruimtelijke en sociale kwaliteit, identiteit en leefbaarheid van kleine kernen in Overijssel. Een kleine kern heeft maximaal 15.000 inwoners. Het uitvoeren van maatregelen die zichtbaar en tastbaar zijn (dus geen plan- en procesvorming) in het bebouwde gebied. Dit betekent dat de kosten die gemaakt worden ten behoeve van deze fysieke maatregel subsidiabel zijn. Planvormingsactiviteiten en onderzoek worden niet gezien als fysieke maatregel en komen daarom niet in aanmerking voor subsidie. De subsidie is alleen nog beschikbaar tot en met 2018. Een vereiste om in aanmerking te komen voor deze subsidie is dat een 3^e partij betrokken moet zijn bij de herinrichting van de ruimte die vrijkomt in het centrum als gevolg van het project.

Leefbare kleine kernen is mogelijk kansrijk omdat het project met het beoogde autoluwe centrum wellicht voldoet aan de doelstelling van de subsidie namelijk: het versterken van de ruimtelijke en sociale kwaliteit, identiteit en leefbaarheid van kleine kernen in Overijssel. Voor gelden van Leefbare kleine kernen wordt elk jaar opnieuw beoordeeld of hier weer budget voor komt. Voor 2018 is er €400.000 beschikbaar gesteld. Deze gelden zijn alleen bedoeld voor uitvoeringswerkzaamheden (dus geen planvorming en dergelijke). In 2018 zal dit er dus hoogst waarschijnlijk niet van komen. De vraag is of er in de jaren daarna weer nieuwe gelden beschikbaar komen. Dat is nu nog niet te zeggen. In eerste contact met de provincie is door de medewerker van de provincie aangegeven dat enkel werkzaamheden die direct een bijdrage leveren aan het ruimtelijk versterken van het centrum en de leefbaarheid vergroten kans hebben op subsidie. Dus de aanleg van de rondweg zelf zal hier niet voor in aanmerking komen (heeft wellicht een indirect effect).

Vitaliteit van binnensteden (stadsarrangementen)

Gemeenten kunnen samen met de provincie projecten selecteren die bijdragen aan het vitaler maken van de binnensteden. Een overzicht van die projecten wordt een stadsarrangement genoemd. Het kan gaan om projecten op het gebied van visievorming, uitwerking van concepten, maar ook om fysieke maatregelen die bijdragen aan de vitaliteit, leefbaarheid en kwaliteit van de binnenstad van de betreffende gemeente. In het stadsarrangement is opgenomen wat de maximale provinciale bijdrage is, wie de subsidieaanvrager is en waar het project uitgevoerd wordt.

Vitaliteit binnensteden is mogelijk kansrijk indien samen met provincie overeenstemming kan worden bereikt over of het project kan worden opgenomen in een zogenaamd “stadsarrangement”.

Mobiliteit Overijssel

Met een bijdrage aan gemeentelijke infrastructuurprojecten vanuit Decentralisatie Uitkering Verkeer en Vervoer (DUVV) wil de provincie Overijssel gemeenten stimuleren tot het realiseren van projecten die een bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid en een verkeersveilige leefomgeving. De subsidie kan worden verstrekt voor de voorbereiding en uitvoering van projecten.

Jaarlijks wordt binnen de gezamenlijke regionale mobiliteitsaanpak Overijssel op basis van de koersdocumenten, beleidsimpulsen en de inhoudelijke programma's een bestedingsplan opgesteld door de provincie en gemeenten waarna een bestedingsplan uiteindelijk wordt vastgesteld. In het plan staat op hoofdlijnen aan welke beleidsprioriteiten, thema's en projecten mobiliteitsgeld bij voorkeur besteed gaat worden in het erop volgende jaar. Ook worden hierin totaalbedragen genoemd die, op basis van de inhoud uit de koersdocumenten en meerjarenprogramma's beschikbaar kunnen komen en daarmee richting geven voor het vervolgproces. Uitgangspunt is dat de provincie in gezamenlijkheid met de gemeenten tot een bestedingsplan komt.

Het bestedingsplan geeft inhoudelijk richting voor het aanmelden van projecten bij de provincie. De provincie informeert de gemeenten op welke wijze en voor welke datum de projecten aangemeld kunnen worden. Op basis van deze aanmeldingen wordt jaarlijks in onderling overleg het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UVP) opgesteld. Hierin zijn de projecten opgenomen die in het daaropvolgende jaar voor een financiële bijdrage in aanmerking kunnen komen. De prioritering van aangemelde projecten binnen de themabudgetten uit het bestedingsplan wordt gedaan op basis van criteria die voortvloeien uit de koersdocumenten en programma's. Na vaststelling van het Uitvoeringsprogramma kunnen gemeenten hun definitieve subsidieaanvraag indienen bij de provincie. De subsidieaanvraag bevat een projectplan en een begroting. De subsidie bedraagt maximaal het bedrag zoals opgenomen in het UVP.

Mogelijk kansrijke regelingen op nationaal niveau

Stichting ANWB-fonds

Het ANWB Fonds is per 13 december 2013 opgeheven, maar dit betekent niet dat de ANWB ook stopt met het ondersteunen van initiatieven die waardevol en inspirerend zijn voor de leden. Onder de vlag 'Maatschappelijk Rendement' is een budget vrij gemaakt

waarop een beroep gedaan kan worden voor de uitvoering van kleine, lokale initiatieven. Het gaat dan om het ondersteunen van initiatieven en projecten op het gebied van recreatie, toerisme, verkeer en vervoer met aandacht voor milieu en landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De ANWB is een partij die interessant is voor eventuele cofinanciering van het project.

Subsidie van Stichting ANWB zou mogelijk in aanmerking komen indien de ANWB overtuigt kan worden dat het project bijdraagt aan het doel van de subsidie (Maatschappelijk rendement behalen op recreatie, toerisme, verkeer en vervoer). Of dit daadwerkelijk zo is zal met de ANWB moeten worden besproken.

Mogelijk kansrijke regelingen op Europees niveau

Over het algemeen hebben veel Europese subsidies een internationaal karakter of dienen een "Europees belang". In zijn algemeenheid is daarom te verwachten dat veel van deze subsidies niet in aanmerking komen. Deze subsidies worden daarom niet in nader onderzocht op de specifieke voorwaarden.

Er zijn ook een aantal Europese subsidies die meer regionaal terecht kunnen komen zoals sommige EFRO en ELFPO/POP3 (o.a. LEADER)-geld. Specifieker moet het project daarvoor bijdragen aan het specifieke doel van deze subsidies. In dit geval draagt het project (voor zover nu duidelijk) niet bij aan de doelstellingen van deze meer regionale gelden. Hieronder een nadere beschrijving van enkele Europese subsidies die ook regionaal terecht kunnen komen maar welke hoogst waarschijnlijk niet voor dit project in aanmerking komen:

1. Europe subsidies met betrekking tot mobiliteit, de 'Connecting Europe Facility' (CEF) is gericht op het Europees vervoersnetwerk (Trans European Transport Network)
2. Europe subsidies met betrekking tot cultuur 'Creative Europe' "heeft tot doel de Europese creatieve en culturele sectoren te stimuleren en daarmee bij te dragen aan de economie, werkgelegenheid, innovatie en sociale cohesie in Europa". De vier specifieke doelstellingen hebben ook een internationaal karakter:
 - Het versterken van de capaciteit van de sector door grensoverschrijdend te werken
 - Het promoten van de grensoverschrijdende circulatie van artistieke werken en mensen om nieuw publiek in Europa en daarbuiten te bereiken
 - Het versterken van de financiële capaciteit van de sector
 - Het stimuleren van beleidsontwikkeling
3. Het Europees Fonds voor Regionale ontwikkeling (EFRO) is bedoeld om de economische verschillen tussen Europese regio's terug te dringen. Om dit te bereiken worden projecten gefinancierd die de economie van zwakkere regio's versterken en de economische groei van de meer ontwikkelde regio's vergroten. In het kader van regionale ontwikkeling zijn daarom twee doelstellingen opgesteld:
 1. Investeren in groei en werkgelegenheid (doelen: Versterking van onderzoek, technologische ontwikkeling en innovatie; Ondersteuning van de overgang naar een koolstofarme economie in alle bedrijfstakken;)
 2. Europese territoriale samenwerking (INTERREG)

4. Leader-gelden komen in aanmerking indien het project bijdraagt aan de doelstellingen zoals genoemd in Lokale ontwikkelingsstrategie LEADER 3 Noord Overijssel 2015-2020. Deze beoordeling vindt plaats door de Lokale ActieGroep (LAG). Verwachting is niet dat het project hiervoor in aanmerking komt (geen bijdrage aan doelstellingen (zie bijlage voor de doelstellingen)).

“Projecten die voor LEADER-steun in aanmerking komen moeten voldoen aan de volgende criteria:

- inhoudelijke passend binnen de drie centrale thema's van deze LOS en bijdragen aan de hierbij gestelde doelen
- bottom-up tot stand gekomen
- vernieuwend voor het gebied
- resultaat van samenwerking tussen meerdere partijen
- gericht op en gespreid over het gebied
- integraal
- mate van samenwerking tussen publieke en private partijen
- overdraagbaar
- organisatorisch en financieel haalbaar
- maatschappelijke meerwaarde: effectiviteit en efficiency (value for money)”

Bijlage 4: Kostenramingen

Separaat bijgevoegd

Bijlage 5: Tracé tekeningen

Separaat bijgevoegd