

Amstellaan e.o.

vastgesteld bestemmingsplan Amstellaan e.o.

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging plangebied	8
1.3 Geldende bestemmingsplannen	9
1.4 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Bestaande situatie	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Ruimtelijke & functionele structuur	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Nationaal beleid	15
3.3 Provinciaal beleid	16
3.4 Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4 Beheer- en ontwikkelingsvisie	23
4.1 Amstellaan	23
4.2 Kruispunt Amstellaan - Snipperlingsdijk	23
4.3 Fiets- en voetgangerstunnel Snipperlingsdijk	23
4.4 Viaduct kruising Amstellaan - Venenplantsoen	24
4.5 Kruising Amstellaan - Oude Bathmenseweg/ Deltalaan	24
4.6 Oostelijke wijkontsluitingsweg	24
4.7 Tijdelijke ontsluiting	25
4.8 Woonwagenstandplaatsen	25
4.9 Fietspaden	25
4.10 Bestaande woningen	26
4.11 Landschappelijke inpassing	26
4.12 De Hoofdwegenstructuur	28
Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden	31
5.1 Archeologie/ cultuurhistorie en monumenten	31
5.2 Milieuaspecten	34
5.3 Leidingen en kabels	44
5.4 Waterhuishouding	45
Hoofdstuk 6 Planopzet en juridische aspecten	51
6.1 Inleiding	51
6.2 RO Standaarden 2008	51
6.3 Planopzet	51
6.4 Handhaving	57

Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	59
7.1	Inleiding	59
7.2	Feitelijke en juridische uitvoerbaarheid	59
7.3	Economische uitvoerbaarheid	60
7.4	Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	60
7.5	Zienswijzen	63
Planregels		65
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	67
Artikel 1	Begrippen	67
Artikel 2	Wijze van meten	72
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	73
Artikel 3	Groen	73
Artikel 4	Verkeer	75
Artikel 5	Verkeer - Verblijfsgebied	77
Artikel 6	Wonen - Woonwagenstandplaats	79
Artikel 7	Verkeer - Tijdelijke weg - Voorlopig	81
Artikel 8	Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied	85
Hoofdstuk 3	Algemene regels	89
Artikel 9	Anti-dubbeltelregel	89
Artikel 10	Algemene bouwregels	90
Artikel 11	Algemene gebruiksregels	91
Artikel 12	Algemene aanduidingsregels	92
Artikel 13	Algemene afwijkingsregels	93
Artikel 14	Algemene wijzigingsregels	94
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	95
Artikel 15	Overgangsrecht	95
Artikel 16	Slotregel	97
Bijlagen bij de regels		99
Bijlage 1	Staat van beroeps- of bedrijfsactiviteiten aan huis	99

Toelichting

vastgesteld bestemmingsplan Amstellaan e.o.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Amstellaan is onderdeel van het Hanzetracé, één van de belangrijkste verkeersaders door Deventer, en tevens onderdeel van de verbinding van Zutphen naar Raalte. De capaciteit van de weg is al geruime tijd ontoereikend. Reeds jaren geleden is besloten de weg te verdubbelen tot 2 x 2 rijstroken. Gelet op de ontwikkeling van de nieuwe wijk Steenbrugge komt het functioneren van de Amstellaan verder onder druk te staan.

Tegelijkertijd zorgt de Amstellaan al vanaf de oorspronkelijke aanleg voor een fysieke barrière tussen het westelijke- en oostelijke deel van de Rivierenwijk. Er is een nadrukkelijke wens om de verbinding tussen deze wijkdelen te verbeteren. Op dit punt zijn in het verleden hoge verwachtingen gewekt. Er is daarmee een historisch-maatschappelijk gevormde taakstelling om goede, ongelijkvloerse wijkverbindingen te realiseren.

Het project voor de reconstructie van de Amstellaan heeft door de jaren heen diverse scopewijzigingen ondergaan. Het procesdocument 'Doorpakken in de Rivierenwijk' gaat hier op in en schetst de stand van zaken per december 2010. In het procesdocument is de verkort-verdiepte variant van de Amstellaan beschreven, uitgewerkt als Referentieontwerp en voorzien van een financiële doorrekening. De doorrekening van het Referentieontwerp sluit op een tekort van ruim 4 miljoen euro. Dit was een te groot tekort om het project financieel sluitend te krijgen.

Om het project in al zijn facetten stabiel te maken en de risico's beter te kunnen beheersen is daarom een grondige herijking van de projectaanpak noodzakelijk gebleken. Hiertoe is in februari 2011 een Plan van Aanpak opgesteld. Hierin is de bestuurlijke opgave centraal gesteld, namelijk de optimalisering van het Referentieontwerp tot een financieel sluitend project.

De doorwerking van de optimalisaties van het Referentieontwerp leiden tot de volgende herziene uitvoering in de definitieve variant:

- verruiming van het kruispunt Amstellaan–Snipperlingsdijk tot 2 x 2 opstelstroken en extra afslagstroken;
- verbreding van de Amstellaan tussen de Snipperlingsdijk en de spooronderdoorgang tot 2 x 2 rijstroken;
- een tunnel voor fietsers en voetgangers onder de Snipperlingsdijk, ten westen van de kruising met de Amstellaan;
- een brede onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de Amstellaan ter hoogte van het Venenplantsoen, met het gecombineerd, maar gescheiden afwikkelen van het doorgaande fietsverkeer langs de Snipperlingsdijk en het wijkgerelateerde fiets- en voetgangersverkeer. De Amstellaan ligt hier verhoogd;
- een ongelijkvloerse, licht verhoogde overgang van de Oude Bathmenseweg/ Deltalaan over de Amstellaan, geschikt voor alle verkeer;
- compenserende verkeersontsluiting van de Rivierenwijk op de Snipperlingsdijk (door het opheffen van de aansluitingen op de Amstellaan), de oostelijke wijkontsluitingsweg.

Om de reconstructie van de Amstellaan in combinatie met de verbetering van de wijkverbindingen mogelijk te maken is een gedeeltelijke herziening van de geldende bestemmingsplannen nodig.

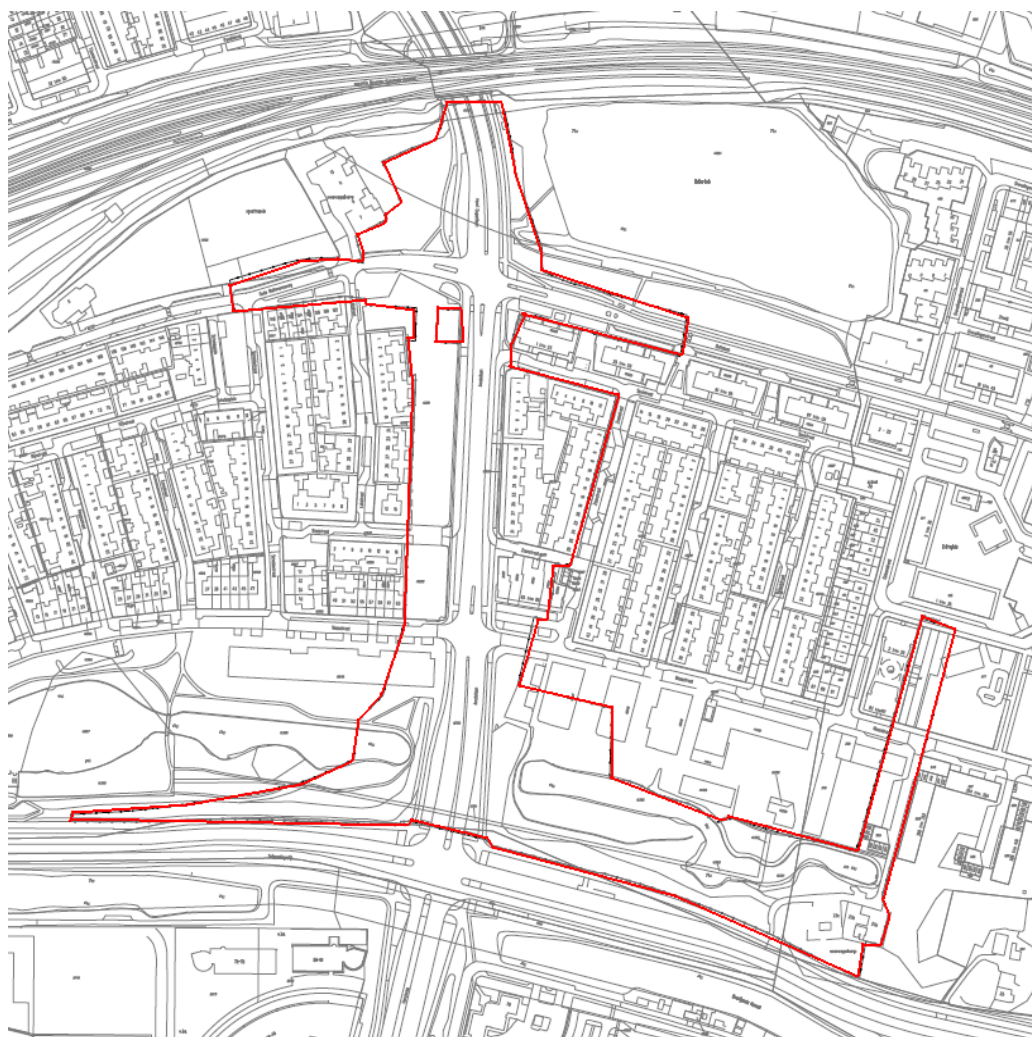
Ingevolge het bepaalde in artikel 1.1 lid 1 sub a van de Crisis- en herstelwet is afdeling 2 van deze wet van toepassing op bestemmingsplannen die betrekking hebben op de aanleg en/of de wijziging van wegen. Dit brengt onder meer met zich mee dat:

- de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een termijn van zes maanden heeft voor het doen van een uitspraak op een beroep,
- dat het beroepschrift, op straffe van niet-ontvankelijkheid, meteen de gronden van beroep moet bevatten (het indienen van een pro forma beroepschrift is niet mogelijk) en
- dat de gemeente nadat zij zich heeft vergewist van een zorgvuldige totstandkoming van de onderzoeken (van deskundige adviesbureaus) die ten grondslag liggen aan voorliggend bestemmingsplan, uit mag gaan van de juistheid van deze onderzoeken.

1.2 Ligging plangebied

Het bestemmingsplangebied loopt vanaf de spooronderdoorgang van de Henri Dunantlaan in zuidelijke richting tot en met de kruising Amstellaan - Snipperlingsdijk. De overgang van de Deltalaan-Oude Bathmenseweg is ook in het plan opgenomen. Aan de oostkant van het plangebied behoort de nieuwe wijkontsluitingsweg, vanaf de Snipperlingsdijk richting de Roerstraat, tot het plangebied.

In onderstaande afbeelding is de begrenzing van het plangebied weergegeven.



1.2.1 Begrenzing plangebied

In het hiernavolgende zal een verklaring worden gegeven van de begrenzing van het plangebied zoals die met voorliggend bestemmingsplan is gekozen. Voor een beschrijving van de werkzaamheden zoals die in het kader van voorliggend bestemmingsplan gaan plaatsvinden, zij verwezen naar hoofdstuk 4 van deze toelichting.

Aan de noord, west en zuidkant van het plangebied is de plangrens zodanig gekozen dat deze samenloopt met de plangrens voor het bestemmingsplan Rivierenwijk en Snippeling. In het zuidoosten van het plangebied vormt de plangrens een inrikker naar de woonwijk toe. Dit is noodzakelijk om een planologisch-juridisch kader te bieden voor een nieuwe ontsluiting van de wijk; de oostelijke wijkontsluitingsweg. Aan de oostzijde van het plangebied is de plangrens afgestemd op de 53 dB-grens. De 53 dB-grens is van belang omdat deze lijn aangeeft tot waar er ten gevolge van de reconstructie van de Amstellaan, maatregelen ten behoeve van het beperken van de geluidhinder noodzakelijk zijn. De woningen die binnen deze grens zijn gelegen worden met voorliggend bestemmingsplan wegbestemd.

Verder is de begrenzing van het plangebied afgestemd op de gronden waarop ten gevolge van de reconstructie van de Amstellaan een wijziging plaatsvindt. Bijvoorbeeld door het aanleggen van een talud, een onderdoorgang en de licht verhoogde overgang van de Oude Bathmenseweg/ Deltalaan over de Amstellaan.

Tot slot vertoont het plangebied een witte vlek en een tweetal inkepingen (aan de oostzijde). Dit heeft te maken met toekomstige ontwikkelingen die voorzien zijn maar op dit moment nog onvoldoende concreet zijn om deel uit te maken van voorliggend bestemmingsplan.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

De projectonderdelen van de Reconstructie van de Amstellaan zijn opgenomen in twee verschillende geldende bestemmingsplannen. Het gaat om de bestemmingsplannen:

- 'Rivierenwijk 1985';
- 'Snipperlingsdijk 1998';

Als gevolg van diverse afwijkingen van deze bestemmingsplannen, zoals het aanleggen van een weg op gronden met een woon- en groenbestemming, zal voor het project een nieuw bestemmingsplan ex artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten worden opgesteld. Onderhavige toelichting maakt onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit 3 onderdelen:

- De toelichting; Hierin zijn de kenmerken van het plangebied vastgelegd. De toelichting is er vooral om de bedoeling van het plan te verduidelijken;
- De regels; Hierin wordt het gebruik geregeld welke voor de afzonderlijke bestemmingen mogelijk is. Daarnaast wordt opgenomen of er gebouwd mag worden binnen de bestemming en onder welke voorwaarden;
- De verbeelding; Dit is een plankaart met kadastrale ondergrond waarop de verschillende (sub)bestemmingen, die voor het plangebied van toepassing zijn, visueel worden weergegeven.

Onderhavige toelichting is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven;
- In hoofdstuk 3 volgt vervolgens een beschrijving van het ruimtelijk beleidskader dat van toepassing is op het bestemmingsplan;
- In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het stedenbouwkundig plan en de voorgenomen inrichting van het plangebied;
- In hoofdstuk 5 komen vervolgens de relevante milieu- en omgevingsaspecten aan bod;
- In hoofdstuk 6 volgt de beschrijving van het juridische deel van het plan;
- In hoofdstuk 7 komen de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de resultaten uit overleg en inspraak) aan bod.

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied beschreven voorafgaand aan de planrealisatie.

2.2 Ruimtelijke & functionele structuur

De Amstellaan is een belangrijk onderdeel van het Hanzetracé en bestaat tussen de kruisingen Amstellaan - Oude Bathmenseweg/ Deltalaan en Amstellaan - Snipperlingsdijk uit 2 x 1 rijstroken. Ter plaatse van de kruisingen kent de weg een groter ruimtebeslag vanwege de aanwezige opstelvakken.

Aan de noordzijde sluit de Amstellaan aan op de Henri Dunantlaan die al uit 2 x 2 rijstroken bestaat.



Impressie kruising Amstellaan - Oude Bathmenseweg/ Deltalaan



Impressie profiel Amstellaan vanaf kruising Amstellaan - Oude Bathmenseweg/ Deltalaan in zuidelijke richting

Verderop langs de Amstellaan in zuidelijke richting is de rij woningen direct ten westen van de Amstellaan gesloopt in het kader van de vernieuwing van de Rivierenwijk.



Impressie kruising Amstellaan - Maasstraat in noordelijke richting

Tussen de kruisingen Amstellaan - Snipperlingsdijk en Amstellaan - Maasstraat bevindt zich aan weerszijden van de Amstellaan het Venenplantsoen, een park ten behoeve van de Rivierenwijk.



Impressie kruising Amstellaan - Snipperlingsdijk in zuidelijke richting

Ten oosten van de Amstellaan en in aansluiting op de Snipperlingsdijk is de beoogde locatie van de wijkontsluitingsweg gelegen. Op het tracé van deze beoogde ontsluitingsweg - die de Snipperlingsdijk gaat verbinden met de Roerstraat - bevindt zich een woonwagenkamp en garageboxen.



Impressie Snipperlingsdijk ter hoogte van beoogde locatie oostelijke wijkontsluitingsweg

2.2.1 Bestaande woningen

Aan de westzijde van de Amstellaan zijn in het kader van de plannen voor de reconstructie van de Amstellaan reeds woningen gesloopt. Aan de oostzijde van de Amstellaan zal dit nog plaatsvinden. Wel zijn er, in het kader van de herstructurering van de Rivierenwijk, aan de oostzijde van de Amstellaan, reeds een aantal portiekflats gesloopt. De nu nog bestaande woningen aan de oostkant van de Amstellaan worden op dit moment tijdelijk bewoond (in het kader van de Leegstandswet). De sloop van de woningen staat gepland voor eind 2012.

De werkzaamheden in het kader van voorliggend bestemmingsplan kunnen (feitelijk) niet worden verricht zonder dat deze woningen worden gesloopt.

vastgesteld bestemmingsplan Amstellaan e.o.

Hoofdstuk 3 **Beleidskader**

3.1 **Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijk relevante beleid van de verschillende overheidslagen behandeld. Het sectorale beleid voor de milieuaspecten wordt afzonderlijk in de verschillende paragrafen in hoofdstuk 5 Randvoorwaarden behandeld.

3.2 **Nationaal beleid**

Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) in werking getreden, de zogenaamde Wet ruimtelijke ordening (Wro). De wetwijziging zorgt voor een duidelijke taakverdeling tussen de overheden waarbij ruimtelijke beleidsplannen van rijk, provincie en gemeenten in hoge mate verticaal op elkaar zijn afgestemd. In de Wro is de sturingsfilosofie dat elke overheid op basis van de eigen verantwoordelijkheid en de daarbij behorende instrumenten vooral proactief optreedt ter realisering van haar eigen ruimtelijk beleid. Hiertoe stelt elke overheidslaag een structuurvisie vast. De Nota ruimte is op basis van het overgangsrecht aangemerkt als structuurvisie.

3.2.1 **Nota Ruimte & Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid**

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte in werking getreden. De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020 - 2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

Op grond van artikel 2.3, lid 2, van de nieuwe Wro moeten structuurvisies niet alleen beleid bevatten maar tevens laten zien hoe men zich voorstelt dat deze voornemens zullen worden gerealiseerd. Daarom is er een realisatieparagraaf over de realisatie van het nationaal ruimtelijk beleid opgesteld. De Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid is toegevoegd aan de Nota Ruimte.

Bij het beleid voor netwerken en steden heeft het rijk gekozen voor de ruimtelijke strategie "bundeling van verstedelijking en economische activiteiten".

Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten in algemene zin ondersteunt de steden in hun functie van economische en culturele motor en zorgt voor een bepaalde basiskwaliteit in heel Nederland. Gebundelde vormen van verstedelijking en economische activiteiten kunnen eenvoudiger worden ontsloten en ondersteunen een optimale benutting van infrastructuur. Bundeling in steden en dorpen maakt het eveneens mogelijk functies bij elkaar te brengen, waardoor het draagvlak voor voorzieningen ondersteund wordt en arbeid, zorgtaken en ontspanning beter te combineren zijn.

Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten vereist een in onderlinge samenhang geplande optimale benutting van het bestaande bebouwde gebied en tegelijk nieuwe bebouwing daarbuiten. Om verrommeling een halt toe te roepen zal in de eerste plaats het bestaande bebouwde gebied beter moeten worden benut, waardoor de noodzaak afneemt om open ruimte te gebruiken voor bebouwing.

Met de reconstructie van de Amstellaan in combinatie met de verbetering van de wijkverbindingen wordt het bestaande bebouwde gebied beter gebruikt en worden beide delen van de Rivierenwijk weer met elkaar verbonden. Hiermee is het voornemen passend binnen het nationale beleid.

Inmiddels is op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de 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 en de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid, 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 het bestemmingsplan Amstellaan e.o. spelen geen nationale belangen zoals genoemd in de SVIR.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro, beter bekend als de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte, zijn 13 nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen - zoals onder andere het kustfundament en defensie). Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en is deels opgebouwd uit hoofdstukken afkomstig van de 'oude' ontwerp AMvB Ruimte die in 2009 al aan inspraak is onderworpen, en deels uit nieuwe onderwerpen.

In voorliggend bestemmingsplan zijn de nationale belangen zoals de Barro die noemt, niet aan de orde.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie

De provincie Overijssel heeft het streekplan, verkeer- en vervoerplan, waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan samengevoegd tot één Omgevingsvisie: het provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. Op 1 juli 2009 is dit plan vastgesteld door Provinciale Staten.

In de Omgevingsvisie Overijssel wordt de provinciale visie geschetst op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Overijssel. Het vizier is daarbij gericht op 2030. De Omgevingsvisie heeft onder andere de status van een structuurvisie onder de Wro.

Gebiedskenmerken

Uit de gebiedskenmerkenkaart 'stedelijke laag' blijkt dat de Rivierenwijk, waar het plangebied dwars doorheen loopt, deel uitmaakt van een gebied met de aanduiding 'woonwijken 1955 - nu'. De woonwijken van na 1955 zijn grotendeels planmatig ontworpen en gerealiseerd. Dat heeft geleid tot een per wijk kenmerkende hoofdstructuur met eigen aard, maat en karakter (patroon van o.a. hoofdroutes en wegen, wooneenheden en parken en groenstructuur). Functies zijn meestal ruimtelijk van elkaar gescheiden. Herstructurering van de woon-, werk- en voorzieningenmilieus (en de bijbehorende infrastructuur, zoals in onderhavig geval) moet deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken.

3.3.2 Omgevingsverordening

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de verordening. De Omgevingsverordening Overijssel 2009 heeft onder andere de status van Ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1 Wro. Meer dan in voorgaande verordeningen is het uitgangspunt van de Omgevingsverordening dat er niet meer geregeld wordt dan nodig is voor het belang zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. Gemeenten krijgen zoveel mogelijk ruimte om daaraan een nadere invulling te geven. Wat elders geregeld wordt – bijvoorbeeld door het Rijk - wordt niet nog eens dubbel geregeld in deze verordening. Daarmee voorkomt de provincie extra regeldruk.

Het uitgangspunt 'decentraal wat kan, centraal wat moet' is ook toegepast bij de flexibiliteitsbepalingen in deze verordening. Waar mogelijk zijn afwijkingsmogelijkheden toegepast in plaats van ontheffingsbepalingen. Ook heeft de provincie zoveel mogelijk gekozen voor positief geformuleerde voorwaarden.

De Omgevingsverordening geeft regels voor:

- De provinciale adviescommissie (regelt instelling, taken en werkwijze van de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving);
- Gemeentelijke ruimtelijke plannen (geeft instructies aan gemeenteraden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen);
- Grondwaterbescherming, bodemsanering en ontgrondingen (gericht op burgers, bedrijven en instellingen);
- Kwantitatief en kwalitatief waterbeheer (geeft instructies aan waterschappen);
- Verkeer (regeling voor provinciale wegen en scheepvaartwegen).

Om met name het onderscheid tussen de bebouwde stads- en dorpsomgeving en de onbebouwde groene omgeving scherp te houden, wordt sterker gestuurd op het principe 'inbreiding gaat voor uitbreiding'. Door middel van de SER-ladder wordt de verplichting opgelegd om eerst de mogelijkheden te benutten binnen gebieden die al een stedelijke functie hebben, voordat een claim mag worden gelegd op gebieden die nu nog een groene functie hebben.

In de verordening wordt bestaand bebouwd gebied in de eerste plaats gedefinieerd als de gronden die op grond van geldende bestemmingsplannen benut kunnen worden voor stedelijke functies. Daarnaast worden daartoe gerekend die gebieden die in een voorontwerp-bestemmingsplan bestemd worden voor stedelijke functies voor zover daarover schriftelijk een positief advies is uitgebracht door de provinciale diensten.

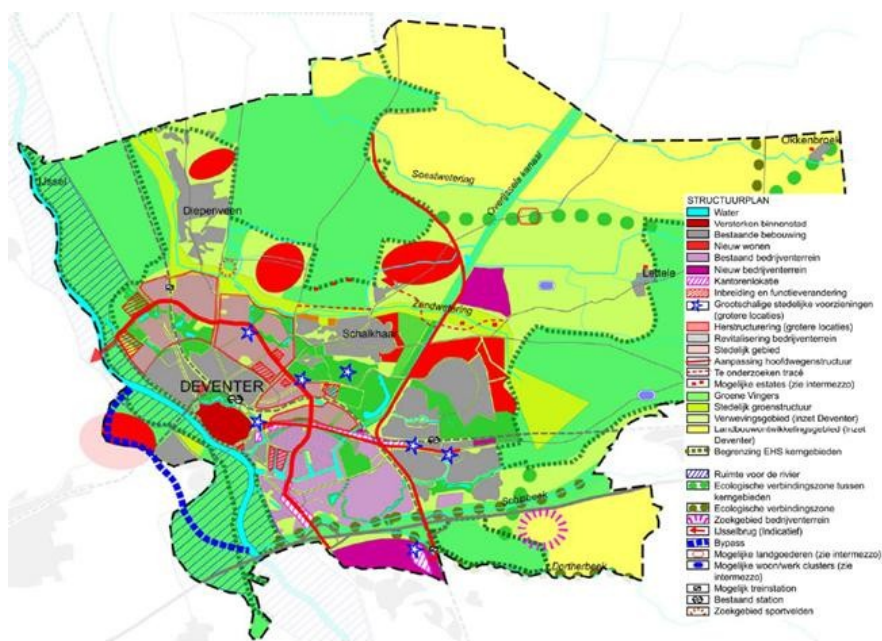
Het plangebied kan aangemerkt worden als 'bestaand bebouwd gebied', zodat het initiatief passend is binnen het provinciale beleidskader.

3.4 Gemeentelijk beleid

De reconstructie van de Amstellaan heeft raakvlakken met een groot aantal beleidsstukken en sommigen bepalen zelfs in belangrijke mate de gekozen oplossingsrichtingen. Op programmaniveau hebben de programma's Openbare ruimte, Bereikbaarheid, Milieu, Ruimtelijke ontwikkeling en Wonen en Herstructurering de meeste invloed op het project; de overige programma's vrijwel niet.

3.4.1 Structuurplan Deventer 2025

Op 27 april 2004 is het Structuurplan Deventer 2025 vastgesteld door de gemeenteraad. Dit structuurplan heeft de procedure ex artikel 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) doorlopen. Het structuurplan beschrijft hoe de gemeente Deventer zich de komende jaren zal ontwikkelen. Dit geldt zowel voor het buitengebied van de gemeente als voor het stedelijk gebied.



Structuurplan Deventer 2025: Structuurplankaart

Uit het structuurplan (zie bovenstaand kaartbeeld) blijkt dat de Amstellaan een belangrijke verkeersader is. Het infrastructurele netwerk van Deventer wordt verder verbeterd met de uitvoering van de nota Hoofdwegenstructuur, waaronder de Amstellaan als onderdeel van het Hanzetracé vanaf de rijksweg A1.

3.4.2 Integraal Programma van Eisen

De gemeente heeft voor het project Amstellaan een Integraal Programma van Eisen (IPvE) opgesteld. Het is opgesteld om een volledig beeld te krijgen van alle eisen en randvoorwaarden van belanghebbende partijen; het zorgt voor 'legitimatie' van het op te stellen ontwerp. Daarnaast zorgt het voor vergroting van het kennisniveau van (technische) randvoorwaarden en risico's, waardoor de projectkosten nauwkeuriger kunnen worden bepaald.

In het IPvE is ook een samenvatting opgenomen van de voor het project relevante kaders en beleidsstukken. Deze komen in de volgende subparagrafen aan bod.

3.4.3 Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Het stedenbouwkundig programma van eisen is gebaseerd op het Uitvoeringsplan Rivierenwijk uit 2005 en de diverse bijdragen van de 'Kopgroep', de bewonersvertegenwoordigers in de wijk. In 2011 wordt er, naast voorliggend Integraal Programma van Eisen Amstellaan, gewerkt aan een stedenbouwkundig Raamwerk voor de Rivierenwijk. Inzichten vanuit dit parallelproces hebben in een aantal gevallen geleid tot een aanscherping van de eisen.

Primair staat dat er 2 (sociaal) veilige wijkverbindingen dienen te komen tussen het oostelijke en westelijke deel van de Rivierenwijk. Deze kruisen de Amstellaan. Eén van de wijkverbindingen is gericht op langzaam verkeer, de ander is ook gericht op autoverkeer.

Om de sociale veiligheid en de leefbaarheid te garanderen is het wenselijk dat ter plekke van de wijkverbindingen, uitgevoerd als ongelijkvloerse kruisingen, begeleidende bebouwing wordt voorzien.

Aan de zuidzijde van de wijk ligt één van de verbindingen in het Venenplantsoen. Hier is, op de locatie van de geamoveerde woningen ten zuiden van de Maasstraat en ten oosten van de Amstellaan, een kindcentrum voorzien. Dit voornemen is echter onvoldoende concreet om in voorliggend bestemmingsplan op te nemen. Op dit moment liggen in en aan het gebied van het Venenplantsoen al een aantal andere publieke functies. De wijkverbinding aan deze zijde dient verbijzonderd te worden om ook als Kindlint te functioneren.

Beide wijkverbindingen sluiten op natuurlijke wijze aan op de bestaande wijk en de bestaande wijkinfrastructuur. Hoogteverschillen met de wijk en met het Venenplantsoen dienen zoveel mogelijk te worden vermeden.

De zichtrelatie tussen de Amstellaan en de Rivierenwijk dient zorgvuldig te worden vormgegeven. Enerzijds niet als twee gescheiden systemen, die zorgvuldig aan elkaars zicht zijn onttrokken, maar anderzijds ook niet op een wijze dat er visuele overlast van het verkeer ontstaat. De wijk presenteert haar identiteit richting de Amstellaan. In die zin wordt ook aangesloten op de visie zoals die ontwikkeld is in het concept voor de stadsassen, waarbij de Amstellaan onderdeel wordt van de lange stedelijke as die zich in noordelijke richting ontwikkelt als 'ontspannen en lommerrijke laan'.

De infrastructuur is volgend op stad en landschap. Als resultaat daarvan is het ook wenselijk dat de kruising tussen Amstellaan en Snipperlingsdijk op gelijke hoogte gebracht wordt met het oostelijke deel van de dijk.

3.4.4 Stedenbouwkundig Raamwerk Rivierenwijk

De reconstructie van de Amstellaan kan niet los worden gezien van de herstructurering van de Rivierenwijk. Waar mogelijk dienen beiden elkaar te versterken, terwijl tegelijkertijd de wederzijdse afhankelijkheden zodanig georganiseerd moeten worden dat er geen vertraging en additionele complexiteit ontstaat.

Vanuit de contouren die het Raamwerk voor de herstructurering van de Rivierenwijk krijgt gelden daarbij op dit moment de volgende aandachtspunten voor het project Amstellaan:

- Bij de noordelijke wijkverbinding, de Deltalaan/ Oude Bathmenseweg, dienen bebouwing, viaduct en geluidsmaatregelen zorgvuldig op elkaar afgestemd te zijn.
- In de zone tussen noordelijke wijkverbinding en de Maasstraat houdt de bebouwing afstand tot de Amstellaan. Hier ontstaat, naast een landschappelijke opgave, de noodzaak tot overeenstemming tussen gemeente en corporatie over uitruil van grondgebied.
- Bij de zuidelijke wijkverbinding, de langzaamverkeerverbinding door het Venenplantsoen, ontstaat de uitdaging tot een forse kwaliteitsslag te komen in het gebied, waardoor daar een bijzondere verblijfsplek ontstaat.

3.4.5 Herijking Nota hoofdwegenstructuur, 2007

In de Nota Hoofdwegenstructuur (HWS) uit 2001 en in de herijking van deze nota in 2007, is aangegeven welke aanpassingen van de infrastructuur noodzakelijk zijn zodat het Deventer wegennet de komende 10 tot 15 jaar zowel maatschappelijk als economisch effectief kan functioneren, waarbij de nadelige gevolgen voor de samenleving zoveel mogelijk worden beperkt. Binnen Deventer is hiertoe een beperkt aantal hoofdwegen aangewezen en één van die hoofdwegen is het Hanzetracé (van de Platvoet tot aan de Rijksweg A1). Het Hanzetracé wordt gezien als de belangrijkste hoofdweg voor een groot deel van Deventer; de 'drager' van de stad. Met name extern verkeer (verkeer met een herkomst of bestemming in Deventer) dat een relatie heeft met de A1, moet zo veel mogelijk via het Hanzetracé worden afgewikkeld. Doorgaand verkeer (vanuit en naar de richting Raalte) wordt zoveel mogelijk via de nieuwe N348 geleid.

In relatie tot de andere beleidsdocumenten uit dit hoofdstuk is al bekend dat de aanleg van een optimaal functionerend Hanzetracé voorwaardenscheppend is voor de mogelijkheid tot het nemen van andere maatregelen in de stad. Ook is bekend dat het Hanzetracé een latente vraag kent (er wil in piekperioden wel meer verkeer over, maar door beperkingen in de verkeersafwikkeling kiest verkeer nu andere routes). Deze elementen maken de Amstellaan hét centrale wegvak in het Hanzetracé. Dit vertaalt zich in hoofdlijnen als volgt:

- Hoogste prioriteit ligt bij de doorstroming op de Amstellaan als onderdeel van het belangrijke Hanzetracé.
- Een volledige vormgeving van het Hanzetracé tussen (in ieder geval) de Rijksweg A1 en de Raalterweg met 2x2 rijstroken is noodzakelijk. Beperkingen liggen thans onder meer op de Amstellaan (in noordelijke en zuidelijke richting).
- Inrichting en vormgeving van de zijwegen mag niet ten koste gaan van de doorstroming op het Hanzetracé.

Door alle gelijkvloerse aansluitingen op de Amstellaan (behalve met de Snipperlingsdijk) te laten vervallen wordt prioriteit gegeven aan de doorstroming van dit tracé.

3.4.6 Fietsbeleidsplan Gemeente Deventer 2010 - 2015

Deventer wil dat fietsen aantrekkelijk is voor iedereen: Voor inwoners en bezoekers. Voor verplaatsingen in de stad pak je liever de (elektrische) fiets dan de auto of de bus. Dat geldt voor woon-werk verkeer, voor zakelijk verkeer, om naar school te gaan, om te winkelen en om te recreëren. In het fietsbeleidsplan is het hoofd fietsroutenetwerk de rode draad voor de uitwerking van plannen en maatregelen.

Het hoofd fietsroutenetwerk vormt het geheel van de belangrijkste fietsverbindingen in het stedelijk gebied van Deventer en tussen de kernen in het buitengebied. De hoofd fietsverbindingen in het stedelijke gebied worden onderscheiden in sterroutes en dwarsverbindingen. De sterroutes vormen verbindingen vanuit de wijken naar een cluster van centrale voorzieningen. Dit cluster komt overeen met de binnenstad, met zijn combinatie van onder andere het NS-station, het nieuwe stadskantoor, de bibliotheek, winkels en grote scholengemeenschappen.

Voor de sterroutes streeft de gemeente naar non-stop verbindingen: het aantal plaatsen waar fietsers moeten stoppen, moet zo klein mogelijk gehouden worden. Tussen de stralen van het sternetwerk bevinden zich dwarsverbindingen. Deze vormen 3 ringen rond de binnenstad, aangevuld met verschillende verbindingen die om specifieke redenen van belang zijn, bijvoorbeeld voor het verbinden van woon- met werk- en schoollocaties. Voor dwarsverbindingen streeft de gemeente naar een hoge kwaliteit. Het fietsverkeer hierop moet vlot, comfortabel en veilig doorstromen.

De fietsroute 'As Binnenstad - Colmschate' is aangemerkt als sterroute. Deze route loopt via de Snipperlingsdijk en Holterweg parallel aan de spoorlijn in de richting van Bathmen. Bij de spoorwegovergang, op de kruising met de Spitdijk, eindigt de sterroute en gaat over in 2 hoofdfietsverbindingen: één route loopt door naar Bathmen en de andere route vervolgt langs de N344 richting Holten). Bij het ontwerp van de sterroute staat de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid centraal. De langzaam verkeersdeelnemers, fietsers en voetgangers, wordt daarom bescherming geboden bij een drukker bereden en breder wordend kruispunt. De fietsverbinding moet veilig, snel en comfortabel zijn.

De fietsverbinding langs de westzijde van de Amstellaan en het fietspad langs de nieuwe oostelijke wijkontsluitingsweg zijn dwarsverbindingen.

3.4.7 Groenbeleidsplan 'Deventer groen van betekenis' 2007 - 2017

Het groenbeleidsplan geeft een samenhangende visie op ontwikkeling, inrichting en beheer (en onderhoud) van het groen in en om de stad Deventer. Tevens zijn hierin de hoofddoelstellingen voor het groenbeleid in Deventer tot 2017 geformuleerd.

Specifiek worden het groen in het Venenplantsoen en langs de stedelijke verkeersradialen, zoals de Amstellaan, als belangrijke pijlers genoemd. Daarnaast is water, zoals de vijvers in het Venenplantsoen, een belangrijke pijler.

3.4.8 Bomenbeleidsplan 2007 - 2017

Het speerpunt van het bomenbeleid is het inzetten op een duurzame bomenstructuur. Dit door het uitvoeren van kwaliteitsbeheer van de bestaande bomenstructuur en het inrichten van optimale groeiplaatsen voor nieuwe bomenstructuren. De juiste boom op de juiste plaats is hierbij van groot belang. Voor het in stand houden van de karakteristieke lanen wordt laanboomverjonging toegepast.

De ruimtelijke kwaliteiten van de bomenstructuur zijn in het groenbeleidsplan op hoofdlijnen aangegeven. In het bomenbeleidsplan is deze ruimtelijke ambitie concreet uitgewerkt en toegespitst op bomen in de hoofdstructuur, woon- en werkgebieden, op bijzondere plaatsen in de stad en in het buitengebied.

Het tweede belangrijke speerpunt van het bomenbeleid is het behouden, beschermen en zorgvuldig beheren van Monumentale bomen. Zowel gemeentelijke als particuliere bomen zijn geïventariseerd en vastgelegd op de lijst Bijzonder Beschermwaardige Bomen.

In het noorden van het plangebied is een grote bomengroep aan weerszijden van de Amstellaan aanwezig. Onderdeel van de bomengroep is een singel van ongeveer 20 eiken. Deze hebben de monumentale status en moeten zo veel mogelijk worden behouden. Vanuit het aspect van beeldkwaliteit wordt daar vanuit het project ook veel waarde aan gehecht. Het ontwerp voor de Amstellaan maakt de inpassing van de meeste monumentale bomen mogelijk.

Voor alle beschermingswaardige bomen in het plangebied is een verplantbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Van de in totaal 262 bomen blijken er ongeveer 100 verplantbaar. De te verplanten bomen worden tijdelijk in een 'bomenbank' geplaatst, van waaruit ze later in het plangebied of elders in de stad worden teruggeplaatst.

Verspreid over het plangebied staan nog diverse bomen uit de categorie behoudenswaardige bomen. Alleen als er een noodzaak bestaat deze te kappen wordt dit gedaan.

De conclusie is dat de meeste monumentale bomen in de directe omgeving van het project kunnen worden behouden. Een groot deel van de beschermingswaardige bomen zal binnen de projectgrenzen worden teruggebracht. Behoudenswaardige bomen worden gekapt als daartoe een noodzaak bestaat.

3.4.9 Uitvoeringskader Openbare Verlichting

Het Uitvoeringskader Openbare verlichting geeft eisen en randvoorwaarden voor de toepassing van openbare verlichting, zoals die wordt toegepast bij de reconstructie van de Amstellaan. Openbare verlichting draagt bij aan het bevorderen van de sociale - en de verkeersveiligheid, aan een goede leefomgeving en aan het managen van de risicoansprakelijkheid van de gemeente. Het biedt handvatten die leiden tot een kwalitatief goede, energiezuinige verlichting tegen zo laag mogelijke exploitatiekosten voor nu en in de toekomst.

Specifiek geldt voor de Amstellaan dat zowel bij de 'As Binnenstad - Colmschate' als op het overige deel van het Hanzetracé hetzelfde type verlichtingsmast wordt gebruikt.

Hoofdstuk 4 Beheer- en ontwikkelingsvisie

De centrale doelstelling van de reconstructie van de Amstellaan en omstreken is tweeledig:

1. Het realiseren van een adequate verkeersverbinding vanaf het kruispunt met de Snipperlingsdijk tot de spooronderdoorgang Deventer-Hengelo/Zutphen, als onderdeel van het Hanzetracé.
2. Het verbeteren van de verbinding tussen het oostelijk en westelijk deel van de Rivierenwijk.

De hoogste prioriteit ligt bij de doorstroming van het verkeer op de Amstellaan, als onderdeel van het belangrijke Hanzetracé. De Snipperlingsdijk is onderdeel van de 'As Binnenstad - Colmschate' en vormt de tweede prioriteit binnen het gemeentelijk hoofdwegennetwerk.

Bij het ontwerp staan verder de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid centraal. De langzaam verkeersdeelnemers, fietsers en voetgangers, wordt daarom bescherming geboden bij een drukker bereden en breder wordend kruispunt door middel van ongelijkvloerse kruisingen. De fietsverbinding moet daarbij veilig, snel en comfortabel zijn.

4.1 Amstellaan

De Amstellaan wordt tussen de Snipperlingsdijk en de spooronderdoorgang verbreed tot 2 x 2 rijstroken. Er worden geen gelijkvloerse kruispunten gemaakt, behalve met de Snipperlingsdijk.

4.2 Kruispunt Amstellaan - Snipperlingsdijk

Het kruispunt Amstellaan - Snipperlingsdijk wordt verruimd tot 2 x 2 opstelstroken met extra afslagstroken en wordt voorzien van verkeerslichten. De kruising is onderdeel van het netwerk en is gekoppeld aan de omliggende kruisingen.

De aanpassingen van het kruispunt zijn niet in dit bestemmingsplan opgenomen, deze aanpassingen kunnen op basis van het vigerende bestemmingsplan uitgevoerd worden.

4.3 Fiets- en voetgangerstunnel Snipperlingsdijk

Ten westen van de kruising met de Amstellaan komt een tunnel voor fietsers en voetgangers onder de Snipperlingsdijk. De vrije hoogte onder het viaduct bedraagt minimaal 2,5 m. De totale breedte van de fiets- en voetgangerstunnel bedraagt minimaal 5,5 m.

De aanleg van de fiets- en voetgangerstunnel is niet in dit bestemmingsplan opgenomen. Deze aanleg kan op basis van het vigerende bestemmingsplan uitgevoerd worden.

4.4 Viaduct kruising Amstellaan - Venenplantsoen

Er komt een circa 30 m brede onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de Amstellaan ter hoogte van het Venenplantsoen, voor het gecombineerd, maar gescheiden afwikkelen van het doorgaande fietsverkeer (As Binnenstad - Colmschate) langs de Snipperlingsdijk en het wijkgerelateerde fiets- en voetgangersverkeer. De Amstellaan ligt hier verhoogd. Om de sociale veiligheid te waarborgen komt er een opening in de onderdoorgang ter plaatse van de middenberm voor lichtinval, bedraagt de vrije hoogte onder het viaduct minimaal 2,5 m en wordt er rekening gehouden met zichtlijnen zodat doorkijk onder het viaduct mogelijk is. Het fietspad krijgt een minimale breedte van 4,0 m.

4.5 Kruising Amstellaan - Oude Bathmenseweg/ Deltalaan

Ter plaatse van de bestaande kruising van de Amstellaan met de Oude Bathmenseweg/ Deltalaan wordt een ongelijkvloerse, licht verhoogde overgang van de Oude Bathmenseweg/ Deltalaan over de Amstellaan aangelegd. Deze overgang is geschikt voor alle verkeer. De overgang wordt uitgevoerd als 30 km/ uur weg, waarbij de fietsers zich op de rijbaan bevinden. De verhoging is zo beperkt mogelijk gehouden met een flauwe helling om deze wijkverbinding zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor wijkverkeer.

4.6 Oostelijke wijkontsluitingsweg

Omdat alle gelijkvloerse kruisingen met de Amstellaan opgeheven worden, is het nodig voor het deel van de Rivierenwijk ten oosten van de Amstellaan een nieuwe ontsluiting te maken op de Snipperlingsdijk.

Deze nieuwe wijkontsluitingsweg wordt aangelegd ter plaatse van de huidige woonwagendstandplaatsen. Deze woonwagendstandplaatsen worden verplaatst. Tevens zal het beoogde trace van de oostelijke wijkontsluitingsweg 7 garageboxen doorkruisen. Deze garageboxen zullen - nadat de gemeente het eigendom van deze garageboxen heeft verworven - worden gesloopt.

De wijkontsluitingsweg wordt uitgevoerd als 30 km/uur weg, waarbij fietsers een aparte fietsvoorziening hebben. Tevens is het een calamiteitenroute.

De oostelijke wijkontsluitingsweg zal in een rechte lijn in de richting van het Deltaplein lopen. Dit biedt de meest directe verbinding naar het Deltaplein, hetgeen vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig opzicht de voorkeur geniet en beperkt verder de doorsnijding van het Venenplantsoen waardoor het verlies aan parkareaal wordt beperkt.



Impressie Snipperlingsdijk ter hoogte van beoogde locatie oostelijke wijkontsluitingsweg

4.7 Tijdelijke ontsluiting

Doordat er werkzaamheden moeten worden uitgevoerd aan de Amstellaan en de bestaande aansluitingen met andere wegen, is het noodzakelijk dat er een tijdelijk alternatief wordt geboden. Parallel aan de Amstellaan zal een weg worden aangelegd die de verbindende functie van de Amstellaan van de Henri Dunantlaan met de Snipperlingsdijk tijdelijk overneemt. Daarnaast zal, hoewel deze met voorliggend bestemmingsplan is wegbestemd, de ontsluitingsmogelijkheid via de Maasstraat, feitelijk en via het overgangsrecht van voorliggend bestemmingsplan, nog enige tijd in stand worden gelaten.

4.8 Woonwagenstandplaatsen

Om de oostelijke wijkontsluitingsweg te kunnen realiseren, is het noodzakelijk dat de huidige woonwagenstandplaatsen worden verplaatst. In voorliggend bestemmingsplan is een nieuwe locatie voor de woonwagenstandplaatsen gevonden aan de westzijde van de oostelijke wijkontsluitingsweg.

4.9 Fietspaden

De fietsinfrastructuur ligt direct gekoppeld aan, maar gescheiden van het gemotoriseerd verkeer door middel van een tussenberm met een minimale breedte van 3,0 m.

De fietsverbinding van Colmschate naar de binnenstad is een stertroute en een belangrijke drager van het fietsroutenetwerk in Deventer. Dit eenzijdig in 2 richtingen bereden fietspad, dat onder de Amstellaan door zal gaan, ligt aan de noordzijde van de Snipperlingsdijk, is minimaal 4,0 m breed en wordt in principe in rood asfalt uitgevoerd.

De fietsverbinding langs de westzijde van de Amstellaan is een dwarsverbinding in het hoofd fietspadennetwerk. Het betreft een eenzijdig in 2 richtingen te berijden fietspad langs de Amstellaan met een minimale breedte van 3,5 m breed. Het fietspad loopt aan de zuidkant door naar de fiets-voetgangerstunnel onder de Snipperlingsdijk tot aan de kruising met de Schonenvaardersstraat. Aan de noordkant loopt het fietspad door onder het spoorviaduct en sluit het aan op het reeds gerealiseerde deel van het daar aanwezige, in 2 richtingen bereden fietspad.

De secundaire fietsverbinding langs de nieuwe oostelijke wijkontsluitingsweg is eenzijdig in 2 richtingen te berijden en heeft een breedte van minimaal 3,5 m.

4.10 Bestaande woningen

Aan de westzijde van de Amstellaan zijn in het kader van de plannen voor de reconstructie van de Amstellaan reeds woningen gesloopt. Aan de oostzijde van de Amstellaan zal dit nog plaatsvinden. Wel zijn er, in het kader van de herstructurering van de Rivierenwijk, aan de oostzijde van de Amstellaan, reeds een aantal portiekflats gesloopt. De nu nog bestaande woningen aan de oostkant van de Amstellaan worden op dit moment tijdelijk bewoond (in het kader van de Leegstandswet). De sloop van de woningen staat gepland voor eind 2012.

De werkzaamheden in het kader van voorliggend bestemmingsplan kunnen (feitelijk) niet worden verricht zonder dat deze woningen worden gesloopt.

4.11 Landschappelijke inpassing

De primaire opgave bij de verbreding van de Amstellaan is het ontwerp van de twee (sociaal) veilige wijkverbindingen tussen het oostelijke en westelijke deel van de Rivierenwijk die de Amstellaan kruisen. Eén van de wijkverbindingen is gericht op langzaamverkeer, de ander is ook gericht op autoverkeer. Om de sociale veiligheid en de leefbaarheid te garanderen worden de wijkverbindingen uitgevoerd als ongelijkvloerse kruisingen. De verbinding ter hoogte van de Deltalaan-Oude Bathmenseweg wordt van begeleidende bebouwing voorzien.

In deze paragraaf worden in het kort de ruimtelijke en landschappelijke principes besproken die aan voorliggend bestemmingsplan ten grondslag liggen.

4.11.1 Ruimtelijke principes

Het plan bevat de volgende ruimtelijke principes:

4.11.1.1 Wijk-wijk verbinding/ kunstwerken

In het plan bevinden zich op twee locaties wijk-wijk verbindingen welke het oostelijke en het westelijke deel van de wijk met elkaar verbinden. Ook is er een langzaamverkeersverbinding (fietstunnel) tussen de wijk en het bedrijventerrein ten zuiden van de Rivierenwijk. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming worden deze verbindingen ongelijkvloers uitgevoerd. Aan de noordkant bevindt zich een wijk-wijk verbinding voor snel verkeer 'Onderdoorgang Amstellaan Deltalaan'. Aan de zuidkant in het Venenplantsoen en in de buurt van een nieuw te bouwen Kindcentrum bevindt zich een wijk-wijkverbinding voor langzaam verkeer 'Viaduct parkverbinding'.

4.11.1.2 *Viaduct parkverbinding*

In het Venenplantsoen loopt de Amstellaan over een viaduct. Hieronder ontstaat een langzaamverkeersverbinding welke het oostelijk- en westelijk deel van de wijk verbindt. Twee type verkeersstromen maken gebruik van deze verbinding om de Amstellaan te kruisen. Aan de zuidkant loopt de 'ster' fietsroute Colmschate- Centrum onder het viaduct door. Aan de noordkant loopt een kindvriendelijk plein, dat gebruikt wordt door fietsers en voetgangers eronderdoor. Het water dat onder het viaduct wordt doorgetrokken scheidt deze twee verkeersstromen van elkaar en verbindt tevens de twee verschillende parkdelen.

4.11.1.3 *Fietstunnel Snipperlingsdijk*

Onder de Snipperlingsdijk lopen het fietspad en het voetpad door de fiets-voetgangerstunnel. Deze zorgt voor de noord-zuid verbinding en de verbinding met de bushalte op de Snipperlingsdijk.

4.11.1.4 *Overbrugging Amstellaan*

De Amstellaan loopt hier verdiept onder de Deltalaan / Oude Bathmensewegdoor. De Deltalaan bestaat uit een rijbaan voor gemengd verkeer en een 3.3 meter breed asymmetrisch geplaatst voetpad.

4.11.2 **Landschappen**

In het ontwerp bevinden zich twee verschillende landschappen. Aan de zuidkant van de wijk bevindt zich een romantisch parklandschap. Dit wordt bereikt door het doorzetten van de bestaande parkstructuur. Op de plek van de inpassing van de Amstellaan zelf, ontstaat er een tweede landschap, een omgeving met een uitgesproken uitstraling, een zogenaamd geluidslandschap.

4.11.2.1 *Romantisch landschap*

Ten zuiden van de Rivierenwijk bevindt zich het romantische landschap van het Venenplantsoen. Door de meanderende paden, water en een diversiteit aan bomen is het een aangename plek met langzaamverkeersverbindingen.

4.11.2.2 *Geluidslandschap*

Ten oosten en westen van de Amstellaan staat de bebouwing op afstand van de weg. Hierdoor bevinden al de gebouwen zich na de uitvoering van de herstructurering (behalve de bebouwing rondom de onderdoorgang Amstellaan en een 'kindcentrum') buiten de geluidszone van 53 dB aan weerszijden van de weg. Het landschap ertussen is ingericht als geluidslandschap. Door taluds aan te brengen en de beplanting aan te passen wordt het geluidsniveau extra gereduceerd t.o.v. de wettelijke eisen. Deze geluidsmaatregelen zijn niet toegepast als een lineair element dat de wijk en de weg van elkaar scheidt, maar wel als losse samenwerkende onderdelen die ervoor zorgen dat de relatie tussen wijk en weg blijft bestaan.

4.11.2.3 *Monumentaal landschap/ Monumentale bomenrij*

Aan de noordkant van de onderdoorgang Amstellaan ligt een oude dijk met daarop monumentale bomen. Dit landschap dient zoveel mogelijk ontzien te worden tijdens de aanleg van de Amstellaan en in oude staat hersteld te worden na afloop van het bouwproject.

4.12 De Hoofdwegenstructuur

4.12.1 Nieuwe situatie Amstellaan en omgeving

De verkeerstructuur in de wijk is zo opgebouwd dat de wijkverbindingen zoveel mogelijk in de verkeersluwte liggen.

De zuidelijke wijkverbinding, het KindLint is een langzaam verkeer verbinding onder een breed viaduct die, mede uit oogpunt van sociale veiligheid, gekoppeld is met de fietsverbinding langs de Snipperlingsdijk. De fietsverbinding langs de Snipperlingsdijk is zeer druk bereden en daarom door middel van water fysiek gescheiden van het KindLint. Het KindLint is een duidelijk gemarkeerde route die opvang-, onderwijs-, speel- en vrijetijdsvoorzieningen en andere kinderbestemmingen in de Rivierenwijk met elkaar verbindt. Kinderen kunnen zich zelfstandig, veilig en prettig langs deze route bewegen, waarbij zo min mogelijk conflictsituaties met ander verkeer ontstaan. Met een KindLint kunnen kinderen van alle leeftijden zelf op pad, al spelend van de ene plek naar de andere. Het KindLint is bij het viaduct direct gekoppeld met het toekomstige kindcentrum.

De wijkverbinding Oude Bathmensweg-Deltalaan is een verbinding voor alle wijkverkeer en valt binnen het verblijfsgebied en de 30 km/uur zone. De Amstellaan gaat verdiept onder deze wijkverbinding door waardoor het hoogteverschil met de wijk zo klein mogelijk is. De te overbruggen hoogte bedraagt rond de 1,50 meter en is met de flauwe hellingen goed te overbruggen en te overzien.

Op basis van een capaciteitsberekening is een nieuwe kruispuntindeling opgesteld voor het kruispunt Amstellaan-Snipperlingsdijk. In verband met het grote aantal rijstroken is een gelijkvloerse oversteek voor fietsers uitgesloten.

De kruising Snipperlingsdijk-Amstellaan wordt voorzien van verkeerslichten. De kruising is onderdeel van het netwerk en zit gekoppeld met de omliggende kruisingen. Op basis van de VRI-berekeningen zijn de randvoorwaarden (aantal stroken en opstellengte) bepaald voor het ontwerp.

Met de gekozen kruispuntindeling kan het kruispunt gedurende de drukste uren worden geregeld binnen een cyclustijd van 90 seconden. Om dat mogelijk te maken zijn per tak minimaal vier opstelstroken benodigd, waarbij telkens een vrije rechtsaf beweging mogelijk is. Afwijkend zijn de aanvoerende tak Amstellaan en de Snipperlingsdijk-oost waar het linksafvak dubbel is uitgevoerd.

Voor een vlotte en veilige afwikkeling van het openbaar vervoer zijn er op de Snipperlingsdijk maatregelen getroffen in de vorm van korte busstroken evenwijdig aan de rechtdoorgaand opstelvakken. De busstroken worden met een zogenaamde 'negenooig' in de verkeerslichtenregeling opgenomen waardoor het openbaar vervoer met prioriteit afgewikkeld kan worden.

De fietsverbinding van Colmschate naar de binnenstad is een sterroute en drager van het fietsroutenetwerk in Deventer. De fietsverbinding langs de Amstellaan is een dwarsverbinding en vervult ook een functie voor de Rivierenwijk.

Op de fietsverbindingen staan de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid centraal. De langzaam verkeersdeelnemers, fietsers en voetgangers, wordt daarom bescherming geboden bij een drukker bereden en breder wordend kruispunt. De fietsverbindingen zijn veilig, snel en comfortabel. Dit resulteert in de volgende uitgangspunten:

- Veiligheid: de fietsers worden gescheiden van het autoverkeer, sociale veiligheid moet gewaarborgd zijn door goede zichtlijnen en voldoende verlichting;
- Snelheid: de fietser moet zo min mogelijk stops ondervinden;
- Directheid: onnodige omrijdbewegingen moeten voorkomen worden;
- Samenhang: logisch aansluitend op fietsvoorzieningen in de aanliggende gebieden;
- Comfort: brede fietspaden die zoveel mogelijk op maaiveldhoogte wordt gehouden met flauwe hellingen.

4.12.2 Ontsluiting Rivierenwijk

De aansluitingen op de Amstellaan bij de Deltalaan-Oude Bathmenseweg en Maasstraat vervallen. De Rivierenwijk wordt ontsloten via de bestaande aansluiting Oude Bathmenseweg op de Veenweg, de t-aansluiting Neerstraat-Snipperlingsdijk en een nieuwe ontsluitingsweg op de Snipperlingsdijk gelegen tussen het kruispunt Amstellaan-Snipperlingsdijk.

De nieuwe ontsluiting, de 'oostelijke wijkontsluitingsweg', sluit in één rechte lijn aan op Roerstraat waardoor er een directe verbinding met het Deltaplein ontstaat. Bij de eerste kruising in de wijk, de Maasstraat, verdeelt het verkeer zich in westelijke, oostelijke en noordelijke richting. Vanaf de Snipperlingsdijk is de oostelijke ontsluitingsweg onderdeel van de wijk en valt binnen het 30 km/uur zone regime.

Het verkeer verdeelt zich bij de kruising Maasstraat waarbij de route door de Maasstraat-Zaanstraat doorgelinkt wordt met de Deltalaan. Op deze wijze is het westelijk deel van de Rivierenwijk altijd met twee routes ontsloten.

De bestaande ontsluiting Oude Bathmenseweg-Veenweg heeft in de huidige en toekomstige situatie voldoende capaciteit om het wijkverkeer te verwerken. Door het instellen van éénrichtingsverkeer, nadat de reconstructie van de Amstellaan is uitgevoerd, voor gemotoriseerd verkeer van zuid naar noord in de Veenwegtunnel vermindert de verkeerdruk en ontstaat er ruimte om het wijkverkeer af te wikkelen. De Veenweg blijft tot en met de t-aansluiting Oude Bathmenseweg twee richting verkeer. Door de éénrichtingsverkeer situatie is het invoegen op de Veenweg eenvoudiger en overzichtelijker omdat er slechts één stroom gekruist moet worden en het aantal hiaten in de verkeersstroom veel groter is dan in de huidige situatie met tweerichtingsverkeer in de Veentunnel.

Door de sterk verbeterde afwikkelingscapaciteit van de Amstellaan is de afwikkeling van het verkeer uit noordelijke richting, dat niet via de Veenwegtunnel kan, via de Snipperlingsdijk, Veenweg, Oude Bathmenseweg en de nieuwe oostelijke ontsluiting gewaarborgd.

4.12.2.1

Openbaar vervoer

Een goede doorstroming van het openbaar vervoer op de Snipperlingsdijk wordt gegarandeerd door middel van prioritering. Met dit systeem worden de lijnbussen op een bepaalde afstand voor het kruispunt gedetecteerd (waargenomen door de VRI) waardoor tijdig de prioriteit aan de bus gegeven kan worden. Door de korte busstroken evenwijdig aan de rechtdoorgaande opstelvakken kan het openbaar vervoer met prioriteit afgewikkeld worden.

De op deze manier gegarandeerde prioriteit is voldoende om de bus vlot door te laten stromen.

De huidige lijnvoering door de Rivierenwijk loopt via de Veenweg-Oude Bathmenseweg-Deltalaan-Biesboschlaan-Neerstraat. Door de oostelijke wijkontsluitingsweg is een alternatieve lijnvoering mogelijk via de Maasstraat-Zaanstraat-Deltalaan-Biesboschlaan-Neerstraat.

De haltevoorzieningen worden in de nabijheid van het kruispunt Snipperlingsdijk-Amstellaan gesitueerd in het verlengde van de in- en uitvoeger van het vrije rechtsafvak waardoor de bussen deze ongehinderd kunnen bereiken. De haltes zijn door middel van een fietstunnel onder Snipperlingsdijk-west met elkaar verbonden.

4.12.2.2

Calamiteitenroute

De calamiteitenroute naar de Rivierenwijk loopt vanuit de Brandweerkazerne aan de Schonenvaardersstraat via de brandweerdam naar de Snipperlingsdijk. Vanuit de Snipperlingsdijk kan de wijk via de Veenweg-Oude Bathmenseweg, de oostelijke wijkontsluitingsweg, de Neerstraat of via het daarvoor bestemde fietspad tussen de brandweerdam en Schipbeekstraat bereikt worden.

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden

5.1 Archeologie/ cultuurhistorie en monumenten

5.1.1 Archeologie

5.1.1.1 Geomorfologie

Het natuurlijk landschap rond de stad Deventer bestaat grotendeels uit jong dekzand. Het jonge dekzand is door de wind afgezet tijdens de laatste ijstijd (ca. 120.000-10.000 jaar geleden). De dekzandruggen waren goed geschikt voor akkerbouw en vaak waren ze al vanaf de prehistorie door mensen in gebruik.

Tijdens het laatste deel van de laatste ijstijd (ca. 15.000-10.000 jaar geleden) werd ook in het IJsseldal een grote hoeveelheid dekzand afgezet. Er werd een dekzandrug gevormd, die als waterscheiding fungeerde. Hierdoor stond het noordelijke deel van de IJssel bij Deventer niet meer in contact met de Rijn en werd door het IJsseldal alleen water van lokale beken naar het noorden afgevoerd. In de loop der tijd vond vernatting plaats, omdat de beken in het IJsseldal die naar het zuiden afwaterden door overstromingen uit het rivierengebied naar het noorden werden gestuwd. Hierdoor ontstond uiteindelijk tussen 350 en 600 een doorbraak in de waterscheiding en vanaf dat moment was (weer) sprake van een grote rivier in het IJsseldal. Het tijdstip waarop de waterscheiding doorbrak is nog onduidelijk. Duidelijk is wel dat in de prehistorie en de Romeinse tijd geen grote rivier door het IJsseldal stroomde.

Vanaf het doorbreken van de waterscheiding tot het aanleggen van de dijken stonden grote delen van het jonge dekzandlandschap onder invloed van de IJssel. De IJssel was een meanderende rivier, waarvan de hoofdgeul zich insneed in oudere lagen en zich bij het insnijden geleidelijk verplaatste. Hierdoor ontstond een brede stroomgordel met restgeulen. In perioden van hoog water trad de IJssel regelmatig buiten haar oevers en buiten de stroomgordel. Na de bedijking vanaf de 14^{de} eeuw nam de invloed van de IJssel af, maar vonden nog wel af en toe dijkdoorbraken plaats.

Van het doorbreken van de waterscheiding tot de aanleg van de Snipperlingsdijk rond 1345 stond het grootste deel van het bestemmingsplangebied onder directe invloed van het water van de IJssel. De huidige Rivierenwijk maakte deel uit van de uiterwaarden aan de oostkant van de IJssel, de Veenen. Waarschijnlijk liepen locale beeklopen door dit gebied, die afwaterden in de IJssel. Hierdoor zal het een moerasachtig gebied geweest zijn. In dit drassige gebied lagen zandopduikingen uit het laat-Pleistoceen of vroeg Holoceen. Deze zandopduikingen zullen voor de aanleg van de dijk de weinige relatief droge plaatsen in het gebied geweest zijn. Waarschijnlijk zullen alleen deze zandopduikingen relatief droog geweest zijn en daarom geschikt voor bewoning.

5.1.1.2 Beschrijving archeologische en historische elementen

Prehistorie

Er zijn in het bestemmingsplangebied geen vondsten of archeologische vindplaatsen uit de prehistorie bekend. Dit betekent niet dat er met zekerheid geen vondsten of vindplaatsen uit de prehistorie aangetroffen kunnen worden.

Voor de relatief hogere delen (ter hoogte van de Oude Bathmenseweg en een kopje langs de Snipperlingsdijk) geldt, dat op vergelijkbare locaties met een middelhoge archeologische verwachting elders in de gemeente Deventer vindplaatsen uit alle perioden tussen het mesolithicum en de (laat) Romeinse tijd zijn aangetroffen. Ook in dit bestemmingsplangebied moet op dergelijke locaties dus rekening worden gehouden met vindplaatsen uit de prehistorie.

Middeleeuwen

Langs de zuidgrens van het bestemmingsplangebied ligt de Snipperlingsdijk. Deze dijk werd rond 1345 aangelegd om het gebied ten noorden van de dijk beter bruikbaar te maken.

Aan de overkant van de Schipbeek, buiten het bestemmingsplangebied, liep een deel van de stadslandweer: de Landweer om Teuge. De landweer is een verdedigingssysteem van wallen, greppels en soms palissaden, dat werd aangelegd in de 14^{de} eeuw. De landweer beschermde de stadweiden ook tegen opstuwing van het water van de Schipbeek. Aan de zuidzijde van de Snipperlingsdijk kon de landweer door middel van archeologisch onderzoek worden aangetoond (project 207).

Net buiten het bestemmingsplangebied, op een kleine kop langs de Snipperlingsdijk lag vanaf ongeveer 1348 tot 1572 het zieken- en leprozenhuis St. Jurriën. Dit ziekenhuis bestond uit een hoofdgebouw met een aantal bijgebouwen, waaronder stallen, schuren en een kapel. In de directe omgeving van dit ziekenhuis bevinden zich zeer waarschijnlijk een groot aantal menselijke begravingen. Deze liggen vermoedelijk langs de Snipperlingsdijk, aan weerszijden van het perceel van het ziekenhuis, waarschijnlijk met name aan de oostzijde. Het valt niet uit te sluiten dat ook aan de westzijde van het gasthuis begraven is, in de gebieden rond het gasthuis die binnen het bestemmingsplan vallen. Op grond van de te verwachten historische elementen hebben deze percelen een hoge verwachting. De aanwezigheid van archeologische resten is in 1999 bevestigd door archeologisch booronderzoek (project 1078).

Buiten het bestemmingsplangebied, tegenover het gasthuis lag in de 15^{de} eeuw een tolkamer. Deze deed waarschijnlijk ook dienst als herberg. De resten van dit gebouw werden in 2000 opgegraven (project 207). De gebouwen van het gasthuis en de tolkamer-herberg werden tijdens de Tachtigjarige Oorlog door oorlogshandelingen verwoest.

Nieuwe tijd

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog is Deventer twee keer belegerd, in 1578 en 1591. De schansen die bij de eerste belegering werden aangelegd, zijn onder andere op het schilderij van het beleg van Rennenberg uit 1578 te zien. Zo ook de schans in het bestemmingsplangebied: de Schans van Hopman Haen. Dit belegeringswerk zou zich volgens het schilderij ongeveer moeten bevinden ter hoogte van het kruispunt Snipperlingsdijk-Amstellaan. Deze schans werd vermoedelijk aangelegd tussen de huidige vijver van het park, gevormd door een kolk langs de Snipperlingsdijk en het St. Jurriëngasthuis, dat ter hoogte van Snipperlingsdijk 25 lag. Op het schilderij is in het belegeringskamp een huis te zien. Op de kaart van Jacob van Deventer uit 1560 is op de locatie een erf te zien. Waarschijnlijk is het kamp rondom een hoger gelegen bestaand erf aangelegd. Op latere kaarten is dit erf niet meer terug te vinden en op de kadastrale kaart van 1832 zijn alleen de kolk en het gasthuis te zien zonder bebouwing ertussen. De locatie van het belegeringskamp is indicatief en heeft daarom geen hogere archeologische verwachting dan de omgeving.

Na de oorlogshandelingen werd pas vanaf 1600 de tolkamer weer opgebouwd. Het leprozenhuis kreeg een plek binnen de stadsmuren. Op de locatie van het gasthuis werd een boerderij gebouwd. Iets ten oosten van de tolkamer werd een boerderij gebouwd: de Snippeling.

In 1610 werd over de oude Snipperlingsdijk verhoogd. Ten zuiden van de Snipperlingsdijk, buiten het bestemmingsplangebied, lag de Mosterddijk, die moest voorkomen dat beekwater de laaggelegen Teuge of Bergweide inliep.

5.1.2 Verwachting, selectie

Het grootste deel van het bestemmingsplangebied heeft een matige archeologische verwachting. In het noorden van het bestemmingsplangebied, ter hoogte van de Henri Dunantlaan liggen twee gebieden met een lage archeologische verwachting. Ter hoogte van de Oude Bathmenseweg ligt een klein gebied met een middelhoge verwachting. De locatie van het gasthuis en de omliggende percelen hebben een hoge archeologische verwachting. De aanleg van de vijvers van het Venenplantsoen heeft het archeologisch bodemarchief ter plaatse waarschijnlijk verstoord en daarom hebben deze locaties geen archeologisch verwachting meer.

In het kader van de aanleg van de Oostelijke wijkontsluitingsweg heeft ten westen van het St. Jurriëngasthuis archeologisch onderzoek in de vorm van proefsleuven (IVO-P) plaatsgevonden (project 421). Tijdens het proefsleuvenonderzoek zijn de archeologische resten gevonden van verkavelingsgreppels en een waarschijnlijk laatmiddeleeuwse watergang. Het lijkt te gaan om een extensief gebruikte zone van het Sint Jurriëngasthuis en/of het latere boerenerf op dezelfde locatie. Verwacht wordt dat een vervolgonderzoek geen of weinig aanvullende informatie zal opleveren. Het selectieadvies voor het onderzochte gebied is dan ook dat vervolgonderzoek niet noodzakelijk is. Dit selectieadvies wordt door de bevoegde overheid overgenomen. Het onderzoeksgebied wordt daarom zonder dubbelbestemming Waarde – Archeologisch verwachtingsgebied opgenomen in het bestemmingsplan.

De overige delen met een middelhoge en hoge verwachting, zoals het direct ten oosten van het met proefsleuven onderzochte gebied gelegen Sint Jurriëngasthuis en de Snipperlingsdijk in het zuiden, zijn niet onderzocht en voor deze delen blijft de archeologische verwachting gelden.

5.1.3 Archeologische dubbelbestemming

In de gebieden binnen het bestemmingsplangebied met een hoge of middelhoge archeologische verwachting kunnen resten uit alle perioden, maar met name uit de middeleeuwen en nieuwe tijd, verwacht worden. Gebieden die op basis van de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Deventer een middelhoge en hoge verwachting hebben, dienen in het bestemmingsplan opgenomen te worden met de dubbelbestemming 'Waarde - archeologisch verwachtingsgebied'. Voor de voorwaarden die hier van toepassing zijn, wordt verwezen naar de planregels en hetgeen hieronder is vermeld.

In de planregels is vastgelegd dat bij ingrepen met een diepte van 50 cm of meer en een oppervlakte groter dan 100 m² een archeologisch rapport kan worden verlangd.

De diepte van 50 cm is gekozen, omdat dit in de meeste gevallen de diepte van de bouwvoor is. De bouwvoor is de bovenste, veel bewerkte laag van de grond. In de bouwvoor is de bodem volledig verstoord door grondbewerking of de aanleg van bestrating en eventuele kabels en leidingen.

In de Monumentenwet is een oppervlakte van 100 m² aangegeven als ondergrens. Bodemverstoringen die kleiner zijn dan deze oppervlakte worden uitgezonderd van archeologische verplichtingen. Gemeenten zijn vrij om deze ondergrens in verordeningen of bestemmingsplannen aan te passen. Voor gebieden buiten de historische binnenstad is deze 100 m² echter een redelijke grens. In een ontgraving met een oppervlakte kleiner dan 100 m² is de waarneembaarheid van archeologische sporen in de meeste gevallen niet duidelijk genoeg en zijn uit de waargenomen sporen lastig structuren aan te wijzen. Daardoor wegen de kosten van archeologisch onderzoek niet op tegen de informatie die uit de ontgraving te halen is. In ontgravingen vanaf 100 m² zijn sporen en structuren duidelijker waarneembaar en kan relatief meer informatie worden gedocumenteerd. Door de ondergrens op 100 m² te leggen, worden vooral kleine particuliere initiatieven ontzien.

In de meeste gevallen zal ook bij een oppervlakte van 100-200 m² geen archeologisch onderzoek worden gevraagd. Alleen wanneer de ingreep zal plaatsvinden in de directe omgeving van een archeologische vindplaats, zal enige vorm van archeologisch onderzoek worden gevraagd. Doordat het om een bekende vindplaats gaat, is de kans op het aantreffen van relevante sporen groter.

De informatiedichtheid en –waarde zijn ten opzichte van de kosten van een volledig archeologisch onderzoek te klein om voor oppervlakten van 100-200 m² een volledig onderzoek te eisen. Daarom zal geen volledig archeologisch onderzoek worden opgezet, maar kan worden volstaan met een archeologische waarneming. Tijdens de archeologische waarneming zullen de resten in grote lijnen worden gedocumenteerd.

Wanneer een oppervlakte van 200 m² of meer zal worden verstoord zal in de meeste gevallen wel een volledig archeologisch onderzoek worden opgezet.

5.1.3.1 Geen dubbelbestemming archeologie

In de delen van het bestemmingsplangebied die een lage of een matige archeologische verwachting hebben, is de kans op het aantreffen van archeologische resten minder groot. Deze gebieden worden daarom niet in het bestemmingsplan opgenomen met een archeologische dubbelbestemming. Dit geldt ook voor de delen die geen archeologische verwachting meer hebben.

5.2 Milieuaspecten

Hiervoor is reeds opgemerkt dat voorliggend bestemmingsplan onder de werking van de Crisis- en herstelwet valt. In dat kader wordt opgemerkt dat de onderzoeken en de uitkomsten zoals die hierna worden beschreven en zoals die samen met voorliggend bestemmingsplan ter inzage worden gelegd, zijn opgesteld door onafhankelijke en ter zake deskundige en ervaren adviesbureaus. De gemeente Deventer heeft zich ervan vergewist dat de onderzoeken op een zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen. Bij de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan mag de gemeente Deventer dan ook uitgaan van de uitkomsten van deze onderzoeken.

5.2.1 Geluid

5.2.1.1 Inleiding

In het kader van voorliggend bestemmingsplan zijn de geluidsniveaus ten gevolge van de relevante wegen en het geluidsgezoneerde industrieterrein Kloosterlanden/Bergweide onderzocht. Het doel van het akoestisch onderzoek is om de effecten van de geluidsbelasting, als gevolg van de wijzigingen zoals die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, op de geluidsgevoelige bestemmingen te bepalen en deze geluidsbelastingen te toetsen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Onderzoek is gedaan naar het geluid, afkomstig van de zoneplichtige weg (Amstellaan/Henri Dunantlaan) die wordt gereconstrueerd. Daarnaast is ten behoeve van de te verplaatsen woonwagenlocatie onderzoek gedaan naar het geluid, afkomstig van het verkeer op de Snipperlingsdijk. Ten slotte is het geluid bepaald, afkomstig van het verkeer op de nieuw aan te leggen wijkontsluitingsweg van de Rivierenwijk (Oostelijke Wijkontsluitingsweg), op de bestaande woningen langs deze weg.

Het akoestische onderzoek zal tegelijkertijd met voorliggend bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

5.2.1.2 Wettelijke kader

De gewijzigde Wet geluidhinder is op 1 januari 2007 van kracht geworden. Eén van de belangrijkste wijzigingen is dat in plaats van op basis van een maatgevende periode van het etmaal (dag of nacht, de L_{Aeq}), nu een berekening van de geluidsbelasting wordt bepaald als gemiddelde over de dag, avond en nacht, de L_{den} .

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat alle wegen een geluidszone hebben. Dit is de zone langs een weg waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Uitzondering hierop zijn de wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/h.

De breedte van de zone hangt af van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied.

De Wet geluidhinder maakt onderscheid in 'Nieuwe situaties' en 'Bestaande situaties'.

Nieuwe situaties

Volgens de Wet geluidhinder dient bij de realisatie van een nieuwe weg en/of nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszones van de wegen, onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen.

Bestaande situaties

Bestaande situaties hoeven niet getoetst te worden bij het vaststellen van een bestemmingsplan. De feitelijke of toekomstige geluidbelasting speelt juridisch geen rol bij het opnieuw vaststellen van bestaande situaties binnen het plangebied. De regels voor geluid in de woning zijn opgenomen in het Bouwbesluit. Voor bestaande woningen met een te hoge geluidbelasting bestaat er een saneringsregeling. Hiervoor komen alleen woningen in aanmerking die in 1986 vanwege het geluidaspect wegverkeer een te hoge geluidbelasting ondervonden.

5.2.1.3 Onderzoek en resultaten

Wegverkeersgeluid

Op basis van de resultaten van het akoestisch onderzoek kan een aantal conclusies worden getrokken, hierbij komen de volgende akoestisch relevante wijzigingen aan de orde:

- de wijziging van de Amstellaan/Henri Dunantlaan;
- de nieuw aan te leggen Oostelijke Wijkontsluitingsweg;
- de verplaatsing van de woonwagenlocatie langs de Snipperlingsdijk.

Wijziging Amstellaan/Henri Dunantlaan

Op basis van de onderzoeksresultaten kan het volgende worden geconcludeerd ten aanzien van de fysieke wijziging aan de bestaande weg (Amstellaan/Henri Dunantlaan):

- Voor de fysieke wijzigingen aan de Amstellaan is vastgesteld dat sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
- Voor de overschrijdingen van de 'ten hoogst toelaatbare waarde' (hoogst toegestane geluidsbelasting voor de nieuwe situatie zonder het treffen van maatregelen) in de nieuwe situatie na planrealisatie dienen hogere grenswaarden te worden vastgesteld bij een aantal individuele woningen. Ten behoeve van de procedure tot vaststelling van de hogere grenswaarde zijn de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen beschouwd en inzichtelijk gemaakt. Enkel het toepassen van een stillere wegdekverharding (dunne deklagen B) heeft een merkbaar geluidsreducerend effect. Daarnaast is onderzoek gedaan naar het afschermend effect van een geluidsscherm langs de Amstellaan. Het geluidsreducerend effect van het toepassen van een scherm weegt echter niet op tegen de landschappelijke en financiële bezwaren die het toepassen van een scherm met zich meebrengt. Verdere bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet effectief en ontmoeten eveneens bezwaren van financiële, landschappelijke, verkeerskundige of stedenbouwkundige aard.
- Per woning is de geluidsbelasting als gevolg van de afzonderlijke wegen op de gevels inzichtelijk gemaakt voor de situatie met en zonder maatregelen (dunne deklagen B). Op basis van die rekenresultaten kunnen de vast te stellen hogere grenswaarden per woning worden bepaald.
- Bij de aanvraag van hogere grenswaarden zal de geluidwering van de gevels moeten worden vastgesteld om de binnenwaarde te waarborgen. De gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van de gezamenlijke wegen (exclusief aftrek ex art. 110g van de Wet geluidhinder) is hiertoe inzichtelijk gemaakt. Voor een aantal woningen zal mogelijk een onderzoek naar aanvullende gevelweringsmaatregelen uitgevoerd moeten worden. Op basis van een gedetailleerd onderzoek naar de geluidwering van de individuele woningen kan worden bepaald of en in welke mate en uitvoeringsvorm aanvullende gevelweringsmaatregelen noodzakelijk zijn.

Aanleg Oostelijke Wijkontsluitingsweg

Voor de aanleg van de Oostelijke Wijkontsluitingsweg zijn twee ontwerpvarianten beschouwd. Variant 1 is de variant waarbij de nieuw aan te leggen weg vanaf de Snipperlingsdijk loodrecht aansluit op de Roerstraat. In variant 2 buigt de nieuw aan te leggen weg af vanaf de Snipperlingsdijk gezien naar links en loopt gekromd door in de Geleenstraat. Op deze weg zal een snelheidsregime van 30 km/u gaan heersen. De weg wordt daarmee niet zoneplichtig in de zin van de Wet geluidhinder.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan het volgende worden geconcludeerd ten aanzien van de geluidsbelasting ten gevolge van de nieuw aan te leggen Oostelijke Ontsluitingsweg:

- Ten opzichte van variant 1 vindt in de nieuwe situatie van variant 2 een verschuiving plaats van de geluidsbelasting naar andere woonblokken. Het bouwblok aan de Maasstraat ondervindt in variant 2 een minder hoge geluidsbelasting. De woningen, parallel aan de Geleenstraat ondervinden in variant 2 een hogere geluidsbelasting dan bij variant 1.
- Hoewel de nieuw aan te leggen Oostelijke Ontsluitingsweg niet zoneplichtig zal worden in de zin van de Wet geluidhinder (want 30 km/uur) is de geluidsbelasting als gevolg van beide varianten vergeleken met de grenswaarden uit die wet. Geconcludeerd kan worden dat ten opzichte van deze grenswaarden bij een aantal woningen sprake is van een geluidsbelasting van maximaal 58 dB. Deze waarde blijft ver beneden de maximale grenswaarde van 63 dB die geldt bij de aanleg van geluidsgezoneerde wegen. Gesteld kan worden dat sprake is van een acceptabel geluidsniveau ter plaatse van de woningen.
- Op basis van argumenten van financiële, stedenbouwkundige en van maatschappelijke aard gaat de voorkeur uit naar variant 1 (de rechte variant). Deze variant is dan ook planologisch-juridisch verankerd in voorliggend bestemmingsplan.

Verplaatsing woonwagenlocatie

De nieuw aan te leggen weg, de Oostelijke Ontsluitingsweg, komt over de bestaande woonwagenlocatie te liggen. Om deze weg te kunnen realiseren dient de locatie te worden verplaatst naar de westzijde van de weg. Deze situatie wordt op grond van de Wet geluidhinder beschouwd als een 'nieuwe situatie'.

Toetsing van geluidsbelastingen van woonwagenlocaties dient conform de Wet geluidhinder plaats te vinden op de terreingrens. Hiermee wordt een vrije invulling van het geluidsgevoelige terrein mogelijk gemaakt. Echter, in het onderhavige geval is de indeling van de locatie gedefinieerd, in die zin dat bergingen worden gepositioneerd aan de zuidzijde van de terreingrens (de naar de Snipperlingsdijk toe gesitueerde grens). Hiermee ligt de positie van de te plaatsen woonwagens vast. Toetsing van de geluidsniveaus vindt plaats op de locatie waar de woonwagens feitelijk gaan komen.

Met deze beoogde invulling is een formele toetsing weliswaar niet mogelijk maar wordt in de geest van de Wet geluidhinder getoetst op de geluidsbelastingen die de woonwagens zullen gaan ondervinden. Door op deze wijze bewust invulling te geven aan de planlocatie wordt de meest optimale bescherming tegen geluidhinder gerealiseerd ter plaatse van het te realiseren 'binnenterrein' van de woonwagenlocatie.

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten kan met betrekking tot de woonwagenlocatie onder meer het volgende worden geconcludeerd:

- Om de hoogte van de geluidsbelastingen terug te dringen zal een geluidsscherm tussen de locatie en de Snipperlingsdijk worden gerealiseerd. Dit geluidsscherm zal in een U-vorm om de locatie heen worden aangebracht. Het naar de Snipperlingsdijk gerichte deel van dit scherm dient een minimale hoogte te hebben van 2 meter ten opzichte van het plaatselijk maaiveld. Het scherm langs de Oostelijke Ontsluitingsweg dient een hoogte van minimaal 1 meter te hebben ten opzichte van het plaatselijk maaiveld. Het scherm aan de westzijde van de woonwagenstandplaats, parallel aan de Oostelijke Ontsluitingsweg, dient een hoogte van minimaal 2 meter ten opzichte van het plaatselijk maaiveld te krijgen.
- Ter plaatse van de beoordelingspunten wordt voldaan aan de van toepassing zijnde normering voor het geluidsaspect industrielawaai, vanwege het geluidsgezoneerde industrieterrein Kloosterlanden/Bergweide. Vanwege de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Snipperlingsdijk is vaststelling van een hogere grenswaarde

noodzakelijk. Verdere toepassing van bron- en overdrachtsmaatregelen om de geluidsbelasting terug te dringen ontmoeten bezwaren van landschappelijke en financiële aard.

Industrielawaai

De geluidzone rond het industrieterrein Kloosterlanden / Bergweide ligt voor een klein deel binnen het plangebied. Deze geluidszone is op de verbeelding weergegeven. Buiten deze geluidszone bedraagt de geluidbelasting vanwege het industrieterrein in ieder geval niet meer dan 50 dB(A).

5.2.2 Bodem

5.2.2.1 Verdachte activiteiten

Op basis van het milieuvergunningensysteem en het historisch bodembestand bevindt bij het meest noordelijke deel van de Amstellaan een demping. Ter plaatse van het overige traject hebben geen voor bodemverontreiniging verdachte activiteiten plaatsgevonden

5.2.2.2 Bodemonderzoeken

Binnen het plangebied zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. In de periode van augustus tot november 2011 is door Haskoning (kenmerk 9W9027.B0) een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd binnen het plangebied. De belangrijkste conclusies van dit onderzoek zijn:

- Bij de demping zijn boringen geplaatst. Zintuiglijk is afvalmateriaal aangetroffen in de bodem. In dezelfde hoek is een niet ernstige olieverontreiniging in de grond aangetoond.
- In de zuidwestelijke hoek (tussen de Snipperlingsdijk en de Schonenvaardersstraat en dus buiten het plangebied) is in de ondergrond een sterke verontreiniging met PAK aangetoond. De omvang van de verontreiniging is niet exact bekend maar het betreft naar verwachting een geval van ernstige verontreiniging.
- Zintuiglijk zijn in de grond van het overige terrein binnen het plangebied bijmengingen met puin aangetroffen. In de grond en het grondwater zijn maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond. De aangetoonde gehalten overschrijden de achtergrondwaarden/streefwaarden en vormen geen belemmering voor het toekomstige gebruik.

5.2.2.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek bestaat er geen bodemhygiënisch bezwaar voor het toekomstige gebruik. Ter plaatse van de demping zijn geen grondwerkzaamheden gepland. Bij de uitvoering van grondwerkzaamheden ter plaatse is een plan van aanpak nodig.

5.2.3 Luchtkwaliteit

In het rapport van 5 september 2011 heeft Tauw bv verslag gedaan van een luchtkwaliteitsonderzoek dat in het kader van de geschetste ontwikkelingen is uitgevoerd. Dit rapport wordt tegelijkertijd met voorliggend bestemmingsplan ter inzage gelegd.

De conclusie van het rapport luidt als volgt:

Ten behoeve van de besluitvorming dient aangetoond te worden dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan één van de vier gronden uit artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. De beoogde wijzigingen binnen het project 'Rivierenwijk' hebben naar verwachting geen noemenswaardige extra verkeersbewegingen tot gevolg. Op grond hiervan lijkt het besluit al 'niet in betekenende mate'. Door de gemeente Deventer is er echter voor gekozen een indicatieve berekening uit te voeren voor de stoffen NO₂, fijn stof (PM₁₀). Dit zijn vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit de meest kritische componenten.

Uit de resultaten blijkt dat in geen van de doorgerekende situaties de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ worden overschreven. Ook de grenswaarden voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ en de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀ worden niet overschreden. Het maximale aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ bedraagt 12 in 2012 langs de Amstellaan tussen de Spuistraat en de Deltalaan (na toepassing van de wettelijke zeezoutcorrectie). De uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ wordt geen één keer overschreden.

De voorgenomen ontwikkeling is inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

5.2.4 Externe veiligheid

5.2.4.1 Regelgeving

De regelgeving op het gebied van externe veiligheid beoogt om een minimaal veiligheidsniveau te garanderen voor de burger voor wat betreft risico's van opslag en transport van gevaarlijke stoffen. Hiervoor zijn normen en richtwaarden opgenomen in de wetgeving in de vorm van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico is de plaatsgebonden kans per jaar dat een onbeschermd persoon komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De kans van éénmaal in de miljoen jaar op een dergelijk ongeval is als norm in de regelgeving opgenomen. Het plaatsgebonden risico (PR 10⁻⁶) is weer te geven met een contour rondom een activiteit.

Het groepsrisico geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico (GR) wordt weergegeven in een curve waarin het aantal personen is afgezet tegen de kans per jaar op (tegelijk) overlijden. Het groepsrisico is echter geen harde norm, maar een oriënterende waarde.

Voor de verschillende typen risicobronnen is regelgeving vastgesteld. Voor bedrijven en installaties zoals in dit geval het spoorwegemplacement is de normstelling vastgesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, en voor transportassen voor vervoer van gevaarlijke stoffen zoals in dit geval het doorgaande spoor, in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen".

5.2.4.2 Gemeentelijk beleid

Op 4 juli 2007 is door de Raad de "Omgevingsvisie externe veiligheid" vastgesteld. In die nota is de ambitie vastgelegd wat betreft het veiligheidsniveau wat moet worden nagestreefd per deelgebied in Deventer. Voor het gebied wat dit bestemmingsplan bestrijkt zijn twee ambitieniveaus vastgelegd voor vanuit het aspect externe veiligheid gezien twee typen gebieden binnen het plangebied. Het betreft de ambitieniveaus "Ruimte voor wonen" en "Ruimte voor ontwikkeling". Deze gebieden zijn op de kaart "Gebiedsgerichte ontwikkelingsmogelijkheden externe veiligheid" van de Omgevingsvisie externe veiligheid weergegeven. De gebieden met het ambitieniveau "Ruimte voor ontwikkeling" zijn in de Omgevingsvisie met de kleur blauw aangegeven. Het betreft voor dit bestemmingsplan een zone van 200 meter langs het doorgaand spoor en 300 meter rondom het spoorwegemplacement. Het gebied "Ruimte voor wonen" betreft het overige gebied binnen het bestemmingsplan.

De ambitieniveau's zijn samengevat in de onderstaande tabel:

	Overschrijding grenswaarde PR (10-6) voor kwetsbare objecten	Overschrijding richtwaarde PR (10-6) voor beperkt kwetsbare objecten	Overschrijding oriënterende waarde (OW) groepsrisico	Toename groepsrisico
Woonwijken	Niet acceptabel	Nieuw: Niet acceptabel Bestaand: Niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	Niet acceptabel	Niet wenselijk resteffect meewegen
Ruimte voor ontwikkeling (transportzone)	Niet acceptabel	Nieuw: Niet acceptabel Bestaand: Niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	Acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp	Acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp

5.2.4.3 Beleidsregel Bluswatervoorziening en bereikbaarheid (september 2011)

In de beleidsregels Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van de gemeente Deventer zijn regels vastgelegd om een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten en voldoende bluswatervoorzieningen te bewerkstelligen.

Voor de reconstructie van de Amstellaan, het aanleggen van de twee wijkverbindingen en de nieuwe oostelijke ontsluitingsweg is met name het aspect bereikbaarheid uit de genoemde beleidsregels van toepassing. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

De Amstellaan en de Snipperlingsdijk zijn gebiedsontsluitingswegen type a/b. Beide zijn aangemerkt als primaire uitrukroutes. Dit zijn wegen, die door de hulpdiensten primair gebruikt worden om tijdig op de plaats van een incident kunnen zijn. De Deltalaan/Oude Bathmenseweg is een secundaire uitrukroute. De nieuwe oostelijke ontsluitingsweg is aangeduid als erftoegangsweg type 2.

Voor een goede bereikbaarheid van gebouwen via het openbare wegennet worden diverse eisen gesteld aan onder andere de maatvoering van de weg. Brandweervoertuigen kennen specifieke afmetingen. Wegen moeten voldoen aan een bepaalde maatvoering, maar ook aan andere voorwaarden, zoals:

- a. de maximale belasting van een weg, zoals de asbelasting en het totale gewicht;
- b. de minimale doorgangshoogte;
- c. de minimale beschikbare rijbaanbreedte;
- d. de minimale buitenbochtstraal;
- e. de maximale binnenbochtstraal (afhankelijk van de buitenbochtstraal).

Op de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen is de snelheid van hulpverleningsdiensten meestal vergelijkbaar of zelfs hoger dan de snelheid van het overige verkeer. Dit houdt in dat er voor de hulpverleningsdiensten de ruimte moet zijn om zowel het verkeer op dezelfde baan als het eventueel tegemoetkomende verkeer te passeren. Op de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen mogen geen snelheidsremmende en verkeerswerende elementen geplaatst worden.

Bij de aanleg van de nieuwe Amstellaan zal met bovengenoemde voorwaarden rekening worden gehouden. Ook zal overleg met de Brandweer en andere hulpverleningsdiensten worden gepleegd.

Voor de hulpverleningsdiensten is het van belang dat verblijfsgebieden goed ontsloten zijn. Uitgaande van de normtijden in de Handleiding Brandweezorg is een tijd van twee minuten aan de orde. Dat betekent dat: een erftoegangsweg type 2 niet onacceptabel lang mag zijn en binnen beperkte grenzen met vertragende verkeersobstakels (bijvoorbeeld voertuigvriendelijke drempels) mag zijn ingericht. Ontsluitingen van een verblijfsgebied moeten op strategische punten worden gepland.

De nieuwe oostelijke ontsluitingsweg is circa 140 meter lang tot de kruising met de Maasstraat. Dit is niet onacceptabel lang. Eventueel verkeersvertragende verkeersobstakels zullen voertuigvriendelijk zijn en binnen beperkte grenzen aangebracht worden. De ontsluitingsweg ligt op circa 270 meter van het kruispunt Snipperlingsdijk en op circa 200 meter vanaf toegang tot de wijk vanaf de Neerstraat. De nieuwe weg wordt hiermee op een strategische locatie aangelegd.

Bij wegwerkzaamheden (opbrekingen c.q. reconstructiewerkzaamheden), waarbij een prioriteitsweg wordt afgesloten, moet een alternatief aanwezig zijn die de bereikbaarheid van zowel de objecten gelegen aan deze route, als ook het achterliggende gebied voldoende garandeert.

Voordat de werkzaamheden aan de Amstellaan starten, zal een tijdelijke weg worden aangelegd. Hiermee wordt de doorstroming gegarandeerd. Bij de inrichting van de tijdelijke weg zal ook overleg plaatsvinden met de Brandweer en andere hulpverleningsdiensten.

5.2.4.4 Risicobronnen in en nabij het plangebied

In en nabij het plangebied bevinden zich de volgende relevante risicobronnen die met het vervoer van gevaarlijke stoffen te maken hebben:

- Het spoorwegemplacement waarop met gevaarlijke stoffen wordt gerangeerd en;
- het doorgaande spoor naar Zutphen en Almelo (voor een deel).
- Descol kunststof chemie, Duurstedeweg 7.

Het rangeren op het emplacement Deventer betreft treinen die vanuit Zutphen richting Deventer rijden en op het emplacement van rijrichting veranderen, om vervolgens richting Almelo te vertrekken.

Het doorgaand spoor en het spoorwegemplacement worden in het kader van het aspect externe veiligheid gezien als twee aparte risicobronnen.

De activiteiten van het bedrijf Descol betreft opslag van chemicaliën voor het leggen van kunststof sportvloeren. De vloeren worden op locatie gelegd. De grondstoffen daarvoor zijn onder andere in twee daartoe ingerichte opslagen voor gevaarlijke stoffen aanwezig. Indien bij het bedrijf in deze opslagen brand uitbreekt kan de giftige rookwolk in het plangebied gewonden veroorzaken, indien het gebied niet tijdig wordt verlaten.

5.2.4.5 Toetsing aan het plaatsgebonden risico en groepsrisico

Binnen het plangebied bevinden zich 4 woonwagenstandplaatsen. Deze standplaatsen zijn over een afstand van 30 meter parallel aan het spoor in westelijke richting verschoven. De standplaatsen bevinden zich op 480 meter van doorgaand spoor en 560 meter vanaf het spoorwegemplacement. Gezien deze afstanden blijft het groepsrisico ongewijzigd. Het plaatsgebonden risico is voor dit plan niet relevant omdat zowel het doorgaand spoor als het spoorwegemplacement geen PR 10-6 contour bezitten.

Het 1% letaliteitsgebied van het bedrijf Descol Kunststof chemie is door middel van een kwantitatieve risicoanalyse bepaald op 362 meter. Dit invloedsgebied reikt in het plangebied tot juist de noordzijde van de Snipperlingsdijk. Binnen dit gebied bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen. Strikt genomen behoeft met deze risicobron op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen geen rekening te worden gehouden bij dit besluit.

5.2.4.6 De verantwoordingsplicht in relatie tot het emplacement en het doorgaand spoorvervoer van gevaarlijke stoffen

Voor het spoorwegemplacement en het doorgaand spoorvervoer van gevaarlijke stoffen gelden dezelfde ongevalsscenario's. Vandaar dat de aspecten "bestrijdbaarheid" en "zelfredzaamheid" voor beide risicobronnen gezamenlijk worden behandeld.

Het plan biedt de infrastructuur voor ontvluchting uit de aangrenzende bebouwing van de Rivierenwijk aan de west- en oostzijde van het plan en voor de bereikbaarheid van de voornoemde wijk voor de hulpdiensten.

Bereikbaarheid voor de aangrenzende plangebieden

Vanaf de Amstellaan kan het verkeer niet meer de Rivierenwijk inrijden. De nieuwe situatie borgt een tweezijdige ontsluiting van de wijk voor alle typen brandweervoertuigen. De tweezijdige ontsluiting verloopt via de Veenweg vanwaar via de Oude Bathmenseweg over de Amstellaan heen naar de Deltalaan gereden kan worden. Vervolgens kan via nieuwe ontsluitingen, de Neerstraat en de Geleenstraat, de wijk worden bereikt en verlaten. De route Oude Bathmenseweg Deltalaan loopt parallel aan het emplacement en het doorgaand spoor. Vanaf de Oude Bathmense weg en de Veenweg kan het emplacement bereikt worden bij verschillende windrichtingen.

Het bedrijf Descol is via de kortste rijroute via de Schonenvaarderstraat en de Dordrechtweg op 600 meter van de brandweerkazerne gelegen. Een alternatief is via de Hanzeweg en de Duurstedeweg. Daarnaast kan nog via een fietspad bij de kruising Snipperlingsdijk Hanzeweg een parallelweg aan de Hanzeweg bereikt worden waardoor de inrichting meer noordwestelijk aangereden kan worden. De bereikbaarheid is echter niet optimaal omdat dit industriegebied niet vanuit oostelijke richting bereikt kan worden vanwege de barrièrewerking van de havens. Het terrein van de inrichting is wel van noordelijke en zuidelijke richting bereikbaar.

Zelfredzaamheid voor de aangrenzende plangebieden

De onder "Bereikbaarheid" genoemde ontsluitingsroute borgt tevens dat van de risicobronnen af en parallel aan de risicobronnen gevlucht kan worden. Daarnaast zijn er meerdere ontsluitingen voor langzaam verkeer vanuit de wijk. De Maasstraat die wordt afgesloten voor autoverkeer, wordt vervangen door een brede fietstunnel die onder de Amstellaan doorloopt. Verder kent de aangrenzende Rivierenwijk meerdere vluchtmogelijkheden voor langzaam verkeer.

Bereikbaarheid en zelfredzaamheid voor de vier woonwagendplaatsen

De 4 woonwagenlocaties beschikken in de nieuwe situatie over een nieuwe ontsluitingsweg die het ontvluchten van de risicobronnen af mogelijk maakt. De ontsluitingsweg sluit direct aan op de hoofdwegenstructuur. Voor de bereikbaarheid en zelfredzaamheid is er voor deze woonwagendplaatsen sprake van een verbetering.

5.2.4.7 Eindafweging

Het groepsrisico blijft ongewijzigd. Het plan wijzigt de bereikbaarheid van en de zelfredzaamheid voor de aangrenzende plangebieden. Bij de wijziging is rekening gehouden met de nabijgelegen risicobronnen, verder zorgt het plan voor borging van een tweezijdige ontsluiting van de aangrenzende plangebieden voor de hulpdiensten. Tevens biedt het plan borging voor de ontvluchtingsmogelijkheden van de risicobronnen af voor zowel de vier woonwagendplaatsen als de aangrenzende plangebieden.

De maatregelen binnen het plan hangen wel samen met maatregelen die buiten de begrenzing van het plangebied worden genomen. Dit plan is een onderdeel van de totale ontsluiting van de Rivierenwijk die zal voldoen aan de eisen op dit gebied.

De beleidsregel Bluswater en bereikbaarheid biedt geen belemmering voor de uitvoer van het bestemmingsplan. De bestemmingen Verkeer, Verkeer-Verblijfsgebied en Verkeer-Tijdelijke weg – Voorlopig zijn voldoende breed om aan de voorwaarden uit de beleidsregel te kunnen voldoen. Bij de fysieke uitvoer van het project zal nauw overleg moeten plaatsvinden met de Brandweer en de andere hulpverleningsdiensten.

5.2.5 Ecologie

In het rapport van Eelerwoude van 6 oktober 2011 is verslag gedaan van een onderzoek naar de gevolgen van voorliggend bestemmingsplan voor de flora en fauna. Het rapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd maar hieronder volgen de belangrijkste conclusies:

5.2.5.1 Natura 2000

Het Natura 2000 gebied Uiterwaarden IJssel ligt op 1 kilometer van het plangebied. Gelet op de afstand tot het plangebied en de aard van de, met dit bestemmingsplan, mogelijk gemaakte activiteiten, wordt een toetsing aan de Natuurbeschermingswet niet noodzakelijk geacht.

5.2.5.2 Ecologische Hoofdstructuur

Op 1 kilometer van het plangebied ligt een gebied dat is aangewezen als EHS. Gelet op de afstand tot het plangebied en de aard van de, met dit bestemmingsplan, mogelijk gemaakte activiteiten, worden geen negatieve effecten of aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS verwacht.

5.2.5.3 Beschermde soorten

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de zorgplicht in het kader van de Flora- en faunawet in acht wordt genomen. Verder worden de werkzaamheden buiten het broedseizoen van broedvogels gepland.

Naar aanleiding van verschillende eerder uitgevoerde onderzoeken is in 2008 een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd voor het verwijderen van vaste rust en verblijfplaatsen van vleermuizen in de te slopen gebouwen. Deze ontheffing is verleend en geldig tot en met 31 december 2012. Indien de woningen op dat moment niet gesloopt zijn, zal een nader onderzoek en aanvraag om ontheffing noodzakelijk zijn.

Verder is er een kans aanwezig dat in de te slopen woonhuizen een verblijfplaats van een steenmarter wordt aangetroffen. Indien dit het geval is dient door een ter zake deskundige ecoloog de aard van de verblijfplaats vast te worden gesteld.

Tot slot is het mogelijk dat de huismus en de gierzwaluw gebruik maken van de te slopen bebouwing in het plangebied. Indien deze soorten worden aangetroffen bij de voorbereiding van de sloopwerkzaamheden, is een onderzoek naar compenserende en mitigerende maatregelen noodzakelijk (ecologisch werkprotocol). Uit dit onderzoek kan vervolgens blijken (er kunnen onvoldoende compenserende en mitigerende maatregelen worden getroffen) dat een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk is.

5.2.5.4 Venenplantsoen

In het rapport van 19 mei 2011 (met nummer 11/075) heeft Ecogroen verslag gedaan van een onderzoek naar de potentiële aanwezigheid van beschermde soorten en een doorkijk gegeven naar de mogelijke consequenties van toekomstige ontwikkelingen in het onderzochte deel van het Venenplantsoen.

De conclusies zoals vervat in het rapport luiden als volgt:

- In het onderzochte gebied komen geen beschermde planten voor;
- er is geen sprake van schade aan vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen;
- door bij de renovatie van het park te zorgen dat aanwezige bomenrijen en bomengroepen gesloten blijven, wordt voorkomen dat er een negatief effect optreedt voor vliegroutes van vleermuizen;
- er is geen sprake van schade aan (onmisbaar) foerageergebied van vleermuizen;
- er is geen sprake van schade aan (zwaar) beschermde zoogdieren;
- eventuele schade aan overige zoogdieren zou geminimaliseerd kunnen worden door de werkzaamheden zoveel als mogelijk buiten de periode van maart tot augustus te plannen;
- door de werkzaamheden zoveel als mogelijk te plannen buiten de periode van half maart tot half juli (broedseizoen) worden de broedbiotopen van vogels ontzien;
- in het onderzocht gebied komen verder geen beschermde soorten voor.

5.3 Leidingen en kabels

In het plangebied zijn geen leidingen met een planologisch relevante beschermingszone gelegen, noch overlapt een beschermingszone van een planologisch relevante leiding met het plangebied.

Kabels en leidingen die een belemmering vormen voor de realisatie van het initiatief zullen verlegd worden.

5.4 Waterhuishouding

Sinds 1 november 2003 is de watertoets wettelijk verplicht voor plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Eén van de oorzaken van wateroverlast is de wijze waarop plannen en besluiten kunnen leiden tot wateroverlast, 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 deze paragraaf wordt hierop nader ingegaan.

5.4.1 Beleidskader

5.4.1.1 Waterbeheerplan 2010 - 2015

Alle waterbeheerders in Nederland hebben nieuwe waterbeheerplannen voor de periode 2010 - 2015 opgesteld. Deze plannen zijn rond 1 januari 2010 in werking getreden. Op grond van de nieuwe Waterwet (2009) hebben de waterbeheerplannen een looptijd van 6 jaar.

Het plan houdt rekening met de vereisten van de Europese Kaderrichtlijn Water en Waterbeleid 21^e eeuw. Het Waterbeheersplan rust op vier pijlers, te weten:

- veilige dijken;
- ruimte voor water;
- schoon water;
- genieten van water.

In het Waterbeheerplan is ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen aangegeven dat het waterschap bij het maken van plannen voor de inrichting van het stedelijk en landelijk gebied aangeeft waar vanuit het watersysteem (bekeken) het beste kan worden gebouwd, landbouw het beste kan plaatsvinden en waar natuur die afhankelijk is van (grond)water zich het beste kan ontwikkelen. Om inzicht te geven in de beperkingen die vanuit het watersysteem aan functies worden opgelegd, is aan het waterbeheersplan een watervisiekaart toegevoegd.

Een afname van de aanwezige ruimte voor waterberging ten gevolge van de uitvoering van ruimtelijke maatregelen moet worden gecompenseerd. In eerste instantie moet deze compensatie binnen het plangebied worden gerealiseerd. Ook moet in binnenstedelijke gebieden voldaan worden aan de stedelijke wateropgave.

Het waterschap Groot Salland hanteert de driestapsstrategieën vasthouden-bergen-afvoeren (kwantiteit) en schoonhouden-scheiden-zuiveren (kwaliteit). Het waterschap hanteert als uitgangspunt het afkoppelen van hemelwater van de riolering als de waterkwaliteit dit toelaat. Hierbij geldt oppervlakkige afvoer en infiltreren in de bodem als eerste voorkeur. Als dat niet mogelijk is kan water (in eerste instantie via een bodempassage) worden geloosd op oppervlaktewater.

5.4.1.2 Waterplan Deventer

Het waterplan is een initiatief van de waterpartners (gemeente Deventer, de waterschappen Rijn en IJssel, Groot Salland en Veluwe en drinkwaterbedrijf Vitens) en heeft als doel het herstellen van een gezond en veerkrachtig watersysteem door het aanbrengen van samenhang, het afstemmen van reeds voorgenomen projecten en het vergroten van het waterbewustzijn.

De taak van de gemeente in het waterbeheer richt zich in eerste instantie op de zorg voor een goede ontwatering. De gemeente is daarbij verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van ontwateringsvoorzieningen in de openbare ruimte. Dit geldt tevens voor de verzamel- en transportleidingen en de aansluitingspunten, benodigd voor de waterafvoer van particuliere voorzieningen. Voor het beheer van de afwateringsmiddelen - zoals bergingsvijvers en watergangen - zijn de waterschappen verantwoordelijk, omdat deze deel uit maken van het primaire watersysteem. Met name het rioolbeheer is een belangrijke gemeentelijke taak. Verder is de gemeente, als beheerder van de openbare ruimte, verantwoordelijk voor het integreren van water in de ruimtelijke ordening.

In het Programma van Eisen zijn diverse eisen opgenomen ten aanzien van de waterhuishouding. Deze zijn afgestemd met het waterschap Groot Salland.

5.4.2 Bodemopbouw

In en rond het plangebied is in het verleden een groot aantal sonderingen en boringen uitgevoerd. Op basis hiervan is een goed beeld verkregen van de bodemopbouw.

De grondslag in het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit zandige lagen. Door invloed van waarschijnlijk vroegere geulen, wisselt de vastheid en de samenstelling over het plangebied. Met name ter plaatse van de vroegere Holterkolk, maar ook op een aantal andere locaties komen enkele cohesieve lagen voor. Er worden geen grote risico's verwacht op basis van de samenstelling van de ondergrond.

Tevens is er ter plaatse van de verdiepte ligging van de Amstellaan ter hoogte van de Deltalaan een aantal boringen uitgevoerd. Op monsters uit deze boringen worden analyses uitgevoerd ten aanzien van de civieltechnische samenstelling van het zand. Op basis hiervan kan worden bepaald of het te ontgraven zand kan worden hergebruikt in een ophoging of in het zandbed voor de weg. Uit eerder grondonderzoek in het plangebied is gebleken dat het zand over het algemeen herbruikbaar is.

5.4.3 Snipperlingsdijk

De Snipperlingsdijk is een waterkering die ten zuiden van het plangebied is gelegen. De waterkering valt onder de categorie "overige". Met het uitwerken van constructies op en in de dijk dient rekening gehouden met genoemde status. De kerende hoogte is vastgelegd op 6.63+ NAP.

De functie / stabiliteit van deze waterkering moet te allen tijde worden gegarandeerd. Binnen de Keur van het Waterschap Groot Salland worden eisen gesteld met betrekking tot werkzaamheden binnen de beschermingszone van de waterkering. Voor werkzaamheden binnen de beschermingszone van de waterkering is een Watervergunning op grond van de Keur van het Waterschap Groot Salland noodzakelijk. Indien een Watervergunning noodzakelijk is, wordt deze (na eventueel nader overleg) aangevraagd bij het Waterschap Groot Salland. De beschermingszone van de waterkering valt buiten dit bestemmingsplan.

5.4.4 Grondwater

In de omgeving van de Rivierenwijk is een aantal peilbuizen geplaatst. Hiermee is de grondwaterstand gedurende langere tijd gemeten. Op basis van deze peilbuiswaarnemingen is een GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand) bepaald en vastgesteld op 4,9 m + NAP. Hierop is het Schetsontwerp gebaseerd.

De door het waterschap gereguleerde waterpeil in het Venenplantsoen heeft een direct gevolg voor de grondwaterstand. Deze is lager dan de genoemde GHG van 4,9 m + NAP en zal zich ter plaatse van deze watergang rond 4,25 + NAP handhaven.

Er is voor gekozen om aanvullend een aantal peilbuizen te plaatsen en deze gedurende een lange periode te meten. Uit deze waarnemingen kan op termijn een nauwkeuriger GHG worden bepaald.

5.4.5 Oppervlaktewater

In de Rivierenwijk zijn meerdere plassen/vijvers aanwezig. Genoemd worden de beide waterpartijen van het Venenplantsoen (huidig westelijk peil 4,25+ NAP en huidig oostelijk peil 4,50+ NAP). Het westelijk peil is een bemalen peil en het oostelijke peil wordt gehandhaafd door een stuw. Het waterpeil in de oostelijke vijver van het Venenplantsoen wordt na de uitvoer van het project verlaagd naar 4,25m + NAP.

De vijvers dienen als berging voor instromend regenwater (afgekoppeld oppervlak) en overstortwater (gemengde riolering Rivierenwijk. De vijvers vallen deels binnen het plangebied 'Amstellaan e.o.').

De Holterkolk is eveneens een grote waterpartij in de rivierenwijk. Deze kolk ligt buiten het plangebied.

De vijvers in het Venenplantsoen worden beheerd door het Waterschap Groot Salland, de Holterkolk is in beheer van de gemeente.

Ten zuiden van de Snipperlingsdijk, ook buiten het plangebied, bevindt zich het Overijssels kanaal. Het beheer is in handen van het waterschap. Het peil wordt gehandhaafd op 5.70 + NAP (is zomer- én winterpeil).

5.4.6 Hemelwater

In het kader van de nota Waterbeheer 21^e eeuw, moet worden gestreefd het hemelwater dat afkomstig is van verharde oppervlakken niet aan te sluiten op de aan te leggen riolering. Centraal hierbij staat dat afwenteling moet worden voorkomen door het hanteren van de drietrapsstrategie "vasthouden - bergen - afvoeren".

In de bestaande situatie wordt al het regenwater van de Amstellaan afgevoerd naar een gemengd rioleringsstelsel. Om de rioolwaterzuivering te ontlasten bestaat er de wens om het regenwater en het vuil water van elkaar te scheiden. De beste oplossing voor de omgeving is als het schone regenwater de mogelijkheid krijgt om in de bodem te infiltreren (vasthouden en bergen).

Het regenwatersysteem van de Amstellaan en de Snipperlingsdijk dient te voldoen aan de onderstaande eisen:

- Regenwater en vuilwater scheiden.
- De eerste 3 mm regenwater die op wegverhardingen valt wordt aangemerkt als 'vuil regenwater'. Deze mag op het Overijssels kanaal worden geloosd mits wordt voldaan aan de kwaliteitseisen gesteld door de waterbeheerder.
- Geen directe lozing van regenwater op de vijvers in het Venenplantsoen. Het is wel toegestaan om regenwater in de bodem te infiltreren (de eerste 3 mm via wadi's of een infiltratierool) en middels een overstort overtollig water afvoeren op deze vijvers.
- Geen lozing van (schoon) water op de Holterkolk.
- Pompkelders dienen te worden gedimensioneerd op een maatgevende bui die eens per 250 jaar voorkomt.

5.4.7 Toekomstige situatie

De Amstellaan wordt verbreed. Het aantal rijstroken wordt uitgebreid. De Amstellaan zal ter plaatse van de kruising met de Deltalaan overgaan in een tunnel die aansluit op de bestaande tunnel onder het spoor. Aan de zijde van de Snipperlingsdijk wordt aangesloten op een (verhoogd) kruispunt. Hier wordt ook een fietstunnel gerealiseerd.

De planvorming gaat ervan uit dat regenwater gevallen op de verharding van de Amstellaan afstroomt naar een wadi gelegen in de berm. Hier wordt de first-flush afgevangen en kan geborgen regenwater infiltreren naar de ondergrond. Overtollig regenwater (meer dan de genoemde first flush) zal afgevoerd worden naar het Venenplantsoen.

Het regenwater gevallen op de Snipperlingsdijk en de kruising zal worden afgevoerd naar infiltratievoorzieningen (bijvoorbeeld wadi(s)) met overstort op het Venenplantsoen dan wel direct naar het Overijssels kanaal (deels).

Het regenwater gevallen in de tunnels wordt opgevangen in een pompkelder. Deze kelder bevindt zich op het diepste punt. Voor de tunnel van de Deltalaan geldt dat de first flush wordt afgevoerd naar het rioolsysteem in de Deltalaan (vuilwaterpomp). Het schonere water wordt via de wadi's langs de Amstellaan afgevoerd naar het Venenplantsoen. Voor de fietstunnel geldt dat al het regenwater wordt verpompt naar het kanaal. De tunnel kruist een verbindende duiker van het Overijssels Kanaal. Deze wordt vervangen en herlegd op de juiste diepte.

Een bijzondere constructie wordt gevormd door de voetgangersonderdoorgang. De bestaande duikerverbinding met stuw die hier aanwezig is wordt vervangen door een open watergang. De stuw wordt verplaatst naar de duiker bij de oostelijke wijkontsluitingsweg. Hierna wordt het waterpeil verlaagd tot 4,25+ NAP.

De bestaande rioolverbinding in de Deltalaan kan komen te vervallen. De rioolverbinding ter plaatse van de Maasstraat dient te worden gehandhaafd.

5.4.8 Overleg waterbeheerders

Het Waterschap Groot Salland is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van <http://www.dewatertoets.nl>. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de normale procedure van de watertoets is toegepast.

Verder heeft er op diverse momenten in het planvoorbereidingsproces overleg plaatsgevonden met het Waterschap Groot Salland. De planvorming is besproken. Belangrijk punt is dat het oppervlak aan open water naar de toekomst toe niet mag wijzigen. Dat wil zeggen dat het gedempte oppervlak moet worden gecompenseerd. Tevens wordt een nieuwe waterverbinding aangelegd onder de Amstellaan. Hiermee wordt het waterpeil in de oostelijke vijver verlaagd.

Ten slotte zijn er afspraken gemaakt over op welke momenten duikers dichtgezet en vervangen mogen worden en over de constructies gerelateerd aan het beheer en onderhoud.

Zo is in het kader van onderhoud aan de watergang voorzien in 2 bootinlaatplaatsen, cq vuilverzamelaatsen en een drijvend vuilopvangscherm. Ter plaatse van de nieuwe waterverbinding onder het viaduct wordt vanwege onderhoudsredenen de bodem in beton uitgevoerd.

Hoofdstuk 6 Planopzet en juridische aspecten

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de plansystematiek. Allereerst wordt de overgang van het analoge, 'papieren' bestemmingsplan naar een digitaal bestemmingsplan behandeld. Vervolgens wordt de standaardisering van de bestemmingsplannen toegelicht. In § 6.3 wordt ingegaan op de opzet van dit bestemmingsplan. Tenslotte wordt in § 6.4 aandacht gegeven aan de handhaving van de bestemmingsplanregels.

6.2 RO Standaarden 2008

Overgang van analoog naar digitaal

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening inwerking getreden (Wro). In de Wro is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten te digitaliseren. Dit betekent dat bestemmingsplannen alleen in digitale vorm rechtskracht kunnen krijgen. De papieren versie betreft in die gevallen slechts een verbeelding van de digitale versie (vandaar dat analoge plankaarten voortaan worden aangeduid als "verbeelding").

Dit bestemmingsplan wordt daarom digitaal en IMRO-gecodeerd opgesteld, zodat het is voorbereid om digitaal te worden gepubliceerd.

Standaardisering

Tevens is op 1 januari 2010 de Standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) in werking getreden. Deze standaardiseringregels hebben nadrukkelijk geen betrekking op de inhoud van de bestemmingsplannen, maar op de uiterlijke verschijningsvorm in zowel digitale als analoge vorm. Hierbij kan gedacht worden aan standaardregels voor benamingen, kleuren en verschijningsvorm van bestemmingen of aanduidingen, de opbouw van de planregels en legenda, regels m.b.t. de digitale en analoge verbeelding, etcetera. In dit bestemmingsplan zijn deze nieuwe regels eveneens doorgevoerd.

6.3 Planopzet

6.3.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en planregels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen juridische betekenis, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

De planregels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de plankaart te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de planregels in verband met de bestemmingsbepalingen. Per op de plankaart aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk planregels, welke specifiek voor die bestemming gelden.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierbij gaat het om planregels die op nagenoeg alle bestemmingen betrekking hebben en die vooral om praktische redenen zijn ondergebracht in dit hoofdstuk, alsmede een aantal specifieke planregels, waaronder een anti-dubbeltelbepaling en procedureregels.
- Tenslotte bevat hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels. Deze planregels bevatten onder meer het overgangsrecht en de titel.

6.3.2 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

De artikelen 1 en 2 bevatten begripsomschrijvingen respectievelijk planregels omtrent de wijze van meten. Het voert te ver om hier uitgebreid bij alle begrippen stil te staan, maar wel verdienen twee voor de dagelijkse gebruikspraktijk belangrijke begrippen nadere aandacht. Het betreft hier met name de begrippen bestemmingsvlak en aanduidingsvlak.

Bestemmingsvlak

Een bestemmingsvlak is een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde bestemming. De bij een bestemming behorende planregels gelden afzonderlijk voor elk bestemmingsvlak met die bestemming.

Aanduidingsvlak

Een aanduidingsvlak is een op de verbeelding aangegeven vlak waarvoor in de regels een 'bijzondere' regeling is opgenomen.

6.3.3 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Algemeen

De planregels bij de bestemmingen hebben voor elke bestemming dezelfde opbouw met achtereenvolgens, voor zover van toepassing, de volgende leden:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Enkelbestemmingen

Hierna volgt een korte toelichting en beschrijving van de verschillende bestemmingen in dit bestemmingsplan per hoofdgroep.

Artikel 3 Groen

Het in het plangebied voorkomende (openbaar) groen is als zodanig bestemd. Binnen deze bestemming zijn gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

Binnen deze bestemming zijn speelvoorzieningen toegestaan, waaronder (jeugd- en jongeren)ontmoetingsplaatsen zijn begrepen. Om snel in te kunnen spelen op de behoefte om dergelijke voorzieningen te realiseren zijn ze bij recht binnen deze bestemming toegestaan. Hierbij geldt een maximale hoogte van 4 m en een maximale oppervlakte per bouwwerk van 15 m². Tevens is via een afwijking de mogelijkheid opgenomen dat ondergeschikte gebouwen mogen worden gebouwd ten behoeve van nutsvoorzieningen, zoals trafohuisje,abri's, telefooncellen, kabelkasten en gemaalgebouwtjes. Tenslotte mogen parkeerplaatsen worden gerealiseerd, mits een omgevingsvergunning is verleend.

Voorts heeft deze bestemming een belangrijke functie in het beperken van geluidhinder afkomstig van de gereconstrueerde Amstellaan. Derhalve worden binnen de bestemming geluidwerende voorzieningen toegestaan. Ook worden de bestaande en in de vigerende situatie toegestane woningen door het toepassen van deze bestemming wegbestemd. Met de eigenaar van de woningen; woningcorporatie Rentree, zijn reeds afspraken gemaakt over de herstructurering van dit deel van de Rivierenwijk. Voor de woningen ten westen van de Amstellaan geldt dat deze reeds gesloopt zijn. Ook zijn reeds een aantal portiekflats ten oosten van de Amstellaan, ter hoogte van de Maasstraat, gesloopt. Voor de overige woningen ten oosten van de Amstellaan geldt dat deze worden gesloopt om uitvoering aan de reconstructie van de Amstellaan en de herstructureringsopgave te kunnen geven. Deze sloop zal eind 2012 plaatsvinden.

Binnen deze bestemming is een aanduiding 'geluidscherm' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding is de aanleg van een geluidscherm noodzakelijk om de geluidbelasting van de wegen ten opzichte van de woonwagenstandplaatsen tot een acceptabel niveau te beperken.

Artikel 4 Verkeer

De Amstellaan met het ruimtebeslag van na de reconstructie, is bestemd als Verkeer. Deze bestemming wordt binnen de gemeente Deventer als standaardbestemming gebruikt voor wegen met een doorstroombestemming. Dit in tegenstelling tot de hierna genoemde bestemming Verkeer - Verblijfsgebied, waarmee de woonstraten worden bestemd. Binnen de bestemming Verkeer zijn - net als binnen de bestemming Groen- geluidwerende voorzieningen toegestaan.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

De in het plangebied voorkomende woonstraten, straten en paden zijn als zodanig bestemd. Binnen deze bestemming Verkeer - Verblijfsgebied vallen naast de woonstraten ook groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, verblijfsvoorzieningen, kunstwerken en water. Net als in de bestemming Groen zijn geluidwerende voorzieningen en speelvoorzieningen toegestaan, waaronder (jeugd- en jongeren)ontmoetingsplaatsen. Tevens is via een afwijking de mogelijkheid opgenomen dat ondergeschikte gebouwen mogen worden gebouwd ten behoeve van nutsvoorzieningen, zoals trafohuisje,abri's, telefooncellen, kabelkasten en gemaalgebouwtjes.

Artikel 6 Wonen - Woonwagenstandplaats

De woonwagenstandplaatsen in het plangebied krijgen de bestemming Wonen - Woonwagenstandplaats. In de regels wordt, in verband met de geluidbelasting van de

wegen, voorgeschreven waar de woonwagens gesitueerd mogen worden. Verder is per woonwagen één vrijstaand bijgebouw toegestaan dat geplaatst dient te worden binnen het aanduidingsvlak bijgebouwen.

Artikel 7 Verkeer - Tijdelijke weg - Voorlopig

Dit is een voorlopige bestemming waarmee gedurende de afsluiting van de Amstellaan de ontsluiting van het plangebied mogelijk wordt gemaakt. Na ommekomst van de geldigheidstermijn zoals deze is opgenomen in de regels, zal de bestemming automatisch veranderen in de bestemming Groen (definitieve bestemming; zie hiervoor).

Dubbelbestemmingen

Artikel 8 Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied

Zoals reeds in paragraaf 5.2.1 van deze toelichting is opgemerkt, hebben enkele delen van het plangebied een hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Ter bescherming van deze archeologische waarden is de dubbelbestemming Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied opgenomen.

In deze bestemming worden regels gesteld, gericht op het beschermen van de in de bodem aanwezige archeologische waarden. Indien een aanvraag om omgevingsvergunning ziet op een bouwproject met een omvang van 100 m² en ten behoeve van het bouwproject graafwerkzaamheden, dieper dan 0,5 m onder maaiveld, moeten worden verricht, dan kunnen burgemeester en wethouders voordat zij een omgevingsvergunning verlenen, de aanvrager bij zijn aanvraag om omgevingsvergunning verplichten om een rapport te overleggen. In de rapportage moeten de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, zijn vastgelegd. Indien uit het rapport blijkt dat de archeologische waarden door het verlenen van de omgevingsvergunning worden verstoord, kunnen burgemeester en wethouders voorwaarden aan de omgevingsvergunning verbinden.

Het archeologie beleid van de gemeente Deventer is er opgebaseerd dat bij het aanvragen van een omgevingsvergunning voor locaties met een dubbelbestemming archeologie door de gemeente Deventer kosteloos een archeologisch advies wordt opgesteld. Dit advies dient als rapport.

Het advies wordt opgesteld als een bureaustudie. In deze bureaustudie wordt de archeologische verwachting van de locatie in detail bekeken. Op basis van historische bronnen en eerder archeologisch onderzoek wordt beschreven welke resten op de locatie worden verwacht, dit is de gespecificeerde verwachting van de locatie. Daarna wordt gekeken of op de locatie in het verleden al diep gebouwd of gegraven is, waardoor het archeologisch bodemarchief verstoord is. In de bureaustudie wordt verder uitgewerkt in hoeverre de nieuwe plannen het bodemarchief zullen verstoren. Op basis van deze gegevens wordt geadviseerd of archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. In de bureaustudie wordt uitgewerkt welke voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning.

Deze voorwaarden kunnen betrekking hebben op de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden. Daarnaast kan de verplichting om archeologisch onderzoek te laten uitvoeren door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg, als voorwaarde aan de omgevingsvergunning worden verbonden.

Ter voorkoming van de aantasting van waardevolle informatie in de bodem, is een verplichting opgenomen om een omgevingsvergunning aan te vragen voor het uitvoeren van

een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden die een verstorend effect op de archeologische waarden kunnen hebben. Aan deze omgevingsvergunning kunnen dezelfde verplichtingen worden verbonden als de verplichtingen die aan een omgevingsvergunning voor het oprichten van een bouwwerk kunnen worden verbonden en hiervoor beschreven zijn.

Voordat ten behoeve van de onderliggende bestemming kan worden gebouwd of gebruikt, zal moeten worden getoetst aan de op de gronden gelegen dubbelbestemming. Hieruit kan volgen dat een archeologische rapportage of omgevingsvergunning noodzakelijk is.

6.3.4 Hoofdstuk 3: Algemene regels

De algemene regels omvatten een aantal algemene en aanvullende regels die van toepassing zijn op de gronden behorende bij het onderhavige plangebied. Vanwege het algemene karakter van deze planregels zijn deze opgenomen in dit algemene hoofdstuk.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Door wijziging in de begrenzing van het bouwperceel zouden regelingen die aan het bouwperceel zijn verbonden, kunnen worden ontdoken. De anti-dubbeltelregel verhindert dat.

Artikel 10 Algemene bouwregels

In dit artikel wordt voor een aantal onderdelen verwezen naar de bouwverordening van de gemeente Deventer. Deze verwijzing is ondermeer van belang voor de van toepassing zijnde parkeernormen in het plangebied.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

In deze bepaling is beschreven welk gebruik van gronden en/of gebouwen moet worden aangemerkt als strijdig met het bestemmingsplan. Onder strijdig gebruik wordt in ieder geval het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting, als opslag, stort of bergplaats en ten behoeve van bewoning, tenminste als het gaat om bewoning van bijgebouwen, verboden.

Tevens is in dit artikel de algemene bepaling opgenomen voor het uitoefenen van een beroep of bedrijf aan huis. Dit is een beroeps- of bedrijfsactiviteit die op kleine schaal in een woning (of woonwagen) en/of de daarbij behorende bijgebouwen wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en de desbetreffende activiteit een ruimtelijke uitstraling heeft die in overeenstemming is met de woonfunctie ter plaatse.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel zijn een tweetal bepalingen opgenomen met betrekking tot bestemming-overschrijdende aanduidingen.

12.1 Geluidzone industrie

De geluidzone die ingevolge de Wet geluidhinder vanwege het bedrijventerrein 'Bergweide' voor een deel over het plangebied is gelegen, is vertaald met bovengenoemde gebiedsaanduiding. Binnen deze zone is de vestiging van geluidgevoelige gebouwen uitgesloten. Indien de op grond van de Wet geluidhinder geldende voorkeursgrenswaarde niet overschreden wordt of een hogere grenswaarde is vastgesteld, is de vestiging van geluidgevoelige gebouwen wel toegestaan.

12.2 Verwerkelijking in naaste toekomst

Deze gebiedsaanduiding is opgenomen voor de garageboxen en het bijbehorende voorterrein die zijn gesitueerd op het tracé van de beoogde oostelijke wijkontsluitingsweg. Deze garageboxen en bijbehorende voorterreinen worden met voorliggend bestemmingsplan wegbestemd. De gemeente is in onderhandeling met de eigenaren om de garageboxen te verwerven. Met deze aanduiding wordt aangegeven dat de gemeenteraad bereid is om het onteigeningstraject in te zetten indien de genoemde onderhandelingen niet het gewenste resultaat opleveren.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Deze bepaling voorziet in de mogelijkheid via ontheffing een afwijking van de in het plan genoemde maten toe te staan met maximaal 10% en om het profiel van wegen in geringe mate aan te passen.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

Deze bepaling voorziet in de mogelijkheid om overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening de situering, de vorm en de omvang van de op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlakken en bouwvlakken te wijzigen.

6.3.5 Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

Tenslotte zijn in het laatste hoofdstuk van de planregels de overgangs- en slotregels opgenomen. Ook deze regels hebben een algemeen karakter en zijn op het gehele plangebied van toepassing.

Artikel 15 Overgangsrecht

Deze bepaling regelt het regime van bebouwing en van gebruik van de grond dat strijdig is met het plan. Strijdigheid met het plan wordt voor zowel bebouwing als gebruik beoordeeld naar het moment waarop het plan in werking treedt.

Artikel 16 Slotregel

In het laatste artikel van het bestemmingsplan staat de benaming van dit bestemmingsplan vermeld.

6.4 Handhaving

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling daarvan in een bestemmingsplan heeft geen zin, indien na de vaststelling van het bestemmingsplan geen handhaving plaatsvindt. Daarom is het belangrijk om reeds ten tijde van het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de voorgeschreven regels. Vier factoren zijn van wezenlijk belang voor een goed handhavingsbeleid.

1. **Voldoende kenbaarheid van het plan**
Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. De wet bevat enkele waarborgen ten aanzien van de te volgen procedure: deze heeft in de bestemmingsplanprocedure een aantal inspraakmomenten ingebouwd.
2. **Voldoende draagvlak voor het beleid en de regeling in het plan**
De inhoud van het bestemmingsplan kan slechts gehandhaafd worden, indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund worden door de gebruikers van het plangebied. Uiteraard kan niet iedereen zich vinden in elk onderdeel van het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter wel wenselijk.
3. **Realistische en inzichtelijke regeling**
Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn; dat wil zeggen niet onnodig beperkend of inflexibel. Bovendien moeten de regels goed controleerbaar zijn. De planregels moeten niet meer regelen dan noodzakelijk is.
4. **Actief handhavingsbeleid**
Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de planregels niet worden nageleefd. Indien dit wordt nagelaten, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid.

Vornoemde onderwerpen zijn als uitgangspunt opgenomen en als richtlijn gehanteerd bij het opstellen van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

In artikel 3.1.6 lid 1, aanhef en onder f van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat onderzocht moet worden of een bestemmingsplan uitvoerbaar is. Allereerst wordt in § 7.2 ingegaan op de feitelijke en juridische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, daarna wordt in 7.3 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Vervolgens wordt in § 7.4 en 7.5. ingegaan op de 'maatschappelijke uitvoerbaarheid'.

7.2 Feitelijke en juridische uitvoerbaarheid

Met voorliggend bestemmingsplan worden een groot aantal woningen aan de oost- en westzijde van de Amstellaan wegbestemd. Aan de westzijde van de Amstellaan betreft het woningen die in het kader van de plannen rond de herstructurering van de Rivierenwijk reeds gesloopt zijn. Aan de oostzijde van de Amstellaan betreft het woningen die deels nog niet gesloopt zijn. De woningen worden op het moment echter tijdelijk verhuurd (onder andere in het kader van de Leegstandswet) en de sloop van de woningen staat gepland voor eind 2012. De sloop van de woningen zal in ieder geval plaatsvinden voordat de werkzaamheden aan de Amstellaan kunnen worden gestart (met uitzondering van een aantal voorbereidende werkzaamheden).

De gronden waarop de woningen staan of hebben gestaan zijn in eigendom bij woningbouwcorporatie Rentree. Met Rentree zijn afspraken gemaakt en is overeenstemming bereikt over de herstructurering van de Rivierenwijk in het algemeen en de reconstructie van de Amstellaan in het bijzonder.

Aangezien de woningen reeds gesloopt zijn of op korte termijn worden gesloopt en er afspraken zijn gemaakt met de eigenaar van de woningen, staat de feitelijke en juridische uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan vast.

Het plangebied voor zover dit een planologisch-juridisch kader biedt voor de oostelijke wijkontsluitingsweg, doorkruist een woonwagenkamp en een aantal garageboxen. De gronden waarop het woonwagenkamp staat, zijn in eigendom van de gemeente. In het kader van voorliggend bestemmingsplan is gezocht naar een oplossing voor het hervestigen van het woonwagenkamp. De nieuwe locatie is gevonden ten westen van de nieuwe oostelijke wijkontsluitingsweg.

De gronden waarop de garageboxen staan, zijn niet in eigendom bij de gemeente. De gemeente voert onderhandelingen met de eigenaren van de garageboxen. Indien de onderhandelingen niet tot het gewenste resultaat leiden, zal de gemeente een onteigeningstraject starten. Hiertoe is op de verbeelding de aanduiding 'wro-zone - verwerkelijking in de naaste toekomst' opgenomen. De gemeente gaat er echter vooralsnog vanuit dat de garageboxen minnelijk kunnen worden verworven.

Voor de oostelijke wijkontsluitingsweg en het viaduct op de kruising van de Amstellaan met het Venenplantsoen geldt dat er een grondruil met het Waterschap nodig is. Deze grondruil zal na de uitvoering van de plannen geëffectueerd worden.

7.3 Economische uitvoerbaarheid

De kosten van de reconstructie van de Amstellaan worden gedekt door uit de volgende vijf dekkingsbronnen:

- Reserve uit de As-Binnenstad-Colmschate (reeds beschikte VROM-subsidie);
- Reserve Gemeentelijke Investerings, begroting 2011-2014;
- Provinciale middelen 'Investeren met Gemeenten'. Deze subsidie is inmiddels beschikt;
- Bijdrage Rentree in de wijkverbindingen. Deze bijdrage is verankerd in de uitvoeringsovereenkomst tussen de gemeente en Rentree;
- Vogelaargelden die zijn verleend voor de Rivierenwijk (Rivierenwijk is een Vogelaarwijk).

Het bestemmingsplan is daarmee economisch uitvoerbaar.

7.4 Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

7.4.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met betrokken waterschappen en diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Buiten het formele, wettelijk verplichte vooroverleg is het bestemmingsplan ook toegezonden aan diverse overige instanties.

Het vooroverleg is gevoerd met de volgende instanties:

- f. Provinciale ambtelijke organisatie Overijssel
- g. VROM inspectie Oost
- h. NV Nederlandse Spoorwegen
- i. Pro Rail
- j. Waterschap Groot Salland
- k. Veiligheidsregio IJsselland
- l. Brandweer en Hulpverleningsdienst
- m. Deventer Bomenstichting
- n. Rentree

Een reactie is ontvangen van de provinciale ambtelijke organisatie Overijssel, de VROM-inspectie Oost, Waterschap Groot Salland en de Veiligheidsregio IJsselland. Deze reacties worden hieronder samengevat en beantwoord.

7.4.2 Vooroverleg ex artikel 3.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Provinciale ambtelijke organisatie Overijssel

Samenvatting

Het plan past in de provinciale lijst van categorieën waarvoor vooroverleg niet noodzakelijk is. De Provincie geeft aan daarom vooroverleg niet nodig te achten.

Beantwoording

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie van de provincie Overijssel leidt niet tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

VROM inspectie Oost

Samenvatting

De VROM-Inspectie heeft inhoudelijk niet gereageerd op het bestemmingsplan Amstellaan e.o. dat conform artikel 3.1.1. Bro ter advisering is aangeboden.

De reden hiervan is te vinden in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Hierin is onder andere opgenomen dat vertrouwen in medeoverheden de basis is voor het meer neerleggen van beslissingen dichterbij de burger. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via de wet- en regelgeving opgedragen worden aan andere overheden door hen goed worden behartigd. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen.

Daarnaast is op 1 januari 2012 de VROM-Inspectie samengevoegd met de Inspectie V&W tot de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT heeft geen adviserende en coördinerende rol met betrekking tot de advisering op voorontwerp ruimtelijke plannen.

Dit heeft als gevolg dat :

- gemeenten na 1 januari 2012 geen gecoördineerd rijksadvies op een voorontwerpplan meer ontvangen.
- De VROM-Inspectie vanaf heden inhoudelijk niet meer op nieuw toegezonden plannen zal reageren.

Beantwoording

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie van de Vrom-inspectie leidt niet tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Waterschap Groot Salland

Samenvatting

- a. De plannen voor de plannen voor de Amstellaan zijn in nauwe samenwerking met ons tot stand gekomen. Alle wateraspecten zijn op een goede manier besproken. Aan een groot aantal van de wensen van het waterschap is voldaan en die zijn goed opgenomen in het bestemmingsplan. Bij sommige onderdelen van de waterparagraaf moet nog een tekst opgenomen worden uit de standaard waterparagraaf.
- b. In de waterparagraaf ontbreekt de verlaging van het waterpeil in de Oostelijke vijver van het Venenplantsoen.
- c. In verbeelding van het bestemmingsplan zijn de vijvers bestemd als groen. Hierdoor lijkt

het dat het gele vlak van de nieuwe woonwagenstandplaatsen volledig over de vijver heen gaat. Kan de nieuwe contour van de vijver ook zichtbaar worden gemaakt?

Beantwoording

- a. De opmerkingen op de waterparagraaf zijn in de tekst verwerkt.
- b. In de waterparagraaf is opgenomen dat het waterpeil in de oostelijke vijver van het Venenplantsoen wordt verlaagd naar 4,25m + NAP.
- c. Bij het kiezen van de bestemmingen is er voor gekozen om de vijvers te bestemmen als 'Groen'. De reden hiervoor is dat de exacte locatie van het water nog niet bekend is. In de bestemming Groen zijn ook waterlopen en waterpartijen, met de daarbij behorende bruggen, dammen, duikers, kades, taluds, beschoeiingen toegestaan.
De ondergrond op de verbeelding bij het bestemmingsplan is de kadastrale kaart gecombineerd met de Grootchalige basiskaart Nederland (GBKN). De gegevens die op de ondergrond staan hebben juridisch geen status in het bestemmingsplan. De ondergrond betreft de huidige situatie. Helaas kan de ondergrond op voorhand niet gewijzigd worden.

Conclusie

De reactie van het waterschap heeft geleid tot het aanpassen van het bestemmingsplan. De waterparagraaf in de toelichting is op de opgemerkte punten aangepast.

7.4.3 Informeel vooroverleg

Veiligheidsregio IJsselland

Samenvatting

- a. Het plangebied wordt in voldoende mate gedekt door de sirenes van het Waarschuwings- en Alarmerings Systeem (WAS). In het plangebied is geen sprake van een overstromingsrisico. Ook worden er binnen het plangebied geen gevaarlijke stoffen vervoerd over de N344 en de N348. Ten slotte blijkt dat de bereikbaarheid van de naastgelegen wijk en het nabijgelegen spoorwegemplacement afneemt, maar dat deze wel binnen de norm blijven;
- b. De Veiligheidsregio adviseert om in overleg met de hulpdiensten (lokale brandweer, politie en de GHOR) te zorgen voor een goede bereikbaarheid tijdens en na de reconstructie;
- c. Tevens wordt geadviseerd om in het bestemmingsplan te verwijzen naar het gemeentelijk beleid op het gebied van prioriteitswegen voor de hulpdiensten en de reconstructie te toetsen aan dit beleid;
- d. Ten slotte wordt geadviseerd om het bedrijf Descol kunststof chemie B.V. in het bestemmingsplan op te nemen als risicobron voor het plangebied.

Beantwoording

- a. Deze reacties worden voor kennisgeving aangenomen;
- b. Ten tijde van de werkzaamheden wordt ervoor gezorgd dat de bereikbaarheid van de wijk maar ook de doorstroming van het Hanzetracé voldoende blijft. De hulpdiensten worden hierbij betrokken. Voor de situatie na de reconstructie zie de beantwoording onder 3.
- c. Op het gebied van prioriteitswegen kent de gemeente het vastgestelde beleid

“Bluswatervoorziening en bereikbaarheid” waarmee bij deze ontwikkeling rekening moet worden gehouden. In de toelichting van het bestemmingsplan zal naar dit stuk worden verwezen. De nieuwe situatie is getoetst aan de deze nota door de hulpdiensten. Het aanrijden via twee verschillende windrichtingen naar onder andere het spoorwegemplacement blijft binnen de normtijden. In de aansluitende plangebieden moet echter gewaarborgd worden en blijven dat het aanrijden via de nieuwe routing, gebruik makend van de nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Snipperlingsdijk mogelijk blijft. Hierover wordt contact onderhouden met de hulpdiensten.

- d. Het 1% letaliteitsgebied van het bedrijf Descol Kunststof chemie is door middel van een kwantitatieve risicoanalyse bepaald op 362 meter. Dit invloedsgebied reikt in het plangebied tot juist de noordzijde van de Snipperlingsdijk. Binnen dit gebied bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen. Strikt genomen behoeft met deze risicobron op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen geen rekening te worden gehouden. Aan verkeersdeelnemers wordt in het kader van het voornoemde Besluit immers niet getoetst. Om aan de vooroverlegreactie tegemoet te komen kan worden vermeld dat de reconstructie is gericht op een betere doorstroming van het verkeer binnen het plangebied. Dit komt de bereikbaarheid en zelfredzaamheid ten goede. De bereikbaarheid van Descol Kunststof Chemie B.V. voor de hulpdiensten wijzigt niet door dit plan. Binnen het plangebied, bevinden zich 4 woonwagendplaatsen. Door de nieuwe gebiedsontsluitingsweg die vanaf de Snipperlingsdijk is aangegeven verbetert voor deze nu reeds aanwezige woonwagendplaatsen de mogelijkheid om van de risicobron af te vluchten. Voor wat betreft het aspect externe veiligheid in relatie tot het bedrijf Descol Kunststof Chemie B.V. is er sprake van een verbetering.

Conclusie

De vooroverlegreactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. In de toelichting wordt ingegaan op het beleid met betrekking tot bereikbaarheid van hulpdiensten.

7.5 Zienswijzen

Op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening zal het ontwerp bestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze termijn kan een ieder een zienswijze indienen. In een Reactienota 'zienswijzen' zal de gemeente eventueel ingediende zienswijzen van een beantwoording voorzien. De Reactienota zal tegelijk met het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Planregels

vastgesteld bestemmingsplan Amstellaan e.o.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze planregels wordt verstaan onder:

1.1 *plan:*

het bestemmingsplan Amstellaan e.o., van de gemeente Deventer;

1.2 *bestemmingsplan:*

de geometrische bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.P261-VG01 met bijbehorende regels en bijlagen;

1.3 *aanbouw:*

een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van, maar een functionele eenheid vormt met het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;

1.4 *aanduiding:*

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.5 *aanduidingsgrens:*

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.6 *bebouwing:*

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.7 Bed and Breakfast-voorziening:

een aan de woonfunctie ondergeschikte toeristisch-recreatieve voorziening, gericht op het bieden van de mogelijkheid tot overnachting en het serveren van ontbijt. Hieronder wordt niet verstaan overnachting, noodzakelijk in verband met het verrichten van tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid of permanente kamerverhuur;

1.8 beroep of bedrijf aan huis:

een beroep of bedrijf dat in of bij een woning wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

1.9 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.10 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.11 bevoegd gezag

bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning.

1.12 bijgebouw:

een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in zowel functioneel als architectonisch opzicht ondergeschikt is aan en ten dienste staat van het hoofdgebouw;

1.13 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.14 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.15 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.16 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel;

1.17 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee de gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.18 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.19 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.20 geluidzone industrie:

de met de (gebieds)aanduiding 'geluidzone-industrie' aangegeven zone, zoals bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder;

1.21 peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;

- b. voor een bouwwerk op een perceel waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het aansluitend afgewerkte terrein ter hoogte van die hoofdingang, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven.

1.22 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling;

1.23 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan een seksbioscoop of sekstheater, een seksautomatenhal, een prostitutiebedrijf, waaronder tevens begrepen een parenclub en een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.24 Staat van beroeps- of bedrijfsactiviteiten aan huis

een in de bijlage(n) opgenomen en van de planregels deel uitmakende lijst van beroeps- of bedrijfsactiviteiten aan huis;

1.25 uitbouw:

een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welk gebouw onderscheiden kan worden van, maar een functionele eenheid vormt met het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;

1.26 voorgevel:

de naar de weg gekeerde gevel van een gebouw of, indien het een gebouw betreft met meer dan één naar de weg gekeerde gevels, de gevel die kennelijk als zodanig moet worden aangemerkt;

1.27 weg:

weg als bedoeld in artikel 1, eerste artikel onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.28 Wet ruimtelijke ordening:

Wet van 1 juli 2008 (Stb. 2006, 566) houdende vaststelling van nieuwe planregels omtrent de ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.29 wijziging:

een wijziging als bedoeld in artikel 3.6 lid 1 sub a van de Wet ruimtelijke ordening;

1.30 woning/wooneenheid:

een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van personen;

1.31 Woningwet:

Wet van 29 augustus 1991, Stb. 439, tot herziening van de Woningwet, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.32 woonwagen:

voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een woonwagenstandplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst (zoals bedoeld in artikel 1 onder e van de Woningwet);

1.33 woonwagenstandplaats:

een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten (zoals bedoeld in artikel 1 onder h van de Woningwet);

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, bermen en beplanting;
- b. geluidwerende voorzieningen;
- c. voet- en rijwielpaden, verhardingen;
- d. parkeervoorzieningen, uitsluitend conform het gestelde in artikel 3.4.1;
- e. speelvoorzieningen, waaronder begrepen (jeugd- en jongeren)ontmoetingsplaatsen;
- f. waterlopen en waterpartijen, met de daarbij behorende bruggen, dammen, duikers, kades, taluds, beschoeiingen e.d.;
- g. nutsvoorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

- a. Op de tot 'Groen' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken die ten dienste staan van deze bestemming.

3.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. uitsluitend gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen zijn toegestaan, met dien verstande dat:
 1. de bouwhoogte niet meer dan 4 m mag bedragen;
 2. de oppervlakte per gebouw niet meer dan 15 m² mag bedragen.

3.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en wegverlichting mag niet meer dan 8 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van ballenvangers mag niet meer dan 5 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 m bedragen;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' is een geluidscherm toegestaan met een bouwhoogte die niet minder mag bedragen dan met de aanduiding 'minimale bouwhoogte' is aangegeven;
- e. de oppervlakte van een speelvoorziening mag niet meer dan 15 m² bedragen.

3.3 Afwijken van de bouwregels

3.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3.2.2 onder a en worden toegestaan dat een ondergeschikt gebouw wordt gebouwd ten behoeve van een nutsvoorziening, mits:

- a. de oppervlakte niet meer dan 15 m² bedraagt;
- b. de bouwhoogte niet meer dan 4 m bedraagt.

3.3.2 Toepassingsvoorwaarden

De in het vorige lid genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- e. de parkeersituatie
- f. de sociale veiligheid.

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

3.4.1 Bevoegdheid

Met een omgevingsvergunning, zoals bedoeld in artikel 3.1 onder d, kan worden toegestaan dat gronden worden gebruikt ten behoeve van parkeervoorzieningen.

3.4.2 Toepassingsvoorwaarden

De in het vorige lid genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend:

- a. indien de noodzaak hiervan is aangetoond;
- b. mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het straat- en bebouwingsbeeld en de groenstructuur.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. kunstwerken;
- d. groenvoorzieningen;
- e. geluidwerende voorzieningen;
- f. speelvoorzieningen, waaronder begrepen (jeugd- en jongeren)ontmoetingsplaatsen;
- g. parkeervoorzieningen;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. watergangen en andere waterpartijen;
- j. bruggen, duikers en faunapassages.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de tot 'Verkeer' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken die ten dienste staan van deze bestemming.

4.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende regel:

- a. uitsluitend gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen zijn toegestaan, met dien verstande dat:
 1. de bouwhoogte niet meer dan 4 m mag bedragen.
 2. de oppervlakte per gebouw niet meer dan 15 m² mag bedragen.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en wegverlichting mag niet meer dan 8 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van ballenvangers mag niet meer dan 5 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 m bedragen.

4.3 Afwijken van de bouwregels

4.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 4.2.2 onder a en worden toegestaan dat een ondergeschikt gebouw wordt gebouwd ten behoeve van een nutsvoorziening, mits:

- a. de bouwhoogte niet meer dan 4 m bedraagt;

- b. de oppervlakte niet meer dan 15 m² bedraagt.

4.3.2 Toepassingsvoorwaarden

De in het vorige lid genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- e. de parkeersituatie;
- f. de sociale veiligheid.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend:

- a. een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woonstraten;
- b. verblijfsvoorzieningen, waaronder pleinen;
- c. voet- en rijwielpaden;
- d. een onderdoorgang, ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang';
- e. kunstwerken
- f. groenvoorzieningen;
- g. geluidwerende voorzieningen;
- h. speelvoorzieningen, waaronder begrepen (jeugd- en jongeren)ontmoetingsplaatsen;
- i. parkeervoorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen;
- k. watergangen en andere waterpartijen;
- l. bruggen, duikers en faunapassages.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Op de tot 'Verkeer - Verblijfsgebied' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken die ten dienste staan van deze bestemming.

5.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende regel:

- a. uitsluitend gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen zijn toegestaan, met dien verstande dat:
 1. de bouwhoogte niet meer dan 4 m mag bedragen;
 2. de oppervlakte per gebouw niet meer dan 15 m² mag bedragen.

5.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en wegverlichting mag niet meer dan 8 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van ballenvangers mag niet meer dan 5 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige gebouwen, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 m bedragen.

5.3 Afwijken van de bouwregels

5.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 5.2.2 onder a en worden toegestaan dat een ondergeschikt gebouw wordt gebouwd ten behoeve van een nutsvoorziening, mits:

- a. de bouwhoogte niet meer dan 4 m bedraagt;
- b. de oppervlakte niet meer dan 15 m² bedraagt.

5.3.2 Toepassingsvoorwaarden

De in het vorige lid genoemde ontheffing kan slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- e. de parkeersituatie;
- f. de sociale veiligheid.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend:

- a. een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

Artikel 6 Wonen - Woonwagenstandplaats

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - Woonwagenstandplaats' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woonwagenstandplaatsen, al dan niet in combinatie met een beroep of bedrijf aan huis conform het gestelde in artikel 11.2;

en de daarbij behorende

- b. groenvoorzieningen in de vorm van tuinen, erven, plantsoenen, groenstroken;
- c. verkeersvoorzieningen in de vorm van inritten, parkeer- en ontsluitingsvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

- a. Op de tot 'Wonen - Woonwagenstandplaats' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken die ten dienste staan van deze bestemming.

6.2.2 Woonwageng

Voor het bouwen van woonwagens gelden de volgende regels:

- a. woonwagens zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'bouwvlak';
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal woonwagenstandplaatsen' is ten hoogste het aantal woonwagenstandplaatsen toegestaan zoals is aangeduid;
- c. in afwijking van en in aanvulling op het bepaalde onder a en b, is de plaatsing van woonwagens niet eerder toegestaan dan nadat het geluidscherm als bedoeld in artikel 3.2.3 onder d, 7.2.3 onder c en 7.8.3 onder c is aangelegd;
- d. de bouwhoogte van een woonwagen mag niet meer dan 4,5 m bedragen;
- e. de oppervlakte van een woonwagen, inclusief aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen, mag niet meer dan 120 m² bedragen.

6.2.3 Aanbouwen uitbouwen en bijgebouwen

Voor het bouwen van aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen gelden de volgende regels:

- a. bijgebouwen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen';
- b. de bouwhoogte van aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen mag niet meer dan 3 m bedragen;
- c. de totale oppervlakte van de aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen mag niet meer dan 20 m² bedragen.

6.2.4 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen, met dien verstande dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, vóór de naar de weg gekeerde gevel(s) c.q. het verlengde daarvan niet meer dan 1 m mag bedragen;

6.3 Specifieke gebruiksregels

6.3.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend:

- a. de plaatsing van caravans;
- b. de uitoefening van enige vorm van handel en/of bedrijf, anders dan het bepaalde in artikel 11.2.

Artikel 7 Verkeer - Tijdelijke weg - Voorlopig

7.1 Bestemmingsomschrijving voorlopige bestemming

De voor 'Verkeer - Tijdelijke weg - Voorlopig' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. kunstwerken;
- d. groenvoorzieningen;
- e. geluidwerende voorzieningen;
- f. speelvoorzieningen, waaronder begrepen (jeugd- en jongeren)ontmoetingsplaatsen;
- g. parkeervoorzieningen;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. watergangen en andere waterpartijen;
- j. bruggen, duikers en faunapassages.

7.2 Bouwregels voorlopige bestemming

7.2.1 Algemeen

Op de tot 'Verkeer - Tijdelijke weg - Voorlopig' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken die ten dienste staan van deze bestemming.

7.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende regel:

- a. uitsluitend gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen zijn toegestaan, met dien verstande dat:
 1. de bouwhoogte niet meer dan 4 m mag bedragen.
 2. de oppervlakte per gebouw niet meer dan 15 m² mag bedragen.

7.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en wegverlichting mag niet meer dan 8 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van ballenvangers mag niet meer dan 5 m bedragen;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' is een geluidscherm toegestaan met een bouwhoogte die niet minder mag bedragen dan met de aanduiding 'minimale bouwhoogte' is aangegeven;
- d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 m bedragen.

7.3 Afwijken van de bouwregels voorlopige bestemming

7.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 7.2.2 onder a en worden toegestaan dat een ondergeschikt gebouw wordt gebouwd ten behoeve van een nutsvoorziening, mits:

- a. de bouwhoogte niet meer dan 4 m bedraagt;
- b. de oppervlakte niet meer dan 15 m² bedraagt.

7.3.2 Toepassingsvoorwaarden

De in het vorige lid genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- e. de parkeersituatie;
- f. de sociale veiligheid.

7.4 Specifieke gebruiksregels voorlopige bestemming

7.4.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend:

- a. een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

7.5 Geldigheidstermijn van de voorlopige bestemming

De termijn waarvoor de voorlopige bestemming geldt, bedraagt 4 jaar, gerekend vanaf de dag van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

7.6 Wijzigingsbevoegdheid voorlopige bestemming

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de bestemming Verkeer - Tijdelijke weg - Voorlopig te wijzigen in de bestemming Groen voordat de in artikel 7.5 genoemde termijn verlopen is.

7.7 Bestemmingsomschrijving definitieve bestemming

De voor Verkeer - Tijdelijke weg - Voorlopig aangewezen gronden zijn na afloop van de geldigheidstermijn als bedoelde in 7.5, bestemd voor 'Groen', meer in het bijzonder voor:

- a. groenvoorzieningen, bermen en beplanting;
- b. geluidwerende voorzieningen;

- c. voet- en rijwielpaden, verhardingen;
- d. parkeervoorzieningen, uitsluitend conform het gestelde in artikel 7.10.1;
- e. speelvoorzieningen, waaronder begrepen (jeugd- en jongeren)ontmoetingsplaatsen;
- f. waterlopen en waterpartijen, met de daarbij behorende bruggen, dammen, duikers, kades, taluds, beschoeiingen e.d.;
- g. nutsvoorzieningen.

7.8 *Bouwregels definitieve bestemming*

7.8.1 *Algemeen*

- a. Op de tot 'Verkeer - Tijdelijke weg - Voorlopig' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken die ten dienste staan van deze bestemming.

7.8.2 *Gebouwen*

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. uitsluitend gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen zijn toegestaan, met dien verstande dat:
 - 1. de bouwhoogte niet meer dan 4 m mag bedragen;
 - 2. de oppervlakte per gebouw niet meer dan 15 m² mag bedragen.

7.8.3 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en wegverlichting mag niet meer dan 8 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van ballenvangers mag niet meer dan 5 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 m bedragen;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' is een geluidscherm toegestaan met een bouwhoogte die niet minder mag bedragen dan met de aanduiding 'minimale bouwhoogte' is aangegeven;
- e. de oppervlakte van een speelvoorziening mag niet meer dan 15 m² bedragen.

7.9 *Afwijken van de bouwregels definitieve bestemming*

7.9.1 *Bevoegdheid*

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 7.8.2 onder a en worden toegestaan dat een ondergeschikt gebouw wordt gebouwd ten behoeve van een nutsvoorziening, mits:

- a. de oppervlakte niet meer dan 15 m² bedraagt;
- b. de bouwhoogte niet meer dan 4 m bedraagt.

7.9.2 *Toepassingsvoorwaarden*

De in het vorige lid genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;

- d. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- e. de parkeersituatie
- f. de sociale veiligheid.

7.10 Afwijken van de gebruiksregels definitieve bestemming

7.10.1 Bevoegdheid

Met een omgevingsvergunning, zoals bedoeld in artikel 7.7 onder d, kan worden toegestaan dat gronden worden gebruikt ten behoeve van parkeervoorzieningen.

7.10.2 Toepassingsvoorwaarden

De in het vorige lid genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend:

- a. indien de noodzaak hiervan is aangetoond;
- b. mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het straat- en bebouwingsbeeld en de groenstructuur.

Artikel 8 Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische verwachtingswaarden.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Archeologisch rapport

Onverminderd de bouwregels bij de andere in artikel 8.1 bedoelde bestemmingen, is de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk of bouwwerken:

- a. met een oppervlakte groter dan 100 m²;
- b. waarbij benodigde grondingrepen, zoals graafwerkzaamheden en heiwerkzaamheden, dieper zijn dan 0,5 m onder maaiveld, en
- c. die worden gebouwd op en/of in de gronden als bedoeld in artikel 8.1,

verplicht een rapport over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bestuursorgaan dat bevoegd is die vergunning te verlenen in voldoende mate is vastgesteld, tenzij:

- a. het bouwen uitsluitend betrekking heeft op de vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder maaiveld, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering, of
- b. de archeologische waarde van het terrein naar het oordeel van het bestuursorgaan dat bevoegd is die vergunning te verlenen al voldoende vaststaat.

8.2.2 Koppelen voorschriften

Indien uit het in het vorige lid genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen een of meerdere van de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten of archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij die voorschriften te stellen kwalificaties.

8.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.3.1 Vergunningplicht

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden:

- a. op en in de gronden als bedoeld in artikel 8.1, en
- b. over een oppervlakte van meer dan 100 m²,

de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
- b. het verlagen van de bodem of het afgraven van gronden;
- c. het uitvoeren van graafwerkzaamheden en grondbewerkingen;
- d. het aanbrengen van beplanting die dieper wortelt dan 0,50 m.;
- e. het aanleggen of verharden van wegen, rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- f. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- g. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen,

voor zover deze werken of werkzaamheden bodemverstoringen met een diepte van meer dan 0,50 m onder maaiveld tot gevolg hebben.

8.3.2 Uitzonderingen

Het in artikel 8.3.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden:

- a. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. in het kader van archeologisch onderzoek en/of het doen van opgravingen, mits verricht door een ter zake deskundige;
- c. indien op basis van door een deskundige uitgevoerd bureauonderzoek of inventariserend veldonderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen behoudenswaardige archeologische monumenten of waarden aanwezig zijn;
- d. die noodzakelijk zijn met het oog op het realiseren van een bouwwerk, waarvoor een omgevingsvergunning is verleend;
- e. waarmee is begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van dit plan indien daarvoor geen vergunning vereist was;
- f. waarmee op grond van een omgevingsvergunning of ontgrondingvergunning is of mag worden begonnen ten tijde van de inwerkingtreding worden van het plan.

8.3.3 *Archeologisch rapport*

De aanvrager van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 8.3.1 is verplicht een rapport over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bestuursorgaan dat bevoegd is die vergunning te verlenen in voldoende mate is vastgesteld, tenzij de archeologische waarde van het terrein naar het oordeel van het bestuursorgaan dat bevoegd is die vergunning te verlenen al voldoende vaststaat.

8.3.4 *Toepassingsvoorwaarden*

De in artikel 8.3.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien de betrokken archeologische waarden door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voorschriften te verbinden.

8.4 **Wijzigingsbevoegdheid**

8.4.1 *Wijzigingsregels*

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen door de bestemmingsvlakken 'Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied' naar ligging te verschuiven of naar omvang te vergroten of te verkleinen en in voorkomend geval uit het plan te verwijderen, indien als gevolg van een nader archeologisch onderzoek is gebleken dat de archeologische waarden van de gronden al dan niet behoudenswaardig zijn of al dan niet langer aanwezig zijn.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10 Algemene bouwregels

10.1 Regels bouwverordening

De regels van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a. de richtlijnen voor het verlenen van ontheffing van de stedenbouwkundige regels;
- b. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
- c. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- d. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
- e. de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden;
- f. de ruimte tussen bouwwerken.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

11.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
- b. het gebruik van onbebouwde gronden als opslag-, stort- of bergplaats van machines, voer- en vaartuigen en andere al of niet afgedankte stoffen, voorwerpen en producten, tenzij dit gebruik verband houdt met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden;
- c. het gebruik van bijgebouwen ten behoeve van bewoning.

11.2 Beroep of bedrijf aan huis

Gebruik van ruimten binnen een woning (i.c. hoofdgebouw, aanbouwen, uitbouwen en/of bijgebouwen) ten behoeve van een beroep of bedrijf aan huis wordt overeenkomstig de bestemming aangemerkt, voor zover dit gebruik ondergeschikt blijft aan de woonfunctie en mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- a. het gebruik dient qua aard, milieubelasting en uitstraling te passen in een woonomgeving;
- b. alleen beroepen of bedrijven zijn toegestaan die in de van deze planregels deel uitmakende bijlage I Staat van beroeps- of bedrijfsactiviteiten aan huis zijn aangeduid als milieu-categorie 1, of beroepen en bedrijven die gezien de gevolgen daarvan voor de omgeving redelijkerwijs met deze bedrijven kunnen worden gelijkgesteld;
- c. het gebruik mag geen nadelige invloed op de normale afwikkeling van het verkeer en geen nadelige toename van de parkeerbehoefte hebben;
- d. maximaal 35% van het vloeroppervlak van de woning (met in begrip van de gerealiseerde aan- en uitbouwen en bijgebouwen), tot ten hoogste (en in totaal) 50 m² mag worden gebruikt voor het aan huis verbonden beroep of bedrijf;
- e. er mag geen detailhandel of groothandel plaatsvinden;
- f. er mag geen horeca plaatsvinden, met dien verstande dat in afwijking hiervan een Bed and breakfast mag worden gerealiseerd mits:
 1. de toeristisch recreatieve overnachtingsmogelijkheid niet als zelfstandige wooneenheid functioneert (de realisatie van een aparte kookgelegenheid is niet toegestaan);
 2. het authentieke uiterlijk of de verschijningsvorm van de woning wordt gehandhaafd;
 3. het maximaal aantal bedden ten dienste van de Bed and breakfast niet meer dan 4 bedraagt.
- g. er mag geen seksinrichting worden opgericht;
- h. het beroep of bedrijf dient door een bewoner van de woning te worden uitgeoefend.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

12.1 Geluidzone industrie

12.1.1 Aanduidingsregels

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' zijn de gronden, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting op nieuwe geluidgevoelige bebouwing als gevolg van industrielawaai en mede bestemd voor de bescherming en instandhouding van de geluidsruimte in verband met de nabijheid van een inrichting als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder.

12.1.2 Bouwregels

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' is de bouw van geluidgevoelige bebouwing als bedoeld in de Wet geluidhinder uitsluitend toegestaan indien de geluidbelasting vanwege het industrieterrein op de gevels van deze geluidgevoelige bebouwing niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

12.2 Verwerkelijking in naaste toekomst

Ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone - verwerkelijking in naaste toekomst' wordt de verwezenlijking van de bestemmingen in de naaste toekomst, zoals bedoeld in artikel 3.4 van de Wet ruimtelijke ordening, noodzakelijk geacht.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

13.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- a. de gegeven maten, afmetingen en percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsregels en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. de bestemmingsregels en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

14.1 Bevoegdheid

14.1.1 Wijziging bestemmings- en bouwvlakken

Burgemeester en wethouders kunnen het plan overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 lid 1 sub a van de Wet ruimtelijke ordening wijzigen in die zin dat de situering en de vorm van de aangegeven bestemmingsvlakken worden gewijzigd, mits:

- a. de geluidsbelasting vanwege het weg - en railverkeer van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeurgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde;
- b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 1. het straat- en bebouwingsbeeld;
 2. de woonsituatie;
 3. de verkeersveiligheid;
 4. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
 5. de sociale veiligheid.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

15.1 Overgangsrecht bouwwerken

15.1.1 Algemeen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

15.1.2 Afwijking

Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

15.1.3 Uitzondering

Het bepaalde in 15.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

15.2 Overgangsrecht gebruik

15.2.1 Algemeen

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

15.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in 15.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

15.2.3 Onderbroken gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in 15.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

15.2.4 Uitzondering

Het bepaalde in 15.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 16 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als Regels van het bestemmingsplan Amstellaan e.o.'.

vastgesteld bestemmingsplan Amstellaan e.o.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Staat van beroeps- of bedrijfsactiviteiten aan huis