

## **Bedrijvenpark A1, 1e partiële herziening**

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1 INLEIDING</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding en doel van het plan	7
1.2 Ligging plangebied	8
1.3 Geldend bestemmingsplan	9
<b>Hoofdstuk 2 INHOUD VAN DE HERZIENING</b>	<b>11</b>
<b>Hoofdstuk 3 BELEIDSKADER</b>	<b>13</b>
3.1 Inleiding	13
3.2 Europees beleid	13
3.3 Rijksbeleid	14
3.4 Provinciaal beleid	17
3.5 Regionaal beleid	20
3.6 Gemeentelijk beleid	22
3.7 Afspraken tussen gemeenten Deventer en Gorssel	25
<b>Hoofdstuk 4 BESCHRIJVING BEDRIJVENPARK A1</b>	<b>27</b>
4.1 Inleiding	27
4.2 Doelstellingen Bedrijvenpark A1	27
4.3 Uitgangspunten en hoofdkenmerken voor Bedrijvenpark A1	28
4.4 Behoefteraming	30
4.5 Inrichting van Bedrijvenpark A1	32
4.6 Aanleg, realisatie en beheer	44
<b>Hoofdstuk 5 PLANOLOGISCHE EN MILIEUTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN</b>	<b>47</b>
5.1 Milieueffectrapportage 2008	47
5.2 Waterhuishouding	47
5.3 Ecologie	49
5.4 Archeologie, landschap en cultuurhistorie	56
5.5 Verkeer	59
5.6 Bodemkwaliteit	60
5.7 Geluid	60
5.8 Luchtkwaliteit	61
5.9 Externe veiligheid	62
5.10 Leidingen en straalpaden	66
5.11 Sociale veiligheid	67
<b>Hoofdstuk 6 JURIDISCHE PLANOPZET</b>	<b>69</b>
6.1 Planopzet	69
6.2 Bestemmingen	69
6.3 Bijzondere bepalingen	73

ning

<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>	<b>75</b>
<b>Hoofdstuk 8</b>	<b>MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</b>	<b>77</b>
8.1	Vooroverleg conform artikel 3.1.1. Bro	77
8.2	Zienswijzen	77



*ning*

# **Toelichting**



## Hoofdstuk 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding en doel van het plan

De gemeente Deventer kampt al geruime tijd met een groot tekort aan ruimte voor bedrijven. De voorraad uitgeefbaar bedrijventerrein is nagenoeg geheel uitgeput. Ondanks inspanningen om binnen de bestaande bedrijventerreinen door herinrichting en herschikking ruimte te creëren blijft een aanzienlijk tekort aan uitgeefbaar bedrijventerrein bestaan.

Om het tekort op te lossen heeft de gemeente Deventer enkele jaren geleden het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 opgesteld. Het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 biedt de mogelijkheid om in het gebied tussen de rijksweg A1 en de zuidelijk gelegen kern Epse een nieuw bedrijventerrein aan te leggen. Het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 is op 18 november 2009 vastgesteld.

Inmiddels loopt tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 een beroepsprocedure bij de ABRS (Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State). Sinds de vaststelling en vooral tijdens de beroepsprocedure van dit plan zijn er overwegend vragen opgekomen rond nut en noodzaak van de beoogde kantoorontwikkeling op het Bedrijvenpark A1. Daarnaast zijn uit het advies van de Stab (Stichting advisering bestuursrechtspraak) enkele op- en aanmerkingen na voren gekomen die met name betrekking hebben op de externe veiligheid.

De vragen omtrent nut en noodzaak van de geplande kantoorontwikkeling en de op- en aanmerkingen van de Stab, zijn voor de gemeente Deventer de belangrijkste aanleiding om voorliggende herziening op te stellen. De herziening betreft alleen het oostelijke deel van het Bedrijvenpark A1 omdat daar de betreffende zaken aan de orde zijn. Met deze herziening beoogt de gemeente een oplossing te bieden voor de hiervoor bedoelde kwesties.

De herziening houdt in hoofdlijnen de verwerking van de onderstaande inhoudelijke wijzigingen in:

- schrappen kantoorbestemming in de noordoosthoek van het bedrijvenpark;
- regeling archeologische (verwachtings)waarde;
- milieuzonering ter hoogte van de Molbergsteeg 1;
- veiligheidszone - bevi.

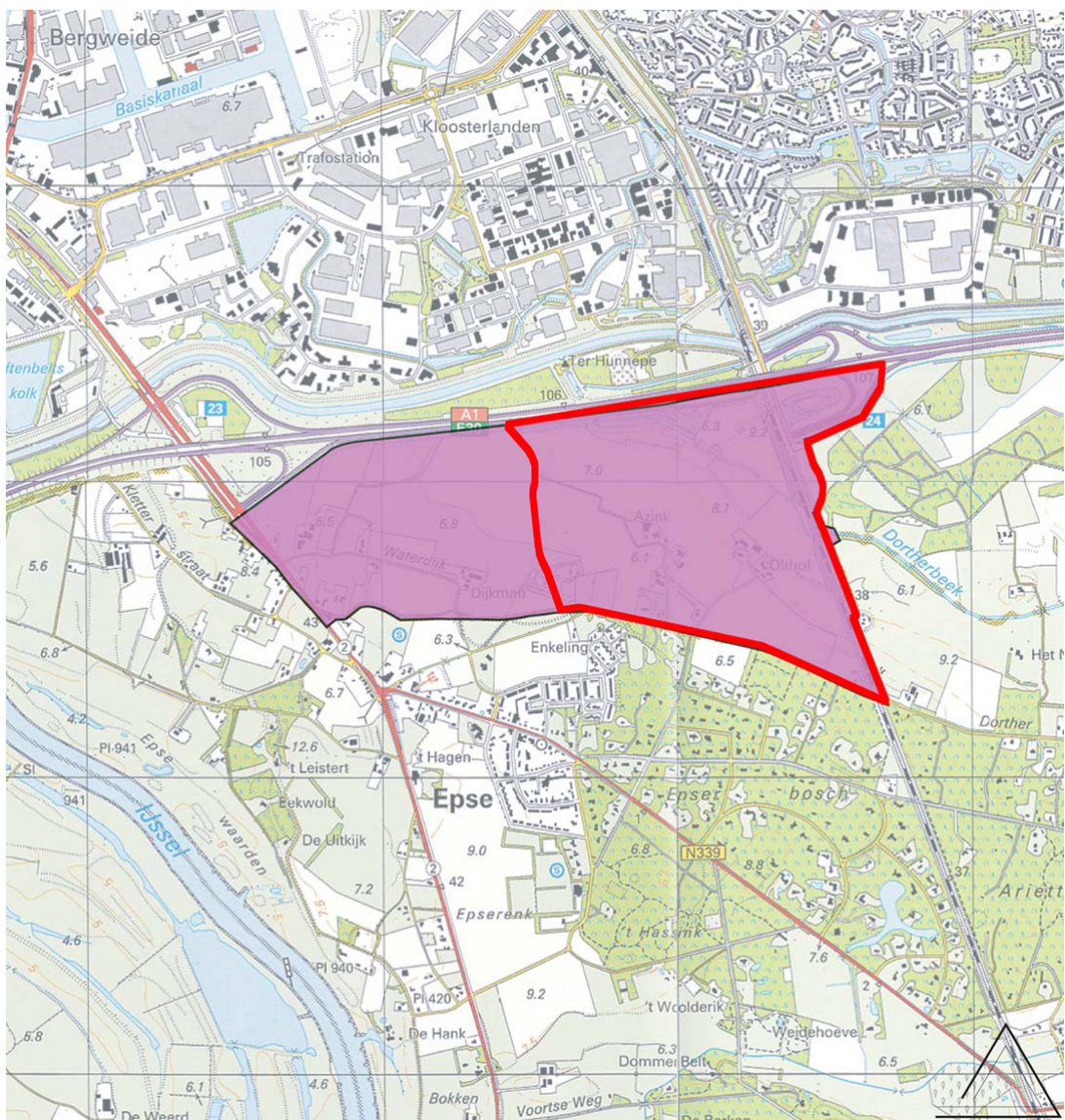
In hoofdstuk Hoofdstuk 2 wordt uitgebreid ingegaan op de bovenstaande wijzigingen. De voorliggende herziening houdt echter niet alleen de verwerking van de bovenstaande wijzigingen in, maar betreft ook het opnemen van enkele nieuwe thans relevante beleidsstukken en het verwerken van actuele onderzoeksresultaten. Bovendien is de nieuwste wet- en regelgeving, met name de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) en de gewijzigde Wro/Bro in deze herziening verwerkt.

Uit eindelijk zal de 1e herziening samen met het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 een eenduidig planologisch kader voor het gehele Bedrijvenpark A1 vormen.

## 1.2 Ligging plangebied

Het Bedrijvenpark A1 ligt ten zuiden van de Rijksweg A1, zuidelijk van het stedelijk gebied van Deventer. De noordgrens van het plangebied wordt bepaald door de A1. De oostgrens wordt in overwegende mate bepaald door de spoorlijn Deventer-Zutphen. De zuidgrens ligt langs de Dortherweg die overgaat in de Kruklandsweg. De westelijke grens ligt ter hoogte van de Deventerweg (N348). Op de afbeelding is het totale gebied van het Bedrijvenpark A1 weergegeven.

Op de afbeelding 1.1 is in het rood de begrenzing van het plangebied behorende bij deze herziening weergegeven. Het betreft het oostelijke deel van het Bedrijvenpark A1. De grens ligt in het midden van het bedrijventerrein ter hoogte van de Molbergsteeg.



Afbeelding 1.1 - Ligging Bedrijvenpark A1 en begrenzing plangebied



### 1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt thans het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1, zoals vastgesteld op 18 november 2009. Hoewel tegen dit bestemmingsplan een beroepsprocedure loopt, vormt dit bestemmingsplan momenteel het vigerend juridisch-planologisch kader.

Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan voor een groot deel de bestemming "Bedrijventerrein" gekregen. Binnen de bedrijventerreinbestemming is de hoofdinfrastructuur vastgelegd door middel van de specifieke verkeersbestemming. Voor de geplande kantorenlocatie is de specifieke bestemming "Kantoor" opgenomen. De Dortherbeek die slingerend door het plangebied loopt heeft de waterbestemming gekregen en de zogenaamde 'bufferzone' tussen de dorpskern Epse en het bedrijvenpark is als groen bestemd. Bestaande woningen in het zuidelijke deel van het plangebied hebben een bestemmingsvlak gekregen met de woonbestemming.

Tot slot heeft de omgeving van de aan te leggen oostelijke ontsluiting op rijksweg A1 één groot vlak met de verkeersbestemming gekregen.



## Hoofdstuk 2 INHOUD VAN DE HERZIENING

In het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 is uitvoerig de visie en invulling voor het gehele bedrijvenpark beschreven. Gekoppeld aan deze visie en gewenste invulling zijn voor het bedrijvenpark in het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 passende bestemmingen opgenomen.

De visie en invulling uit het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 blijven in principe overeind, maar worden op enkele onderdelen gewijzigd. Deze herziening dient nu om deze wijzigingen door te voeren. Het gaat hier in hoofdzaak om de volgende onderwerpen:

- **schrapen kantoorbestemming in de noordoosthoek van het bedrijvenpark**  
Landelijk is er een discussie gaande over de behoefte aan kantoren, mede gezien de leegstand van kantoren. De behoefte aan kantoren op het Bedrijvenpark A1 is nogmaals tegen het licht gehouden rekening houdende met het vervallen de voorstadhalte ter hoogte van de kantorenlocatie.  
De gemeente heeft besloten de kantoorbestemming om te zetten naar een bedrijvenbestemming. Deze mogelijkheid was al met een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1.
- **regeling archeologische verwachtingswaarde**  
In het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 is voor het grootste deel van het bedrijvenpark een archeologische dubbelbestemming opgenomen. In de periode na de vaststelling van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 zijn meerdere nadere archeologische onderzoeken uitgevoerd. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat in het gebied van Bedrijvenpark A1 meerdere vindplaatsen zijn aangetroffen. Daarnaast kunnen op basis van de onderzoeksresultaten ook gronden worden aangewezen waar aanwezigheid van archeologische waarden kan worden uitgesloten.  
In het kader van de uitgevoerde nadere archeologische onderzoeken is, recentelijk in een nieuw wijzigingsplan opnieuw bepaald welke gronden wel of geen archeologische dubbelbestemming dienen te krijgen. Dit wijzigingsplan heeft betrekking op het westelijk deel. In deze herziening is voor het oostelijk deel de archeologische bestemming geactualiseerd.
- **milieuzonering ter hoogte van de Molbergsteeg 1**  
De woning aan de Molbergsteeg 1 is gelegen op een afstand van circa 80-90 meter van het bedrijvenpark. Op het bedrijvenpark worden bedrijven toegestaan tot en met categorie 3.2. De algemene hinderafstand die bij categorie 3.2 bedrijven wordt aangehouden is 100 meter. Aan deze afstandsmaat wordt derhalve niet voldaan.  
Onder milieucategorie 3.2 worden ook composteerbedrijven verstaan. Composteerbedrijven hebben conform de Bijzondere regeling van de NeR een minimale hinderafstand van 400 meter vanwege geur.  
  
De gronden van het bedrijventerrein die gelegen zijn op minder dan 100 meter van de woning aan de Molbergsteeg 1 worden in deze herziening voorzien van een aanduiding die enkel bedrijven toestaat uit milieucategorie 3.1. Voor categorie 3.1 bedrijven geldt een aan te houden hinderafstand van 50 meter. Daarnaast kan in voorkomend geval maatwerk worden geleverd door bij vergunningverlening ten behoeve van een bedrijf, maatregelen op te leggen zodat aan de milieunormen kan worden voldaan.  
Om te voorkomen dat op het bedrijventerrein een composteerbedrijf wordt gevestigd en dit alsnog leidt tot conflicterende situaties met de omgeving, wordt het realiseren van een composteerbedrijf in deze herziening onmogelijk gemaakt.
- **veiligheidszone - bevi**

In het kader van het ingestelde beroep tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 zijn ook de gronden met de aanduiding 'veiligheidszone - bevi' ter discussie gesteld. In het beroep wordt gesteld dat binnen de gronden met de aanduiding 'veiligheidszone - bevi' ten onrechte geen goed leefklimaat wordt geborgd. In het Stab-advies is bovendien aangegeven dat op het punt van externe veiligheid ten onrechte alleen rekening is gehouden met 'kwetsbare objecten' (woningen) en niet met 'beperkt kwetsbare objecten' (zoals bedrijfs- en andere ruimten waar regelmatig, gedurende langere tijd, grote aantallen mensen aanwezig zijn). Hoewel de gemeente van mening is dat voldaan wordt aan de minimale eisen voor een goed 'woon- en leefklimaat' wordt de mogelijkheid tot het vestigen van een Bevi-inrichting in deze herziening geschrapt.

Om op het bedrijvenpark toch de mogelijkheid open te houden voor de vestiging van een Bevi-inrichting is in deze herziening een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Met deze wijzigingsbevoegdheid kan onder bepaalde voorwaarden een Bevi-inrichting op het bedrijvenpark worden toegestaan. De plaats van de Bevi-inrichting en de ligging van de bijbehorende risicocontour worden bij de toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid specifiek bepaald.

## Hoofdstuk 3 BELEIDSKADER

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is het relevante Europees, rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling van het Bedrijvenpark A1 opgenomen. Het betreft een overzicht van beleidsstukken die ruimtelijke dan wel functioneel relevant zijn voor het bedrijvenpark. Enkele van de opgenomen beleidsstukken zijn afkomstig uit het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1. In de periode na de vaststelling van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 (november 2009) zijn echter nieuwe beleidsstukken van kracht geworden. Deze nieuwe beleidsstukken staan vermeld in deze herziening. De beschreven beleidsstukken vormen min of meer het kader waarbinnen voorliggend bestemmingsplan opgesteld dient te worden.

### 3.2 Europees beleid

#### 3.2.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn gaat ervan uit dat water geen gewone handelswaar is, maar een erfgoed dat moet worden beschermd en verdedigd. Het hoofddoel van de richtlijn is daarop gebaseerd. De Kaderrichtlijn Water geeft het kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater. Dit moet ertoe leiden dat de waterkwaliteit wordt gewaarborgd door middel van de volgende uitgangspunten:

- aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze ecosystemen voor verdere achteruitgang behoeden;
- verbetering van het aquatisch milieu bereiken, onder andere door een forse vermindering van lozingen en emissies;
- duurzaam gebruik van water bevorderen op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- zorgen voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater.

De uitgangspunten uit de kaderrichtlijn zijn veelal vertaald in beleidsstukken van de waterschappen en of provincies. De relevante beleidsstukken met betrekking tot het onderwerp water zijn in paragraaf 5.2 beschreven.

#### 3.2.2 Natura 2000 (Vogel- en Habitatrichtlijn)

Als uitvloeisel van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn zogenaamde Speciale Beschermingszones onderscheiden in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Deze gebieden vormen samen het Nederlandse deel van Natura 2000, het Europese netwerk van natuurgebieden. Ten westen van het plangebied ligt de Uiterwaarden IJssel dat is aangewezen als Natura 2000-gebied. Het betreft hier echter een gebied in ontwerp, dit houdt in dat de definitieve besluitvorming nog plaats dient te vinden.

De aanwijzing als Natura 2000-gebied heeft niet alleen gevolgen voor het aangewezen gebied, maar ook voor het omliggende gebied door de zogenaamde externe werking. Dit wil zeggen dat ontwikkeling of gebruik van gronden die buiten de Natura 2000 gebieden liggen van invloed

kunnen zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van het beschermde gebied.

De aanwezigheid van een Natura 2000-gebied heeft geen consequenties voor het huidige gebruik. Bestaande activiteiten kunnen over het algemeen worden voortgezet. Nieuwe activiteiten, die significante negatieve gevolgen kunnen hebben, moeten vooraf grondig worden onderzocht op hun gevolgen in de vorm van een zogenaamde "passende beoordeling". Hoofdregel daarbij is dat als uit dit onderzoek naar de gevolgen van de nieuwe activiteit blijkt dat de natuurlijke kenmerken van het richtlijngebied worden aangetast, geen toestemming mag worden verleend, tenzij er geen ander alternatief is, er een dwingende reden van groot openbaar belang is en compenserende maatregelen worden getroffen. De Europese richtlijnen en de bescherming van de speciale beschermingszones zijn opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998, die sinds oktober 2005 van kracht is.

Voorliggend bestemmingsplan betreft het mogelijk maken van een nieuw bedrijventerrein. Vanwege de ligging nabij het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel is het van belang om inzichtelijk te maken of de gewenste ontwikkeling, gevolgen heeft op het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel. In hoofdstuk 5.3 wordt hier overigens nader op ingegaan.

### 3.3 Rijksbeleid

#### 3.3.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte is op 17 januari 2006 vastgesteld in het parlement en legt het ruimtelijk beleid vast tot 2020.

Vanaf 1 juli 2008 is het ruimtelijk beleid onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) echter verwoord in de structuurvisie. Het overgangsrecht van de Wro regelt dat de Nota Ruimte van rechtswege een structuurvisie wordt. Voor het Rijk was dit een reden om haar ruimtelijke beleid te actualiseren. Momenteel heeft het rijk dan ook de structuurvisie "Infrastructuur en ruimte" in ontwikkeling. Hierin worden de beleidsdoelstellingen voor ruimtelijke opgaven van nationaal belang verwoord.

De juridische doorvertaling (normstelling) in provinciale inpassingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen vindt straks plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als de AMvB Ruimte. Aangezien zowel de structuurvisie Infrastructuur en ruimte als de AMvB Ruimte nog niet in werking zijn getreden, wordt uitgegaan van het beleid, zoals is opgenomen in de Nota Ruimte.

#### **Beleid Nota Ruimte**

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Daarbij is het belangrijk dat iedere bestuurslaag in staat wordt gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken. Het kabinet richt zich aangaande het nationaal ruimtelijk beleid op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en;
- borging van de veiligheid.

Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn.

In de Nota Ruimte is aangegeven dat Nederland bedrijventerreinen nodig heeft voor een

duurzame economische groei. Ruimte scheppen om te ondernemen betekent niet alleen herstructurering van verouderde terreinen, maar ook aanleg van nieuwe terreinen. De nationale opgave voor herstructurering is ruim 21.000 ha, ruim 20% van het huidige areaal. De problematiek op deze terreinen is dusdanig dat regulier onderhoud niet meer voldoende is. Knelpunten zijn vaak bodemverontreiniging, bereikbaarheid, wens tot bedrijfsverplaatsing, veroudering en leegstand, sociale onveiligheid en criminaliteit.

Een zeer groot deel van de nationale behoefte aan nieuwe ruimte kan alleen worden ingevuld met de aanleg van nieuwe terreinen. Tot en met het jaar 2020 is naar verwachting nog ruim 23.000 ha nieuwe bedrijventerreinen nodig. De Stedendriehoek Deventer-Apeldoorn-Zutphen is aangewezen als regionaal stedelijk netwerk. Het realiseren van een bedrijventerrein draagt bij aan de vitaliteit van het netwerk.

In de Nota Ruimte is aangegeven dat ruimtelijke ontwikkelingen gebaseerd moeten zijn op de lagenbenadering. Door deze benadering te kiezen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de huidige fysieke structuur. Optimaal ruimtegebruik dient bij ruimtelijke ontwikkelingen centraal te staan. Uitgangspunt is dat wordt aangesloten op reeds bestaande ruimtelijke structuren.

De verschillende doelen die in de Nota Ruimte aan de orde komen zijn de afgelopen jaren veelal al doorvertaald in beleidsstukken van provincies, regio's en in sommige gevallen ook gemeenten.

### **3.3.2 AMvB Ruimte**

Kern van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is dat alle overheden hun ruimtelijke belangen vooraf kenbaar maken en aangeven via welke weg zij die belangen denken te realiseren. Het Rijk geeft dit aan in de AMvB Ruimte. De AMvB Ruimte laat zien hoe de beleidsuitgangspunten uit de Nota Ruimte doorvertaald dienen te worden in provinciale en/of gemeentelijke ruimtelijke plannen.

De AMvB Ruimte omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte PKB's (planologische kernbeslissingen) die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met de AMvB Ruimte maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Het ontwerp van de AMvB Ruimte heeft in 2009 ter inzage gelegen.

De uitgangspunten uit de AMvB Ruimte zijn over het algemeen verwerkt in beleidsstukken van lagere overheden, zoals de structuurvisie van de provincie. De provinciale structuurvisie/verordening is op sommige onderdelen leidend voor dit bestemmingsplan.

### **3.3.3 Structuurvisie Zicht op mooi Nederland**

Langs de snelweg bevinden zich in Nederland herkenbare en kenmerkende landschapskwaliteiten die behouden dienen te blijven. Doel van de structuurvisie 'Zicht op mooi Nederland' is dan ook om de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving te versterken. Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving levert een bijdrage aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Verhoging van de landschapskwaliteit draagt bovendien bij aan het welzijn en de gezondheid van de Nederlander.

In de structuurvisie heeft het rijk negen gebieden als Nationaal Snelwegpanorama aangewezen. Vanwege de ligging binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur voelt het rijk een bijzondere verantwoordelijkheid voor deze gebieden. Via juridisch-planologische doorwerking tot in de bestemmingsplannen wil het rijk zeker stellen dat de kernkwaliteiten in deze gebieden en de zichtbaarheid hiervan vanaf de snelweg behouden blijven.

#### **Snelwegpanorama IJsselvallei**

Eén van de aangewezen Nationale Snelwegpanorama's is het gebied tussen Apeldoorn en Deventer, genaamd de IJsselvallei. Vanaf de snelweg is vrij zicht vanaf beide zijden van de rijksweg A1 op het open rivierenlandschap met weiden en bouwlanden, op de IJssel met uiterwaarden, kernen en verspreide boerderijen. In het bijzonder gaat het om de open rivierkleiweiden en -bouwlanden met onregelmatige blokverkaveling tussen de kernen Twello en Wilp, de IJssel en de uiterwaarden De Wilpsche Klei en de Stads- of Bolwerksweiden, met verspreide boerderijen op verhogingen ('pollen'), de kern Wilp en het stedelijk front van de Hanzestad Deventer.

Het gebied waar het Bedrijvenpark A1 is gepland maakt geen onderdeel uit van de snelwegpanorama IJsselvallei. Daarnaast gaat van de structuurvisie 'Zicht op mooi Nederland' geen bindende werking uit voor andere partijen dan het rijk. Hoewel de structuurvisie geen directe doorwerking heeft voor de ontwikkeling van het Bedrijvenpark A1 is het streven om het bedrijvenpark zo goed mogelijk ruimtelijk en landschappelijk in te passen.

#### **3.3.4 Waterwet (2009)**

De overheden, waaronder het Rijk, staat voor grote opgaven in het waterbeheer. Om het beheer van de toekomst zo goed mogelijk vorm te geven en uit te voeren, is het van belang het wettelijke instrumentarium te stroomlijnen en te moderniseren. Daarbij staat integraal waterbeheer centraal.

De op 22 december 2009 in werking getreden Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen het waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de wet een flinke bijdrage aan de doelstellingen van het Rijk, zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. De Waterwet heeft de bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland vervangen.

Een belangrijk aspect van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

#### **3.3.5 Nationaal Waterplan (2009)**

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de 4e Nota Waterhuishouding en is het rijksplan voor het waterbeleid. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 door het kabinet vastgesteld. Het plan gaat in op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, droogte en zoetwatervoorziening, waterkwaliteit en gebruik van water.

Het Nationaal Waterplan bevat, naast een langetermijnvisie en een streefbeeld voor 2040, een concreet uitvoeringsprogramma 2009-2015. Het Nationaal Waterplan bevat de stroomgebiedbeheerplannen die op grond van de Kaderrichtlijn Water zijn opgesteld. Deze zijn gelijktijdig in werking getreden met het Nationaal Waterplan. Voor de ruimtelijke aspecten heeft het Nationaal Waterplan de status van structuurvisie. Hierin zijn water en ruimtelijke



ontwikkelingen geïntegreerd, conform de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en de Waterwet.

Het Nationaal Waterplan heeft betrekking op het gehele watersysteem van Nederland, zowel oppervlaktewater, grondwater, als de bijbehorende waterkeringen, oevers en dergelijke. In het Waterplan is gekozen voor een strategie die bestaat uit "meebewegen, weerstand bieden, kansen pakken", adaptieve aanpak en samenwerking binnen en buiten het waterbeheer.

Voorliggend bestemmingsplan betreft het mogelijk maken van een nieuw bedrijventerrein. Het is derhalve van belang dat in het bestemmingsplan wordt ingegaan op de relevante aspecten die een rol spelen bij de waterhuishouding. In paragraaf 5.2 wordt hier bij stilgestaan.

## 3.4 Provinciaal beleid

### 3.4.1 Omgevingsvisie Provincie Overijssel (2009)

In september 2009 zijn de Omgevingsvisie Overijssel en de Omgevingsverordening in werking getreden. Deze vervangen onder andere het Streekplan Overijssel 2000+ en de Handreiking en beoordeling ruimtelijke plannen. De Omgevingsvisie is in juli 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. De Omgevingsvisie heeft sindsdien de status van Structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening.

#### **Stedendriehoek**

Deventer maakt deel uit van de Stedendriehoek Apeldoorn-Zutphen-Deventer. De Stedendriehoek behoort tot de belangrijke economische kernen van Nederland en is strategisch gelegen aan (inter)nationale Oostwest- en Noordzuidverbindingen over weg en spoor en aan vaarverbindingen als de IJssel en het Twentekanaal. Deventer bezit binnen deze Stedendriehoek een centrale rol. Dit biedt veel mogelijkheden om de centrumfunctie van Deventer verder te ontwikkelen. De stad beschikt over voldoende mogelijkheden voor realisering van aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus, zowel door uitbreiding als door herstructurering van bestaande woonwijken. Deventer voorziet in diverse regionale voorzieningen als ziekenhuis en sportfaciliteiten in De Scheg en met het nieuwe bedrijvenpark A1 (ten noorden van Epse) wordt voor een aanzienlijk deel in de behoefte aan nieuw bedrijventerrein in de Stedendriehoek voorzien.

#### **Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid**

In de Omgevingsvisie schetst de provincie Overijssel hun visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie. Het vizier is daarbij gericht op 2030. De provincie Overijssel wil met de Omgevingsvisie Overijssel 2009 nadrukkelijker sturen op ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

Ruimtelijke kwaliteit wordt gedefinieerd als het – bedoeld en onbedoeld – resultaat van menselijk handelen en natuurlijke processen dat de ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mens, plant en dier belangrijk is. Ruimtelijke kwaliteit is de optelsom van toekomstwaarden, gebruikswaarden en belevingswaarden. Ruimtelijke kwaliteit is niet alleen de waarden die objecten en gebieden hebben, maar ook de potenties die gebieden en objecten hebben om waarden tot ontwikkeling te brengen. Het zijn waarden die te maken hebben met eigenheid, identiteit, herkenbaarheid, bruikbaarheid en continuïteit.

Ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk sturend thema in de Omgevingsvisie. De ruimtelijke kwaliteitsambities worden onder andere nagestreefd door het "koesteren, conserveren, consolideren van bestaande kwaliteiten en het versterken van deze kwaliteiten door ze ontwikkelingsgericht in te zetten in ruimtelijke ontwikkelingen". Wat betreft bedrijventerreinen zet de provincie in op vitale werklocaties die aansluiten bij de vraag van ondernemers.

Voor de periode 2010 - 2020 wordt in de Omgevingsvisie uitgegaan van een behoefte aan circa 1315 ha netto nieuw bedrijfsterrein. Een deel van die behoefte kan worden gevonden via de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen. De ruimtewinst die daarmee kan worden behaald is geraamd op ca. 195 ha. De netto behoefte aan nieuwe terreinen komt daardoor uit op ongeveer 1120 ha.

De vertaling van relevante aspecten uit de Omgevingsvisie gebeurt door middel van de in de Omgevingsverordening gegeven voorwaarden. Zie paragraaf 3.4.2.

### 3.4.2 Omgevingsverordening

Op 1 september 2009 zijn de provinciale omgevingsverordening en de omgevingsvisie (op grond van de Wro) van de provincie Overijssel in werking getreden. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. De volgende aspecten zijn relevant voor dit bestemmingsplan.

- *Bedrijventerreinen*

Het plangebied is in de verordening aangeduid als bedrijventerrein. Bestemmingsplannen die voorzien in de totstandkoming van nieuwe bedrijventerreinen dienen naar aard, omvang en locatie in overeenstemming te zijn met de gemeentelijke bedrijventerreinvisie.

- *Watergebiedsreservering*

Het plangebied is conform de verordening gelegen binnen het dijkkringgebied Salland. Het bestemmingsplan mag de mogelijkheid tot aanleg van een groot bedrijventerrein alleen mogelijk maken indien in het desbetreffende bestemmingsplan zodanige voorwaarden worden gesteld dat de veiligheid ook op lange termijn voldoende is gewaarborgd.

- *Mobiliteit*

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een nieuw bedrijventerrein. Bij dergelijke grootschalige ontwikkelingen is sprake van bovenlokale verkeersbewegingen. In het bestemmingsplan dient op basis van de verordening rekening te worden gehouden met de effecten op de verkeersafwikkeling op de hoofdinfrastructuur.

Naast de bovenstaande aspecten die concreet spelen bij de ontwikkeling van het Bedrijvenpark A1 zijn in de Omgevingsverordening tevens enkele algemene regels opgenomen met betrekking tot:

- de waterhuishouding;
- bodem en grondwaterbescherming;
- wegen in het beheer bij de provincie Overijssel.

Het bestemmingsplan sluit aan bij de uitgangspunten uit de Omgevingsverordening van de provincie. De uitgangspunten die van invloed zijn op de regels bij dit bestemmingsplan zijn als zodanig in de regels verwerkt.

### 3.4.3 Convenant Bedrijventerreinen 2010 - 2020

Het in 2009, door provincies, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en de ministers van EZ en VROM, vastgestelde Convenant Bedrijventerreinen 2010 - 2020 is een concrete uitwerking van de Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen. Dit convenant schetst de hoofdlijnen van een nieuw, duurzaam en economisch verantwoord bedrijventerreinenbeleid. Daarin is onder andere aandacht voor een realistische programmering van nieuwe bedrijventerreinen en ligt de nadruk op het behouden en verbeteren van de kwaliteit van bestaande bedrijventerreinen. De provincies worden aangewezen als regisseurs van het nieuwe bedrijventerreinenbeleid, terwijl gemeenten de uitvoering voor rekening nemen.

#### **De SER-ladder als basis voor het bedrijventerreinenbeleid**

Op landelijk en provinciaal niveau staat de toepassing van de SER-ladder centraal (zie kader). Om te komen tot een verantwoord (regionaal) bedrijventerreinenbeleid moet deze SER-ladder toegepast en verankerd worden in lokaal en regionaal beleid. Concreet komt de SER-ladder erop neer dat eerst wordt gekeken naar de bestaande bedrijventerreinen en de bestaande vastgoedmarkt alvorens sprake is van nieuwe uitleg. De SER-ladder kan toegepast worden op niveau van regio en gemeente, maar ook bij individuele ondernemers met een uitbreidingswens. In feite betekent het toepassen van de SER-ladder dat er (nog meer) geïnvesteerd wordt in de kwaliteit van bestaande bedrijventerreinen.

*De concrete toepassing van de SER-ladder (SER staat voor Sociaal Economische Raad) kan als volgt worden ingevuld:*

*1. Als een bedrijf zich meldt voor een nieuw terrein wordt eerst - via een ruimtescan - gekeken of het bedrijf inderdaad niet kan uitbreiden.*

*2. Kan het bedrijf niet uitbreiden op de huidige plek, dan wordt op bestaande bedrijventerreinen en in de bestaande bedrijfsruimtemarkt ruimte gezocht. De markt wordt transparant gemaakt en de gemeente doet aan matchmaking.*

*3. Lukt het niet het bedrijf in de bestaande voorraad te laten slagen, dan wordt in beginsel ruimte aangeboden op het nieuwe bedrijventerrein. De bereidheid van een bedrijf om mee te willen werken aan de herinvulling van zijn oude plek binnen het gemeentelijk beleid, heeft daarbij een positieve invloed op de beoordeling van de aanvraag voor een nieuwbouwlocatie.*

#### **Omgevingsvisie Overijssel gaat uit van verbeteren kwaliteit bedrijventerreinen en beperken nieuwe uitleg**

Op provinciaal niveau wordt het rijksbeleid vertaald in de Omgevingsvisie en omgevingsverordening Overijssel. Hierin is verwoord de visie van de provincie Overijssel, de beleidskeuzes én de uitvoeringsstrategie in het ruimtelijk-fysieke domein. Ten aanzien van bedrijventerreinen staat regionale samenwerking en afstemming op het gebied van uitgifte en herstructurering centraal. Hiervoor werkt de provincie Overijssel al jaren in een projectgroep met als thema de herstructurering van bedrijventerreinen.

De focus ligt op het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorraad en zo min mogelijk op de uitleg op nieuwe locaties. Op deze manier wil de provincie een betere aansluiting op de marktvraag realiseren en zorg dragen voor een optimale toepassing van de SER-ladder. Vanuit de omgevingsvisie is de gemeenten gevraagd een bedrijventerreinvisie op te stellen die de ruimtebehoefte zowel kwantitatief als kwalitatief onderbouwt, mogelijkheden voor herstructurering bevat en is afgestemd met de buurgemeenten. In de hierna te noemen

gemeentelijke bedrijventerreinenvisie is de SER-ladder toegepast.

#### **3.4.4 Prestatieafspraken bedrijventerreinen 2010-2015 gemeente Deventer**

Op 15 oktober 2010 zijn door de provincie Overijssel en de gemeente Deventer de prestatieafspraken bedrijventerreinen 2010-2015 ondertekend. Hierin zijn afspraken vastgelegd over:

- de tranche (het tijdvak) waarin de herstructurering van het Havenkwartier wordt gestart en waarvoor en hoeveel provinciale subsidie verkregen kan worden;
- uiterlijke datum vaststelling bedrijventerreinenvisie
- de gemeenten waarmee zal worden samengewerkt of zal worden afgestemd; in het geval van Deventer is dat de regio Stedendriehoek, de gemeente Olst-Wijhe en Raalte en de gemeente Holten/Rijssen
- de planontwikkeling (ruimtevrage).

De vraagbehoefte voor de gemeente Deventer is overeenkomstig het Economische programmerings- en ontwikkelingsdocument (EPO) vastgesteld op 73,3 hectare netto gedurende de periode 2009-2020.

De gemeenteraad heeft op 11 mei 2011 de bedrijventerreinenvisie vastgesteld.

### **3.5 Regionaal beleid**

#### **3.5.1 Economisch programmerings- en ontwikkelingsdocument**

In het Economisch Programmerings- en Ontwikkelingsdocument (EPO) document gaat de regio nader in op de uitvoering van de belangrijkste thema's waarop samenwerking plaatsvindt. Hier wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik, versterken van de kwaliteit en een versnelling van de uitvoering van de herstructureringsprojecten. Er zijn daarom vier centrale thema's geformuleerd die hieronder nader zijn uitgewerkt:

- *Reële ruimtebehoefte*  
In het EPO (2009) wordt niet langer van het GE-scenario uitgegaan (zie kader). Omdat provincie en Rijk nadrukkelijk inzetten op het TM-scenario wordt daarom ook in deze regio gewerkt met dit scenario.
- *SER-ladder*  
De Stedendriehoek omarmt het principe van de SER-ladder en continueert dit principe in de toekomst, onder andere door regionale afstemming over segmentering. De geboekte ruimtewinst, door herstructureringen in het verleden, toont dat de SER-ladder in het verleden ook succesvol werd toegepast.
- *Kwaliteit van de terreinen*  
Kwaliteit is een belangrijk thema in de Stedendriehoek. Er wordt daarom sterk ingezet op landschappelijke inpassing, kwaliteit, parkmanagement en duurzaam beheer.
- *Instrumentarium en organisatie*  
Onder het motto 'naar een economisch vitale Stedendriehoek' overweegt de Regio Stedendriehoek een regionaal revitaliseringsprogramma te starten. Kern hiervan zijn afspraken op het gebied van:
  1. *herstructurering;*
  2. *transformatie;*
  3. *bedrijventerreinplanning;*
  4. *promotie en acquisitie.*

**TM-scenario**

De ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen is door het Rijk berekend aan de hand van een viertal groeiscenario's voor Nederland en de regio's daarbinnen. De belangrijkste scenario's waarmee de bedrijventerreinenbehoefte wordt bepaald zijn Global Economy (GE, oftewel het hoogste groeiscenario) en Transatlantic Markets (TM, oftewel het een na hoogste groeiscenario). Vanuit het Rijk en de provincie Overijssel (en Gelderland) wordt op dit moment geadviseerd te rekenen met het TM scenario.

Het opstellen van het EPO heeft er toe geleid dat alle plannen van de gemeente onder de loep zijn genomen. Hierdoor is een aantal van deze plannen komen te vervallen.

De belangrijkste gevolgen van het EPO voor Deventer op dit moment zijn:

- bijstelling van de behoeftenraming regionaal en lokaal;
- er vindt inmiddels veelvuldig afstemming plaats over planning, programmering en uitgifte van bedrijventerreinen;
- de terreinen Apeldoorn-Zuid, bestaande uit de uitbreiding van de Ecofactorij en het deelgebied Beekbergsehoek en Bedrijvenpark A1 krijgen een regionale opvangfunctie. Dit betekent dat de overige gemeenten de bedrijven met een regionaal karakter doorverwijzen naar deze terreinen. Dit zal in de praktijk een hogere ruimtebehoefte voor Deventer en Apeldoorn betekenen.

**3.5.2 Regionaal Bestuursakkoord Water voor West-Overijssel (2005)**

Het Regionaal Bestuursakkoord Water voor West- Overijssel borduurt voort op het mede door de provincie ondertekende Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). Het Regionaal Bestuursakkoord betreft een akkoord tussen de Provincie Overijssel, het waterschap Groot-Salland en de gemeenten Kampen, Zwolle, Olst-Wijhe, Deventer, Raalte, Dalfsen en Zwartewaterland. De tekst in het Regionaal Bestuursakkoord vertaalt de afspraken uit het NBW in de volgende concrete afspraken voor de regio West- Overijssel:

- het versterken van de binding met het Nationaal Bestuursakkoord Water en het vastleggen van afspraken tussen betrokken partijen over de uitvoering daarvan;
- het gemeenschappelijk voorbereiden van de aanpak van de wateropgaven en de uitvoering van noodzakelijke maatregelen in de periode 2007-2015;
- het vergroten van de betrokkenheid van de maatschappij en haar bestuurlijke vertegenwoordigers bij het aanpakken van de wateropgaven;
- het versterken van de onderlinge samenwerking tussen betrokken partijen.

**3.5.3 Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 (2007)**

De Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 is opgesteld door de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Lochem, Voorst en Zutphen. Het document geeft inzicht in de ruimtelijke mogelijkheden van de Stedendriehoek als stedelijk netwerk op de lange termijn. De nota biedt tevens een blik op de gemeenschappelijke ambities van de gemeenten binnen de Stedendriehoek en biedt een kader voor beleidsafstemming en coördinatie op regionaal niveau.

Onderdeel van deze structuurvisie is een behoeftenraming van de verschillende ruimtevragers. In de regionale structuurvisie is Bedrijvenpark A1 aangewezen als regulier bedrijventerrein en deels als representatief bedrijventerrein.

Ook is in deze regionale structuurvisie de Dortherbeek aangewezen als ecologische

verbindingszone.

## **3.6 Gemeentelijk beleid**

### **3.6.1 Structuurplan Deventer 2025 (Gemeente Deventer, 2004)**

Het structuurplan geeft een beeld van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen binnen de gemeente Deventer, ook in relatie tot het beoogde herstructureringsprogramma.

Samen met bedrijventerrein 'Linderveld' is Bedrijvenpark A1 in het structuurplan opgenomen als te ontwikkelen bedrijventerreinen. Op voorgaande afbeelding staat een uitsnede van het Structuurplan.

In het structuurplan wordt beschreven dat het Bedrijvenpark A1 zich expliciet mag presenteren aan de A1. Aan de zuidzijde zal het opgaan in het landschap en als onopvallend worden weergegeven. Hoogteaccenten kunnen alleen worden gelegd aan de noordzijde, langs de A1. Tenslotte is in het structuurplan aangegeven dat er ruimte moet zijn voor kantoren op het Bedrijvenpark A1.

In het structuurplan is aangegeven dat de Dortherbeek en de Schipbeek meer water moeten vasthouden. Door het vasthouden dragen de beken bij aan het realiseren en versterken van geprojecteerde ecologische verbindingszones.

In het zuidelijke deel van het plangebied is een andere, droge ecologische verbindingszone tussen de IJsselvallei en de Graafschap voorzien.

### **3.6.2 Horecabeleid Deventer (juli 2009)**

De gemeente Deventer streeft naar groei van de lokale horeca met minder negatieve effecten. In het horecabeleidsplan werkt de gemeente uit hoe zij dit wil bereiken. Voor deze bedrijventerreinvisie is relevant op welke locaties op bedrijventerreinen horeca wordt toegelaten. Belangrijkste elementen uit het plan zijn:

- Op Bergweide bevindt zich langs de snelweg een McDonalds-restaurant en een hotel.
- Momenteel bevindt zich een snackbar voor werknemers op het bedrijventerrein Kloosterlanden. Eventueel bestaat de mogelijkheid voor uitbreiding met bijvoorbeeld een lunchroom of vergadercentrum.
- Het Havenkwartier wordt op dit moment ingevuld met een broedplaats waarin ook horeca is opgenomen (restaurant H2O).
- Er wordt gezocht naar een geschikte locatie voor een grote uitgangseigenheid. Het terrein blijft echter de hoofdfunctie bedrijventerrein houden. De horecaontwikkelingen mogen dus niet onevenredig belemmerd werken voor bedrijven.
- In de bestemmingsplannen van Kloosterlanden en Bergweide wordt het mogelijk gemaakt dat horeca, mits gerelateerd aan het bedrijventerrein, zich langs hoofdontsluitingswegen kan vestigen op de terreinen. Hotelontwikkeling (eventueel in combinatie met een vergadercentrum) naast de bestaande binnenstedelijke locaties is mogelijk in ontwikkelgebieden zoals de Boreel, sportzone Holterweg, Sluiskwartier, Havenkwartier of het nieuwe bedrijventerrein A1.
- Bij Runshoppingcentre de Snipperling is er de mogelijkheid voor het ontwikkelen van een aan het Runshoppingcentre ondersteunende horecagelegenheid.

### 3.6.3 *Aanpassing kantorenprogrammering*

In het oorspronkelijke bestemmingsplan van 2009 is 85.000 vierkante meter kantoren geprogrammeerd. In het kantorenonderzoek 2009 is op basis van verschillende onderzoeken en rapporten opnieuw geconcludeerd dat de ontwikkeling van een kantorenprogramma op het Bedrijvenpark A1 gerechtvaardigd is mits deze wordt gecombineerd met een restrictief maatwerkbeleid ten aanzien van nieuwbouw buiten het Bedrijvenpark A1. Gesteld wordt dat het in Deventer ontbreekt aan een locatie met een uitstekende bereikbaarheid, een locatie die zowel per auto als per openbaar vervoer (lees treinstation) goed bereikbaar is. Bovendien wordt de mogelijkheid van een hotel/congrescentrum als goede aanvulling op het kantorenprogramma genoemd. Daarnaast kan met de bouw van nieuwe kantoren tegemoet worden gekomen aan de huidige wensen ten aanzien van uitstraling, moderniteit, grootte van de eenheden, flexibiliteit e.d.

Maar met de wetenschap dat de consequenties van de economische crisis voor de kantorenmarkt verstrekkender en structureler van aard konden zijn dan verwacht, is besloten een wijzigingsbevoegdheid op te nemen in het bestemmingsplan en een reservering te doen.

Inmiddels is er een wijdverspreide discussie ontstaan over de landelijk, grote leegstand in kantoren. Alle betrokkenen (eigenaren, financiers, beleggers, huurders, overheid, belangenorganisaties e.d.) zijn ervan overtuigd, dat de grote leegstand in kantoren niet alleen conjunctureel maar vooral ook structureel van aard is. Het aanbod overtreft de vraag in ruime mate. Bovendien heeft ProRail becijferd dat een optie van een treinstation op Bedrijvenpark A1 niet haalbaar is. Het bedrijventerrein wordt hiermee een zogenaamde snelweglocatie en landelijk gezien zijn dit de locaties waar de problemen het grootst zijn. Hiermee zijn de belangrijkste argumenten weggevallen voor de haalbaarheid van de kantorenontwikkeling.

Omdat de behoefte aan kantoren niet langer aangetoond kan worden, is besloten om geen kantoren te programmeren op het Bedrijvenpark A1.

### 3.6.4 *Bedrijventerreinenvisie gemeente Deventer (mei 2011)*

De provincie Overijssel heeft in haar omgevingsvisie de Overijsselse gemeenten verzocht een bedrijventerreinenvisie op te stellen. Met deze visies is sprake van een versterkte inzet op de herstructurering van verouderde terreinen en een zorgvuldige planning en programmering van eventuele nieuwe terreinen.

De Bedrijventerreinenvisie gemeente Deventer is op 11 mei 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. De provincie Overijssel heeft in september 2011 ingestemd met de visie.

Het is de ambitie van Deventer om ook de komende jaren, ondanks de economische crisis en de veranderingen die daarmee gepaard gaan, de diversiteit aan bedrijvigheid en de toegevoegde waarde te behouden en waar mogelijk te vergroten. Het behoud van de waarden van de bestaande bedrijventerreinen en de ontwikkeling van Bedrijvenpark A1 bieden de mogelijkheid deze ambitie te realiseren. Belangrijk hierbij is een nauwe samenwerking tussen de gemeente en Bedrijvenparkmanagement Deventer.

Na een uitgebreide analyse van de Deventer bedrijventerreinen zijn een vijftal actiepunten geformuleerd, waarmee deze ambitie mede gerealiseerd kan worden. Het betreft de volgende actiepunten:

1. Kwaliteitsimpuls Hanzepark; opstellen verbeterplan voor het kantorengedebied Hanzepark

(op bedrijventerrein Kloosterlanden) met aandacht voor onder andere stedenbouw, bereikbaarheid en openbare ruimte.

2. Monitor bedrijventerreinen; driejaarlijkse monitoring van het gebruik en de gebruikers van de bedrijventerreinen.
3. Onderzoek stadsas; onderzoek naar gemeentelijk vervolg op het pilotproject Stadsas Deventer met aandacht voor de bedrijventerreinen.
4. Herontwikkeling private kavels; inzetten op een actievere verkoopstrategie voor het Essent-terrein, opstellen businesscase voor de Harderwijkerstraat en omgeving, in gesprek gaan met eigenaren van de zogenaamde incurante bedrijfsruimten.
5. Onderzoek fondsvorming; mogelijkheid van fondsvorming onderzoeken als voorbeeld voor meer verzakelijking op de Deventer bedrijventerreinenmarkt.

Tevens is de vraagbehoefte in de bedrijventerreinenvisie opnieuw beoordeeld. Om gehoor te geven aan de discussie over de hoogte van de vraagbehoefte is ervoor gekozen de uitkomst van de verschillende methodieken te beschrijven en vervolgens te middelen. Op basis van deze analyse is de vraagbehoefte tot en met 2020 berekend op circa 73 hectare. Het aanbod bedraagt circa 60 hectare. Daarmee is de behoefte aan het Bedrijvenpark A1 aangetoond.

### **3.6.5 Pilotproject Stadsas Deventer**

In het kader van het programma A1-zone is de Stadsas Deventer als pilot uitgewerkt. Het programma A1-zone is vanuit de provincie Overijssel in samenwerking met Rijk, provincie Gelderland en regio's Twente en Stedendriehoek tot stand gekomen om via integrale gebiedsontwikkeling de ontwikkelkansen van de A1 en Berlijnlijn in samenhang te benutten en de waardevolle kwaliteiten te behouden en verder te versterken. Een van de opgaven binnen het programma betreft het verbeteren van de stedelijke invalswegen tussen de snelwegafslag en het stationsgebied met het herstructureren van de aanliggende (werk)gebieden om zo de stedelijke invalswegen tot 'stadsassen' te ontwikkelen. Het is een integrale ontwerpogave waarin stedelijke ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en mobiliteit in samenhang worden aangepakt. De Stadsas Deventer bestaat in dit project uit:

- de Centrum-as, de verbinding tussen A1 en station, en;
- het Hanzeweg-tracé met de aanliggende gebieden.

Voor het bedrijventerrein Bergweide, gelegen op het unieke kruispunt van A1 en IJsselvallei, wordt vanuit de pilotstudie een transformatie voorgesteld van traditioneel bedrijvengebied tot een werklandschap. De aanleg van bedrijvenpark A1 biedt kansen ruimte te scheppen op het bedrijventerrein Bergweide voor een innovatief werklandschap. Het eindproduct van de pilotstudie is aangeboden aan Deventer. Binnen de gemeente Deventer zal nader bekeken worden op welke wijze een vervolg gegeven zal worden aan de pilotstudie.



### 3.7 Afspraken tussen gemeenten Deventer en Gorssel

#### ***Bestuursakkoord (1999) en Intentieovereenkomst (2000)***

In het bestuursakkoord zijn tussen de gemeenten Gorssel en Deventer afspraken gemaakt ten behoeve van de planontwikkeling van Bedrijvenpark A1. Onderdeel van het bestuursakkoord is de afspraak dat het bedrijventerrein voorzien moet worden van een bufferzone aan de zuidzijde ter afscherming van het Bedrijvenpark. De begrenzing van de bufferzone is vastgelegd in een bijlage en ligt deels op het grondgebied van de gemeente Deventer en deels op het grondgebied van de gemeente Lochem. In aanvulling op het bestuursakkoord is een intentieovereenkomst tussen de beide gemeenten overeengekomen. Zowel het bestuursakkoord als de intentieovereenkomst zijn door de provincies Gelderland en Overijssel mede ondertekend.

#### ***Addendum (2004)***

Dit addendum is opgesteld tussen de gemeente Deventer en voormalige gemeente Gorssel. In het addendum zijn de afspraken tussen de gemeenten vastgelegd over de aanleg van het Bedrijvenpark A1, de ontsluiting daarvan en de bufferzone.

In het addendum op dit Bestuursakkoord van december 2004 zijn de begrenzing en de inrichting van de bufferzone aangepast. Hierdoor ligt de bufferzone in het geheel binnen het plangebied en binnen de gemeentegrens van Deventer. Daarnaast is overeengekomen dat de voormalige gemeente Gorssel zich zal inspannen om het EVZ model kamsalamander op Gorssels grondgebied tijdig te realiseren, conform het inrichtingsplan bufferzone.

Aan de provincies Gelderland en Overijssel is gevraagd het addendum mede te ondertekenen. Op afbeeldingen 4.2 en 4.3 is de (begrenzing van de) bufferzone weergegeven.



## Hoofdstuk 4    **BESCHRIJVING BEDRIJVENPARK A1**

### 4.1    Inleiding

Zoals in hoofdstuk 2 reeds is aangegeven blijven de visie en invulling van het Bedrijvenpark A1, als beschreven in het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1, in principe overeind. In dit hoofdstuk wordt voor de volledigheid nogmaals stilgestaan bij de algemene doelstellingen, uitgangspunten en kenmerken voor het gehele Bedrijvenpark A1. Tevens is een aparte paragraaf opgenomen waarin wordt ingegaan op de behoefte aan bedrijventerreinen en kantoorruimte. Tot slot zijn in paragraaf 4.5, waar de inrichting van het Bedrijvenpark A1 staat beschreven, ook de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze herziening opgenomen.

### 4.2    Doelstellingen Bedrijvenpark A1

Voor de ontwikkeling van het Bedrijvenpark A1 geldt de volgende hoofddoelstelling:

*Het voorzien in de behoefte aan bedrijventerreinen voor de gemeente Deventer, naast de vestiging van te verplaatsen bedrijven vanuit andere delen van Deventer ook voor nieuwe hoogwaardige bedrijvigheid, met bijbehorende architectuur, goed aangesloten op het snelwegnet.*

**Bron: MER 2008, Arcadis**

In het MER uit 2002 was binnen het Bedrijvenpark A1 een locatie gereserveerd voor een nieuw voetbalstadion voor Go Ahead Eagles. De geplande verplaatsing en nieuwbouw van het voetbalstadion voor Go Ahead Eagles is niet meer aan de orde. Het stadion blijft op de huidige locatie gehandhaafd en is in 2006 gerenoveerd.

De hoofddoelstelling wordt nader ingevuld door het streven naar duurzaamheid van de gemeente Deventer. De duurzaamheidsdoelstelling voor Bedrijvenpark A1 is als volgt geformuleerd:

*Het ontwikkelen van een duurzaam bedrijventerrein uitgaande van verantwoord ruimtegebruik, het zoveel mogelijk voorkomen en beperken van milieuverontreiniging en hinder en het gebruik van natuurlijke grond- en hulpstoffen.*

**Bron: MER 2008, Arcadis**

Voor de uitwerking van het Bedrijvenpark A1 betekent deze nevendoelelstelling:

- Zo mogelijk beperken van het ruimtebeslag en behoud van bestaande functies en waarden;
- Flexibiliteit in gebruik en indeling van het bedrijventerrein
- Minimaliseren van de verkeersruimte
- Minimaliseren van het verharde oppervlak op zowel de openbare als private ruimte
- Minimale verstoring geohydrologische relaties;
- Beperken gebruik grondstof water;
- Minimale verstoring kwaliteit grond- en oppervlaktewater;
- Minimaal grondverzet en minimale in- en export van (verontreinigde) grond;
- Minimale verstoring van de bodemkwaliteit;
- Minimale aantasting van de bestaande natuurwaarden;
- Minimale verstoring van landschap, geomorfologie en cultuurhistorie;
- Behoud kwaliteit leefmilieu voor omwonenden en recreanten, intern en extern;
- Minimaliseren verbruik van grondstoffen en beperken ontstaan van afval;

- Beperken van de groei van (auto)mobiliteit en hinder door verkeer;
- Minimaliseren van de hinder door verkeer (geluid, licht, congestie) en van de effecten op de verkeersveiligheid.
- Efficiënt en duurzaam gebruik van energiebronnen: besparing van 40% ten opzichte van een conventioneel bedrijventerrein.

### 4.3 Uitgangspunten en hoofdkenmerken voor Bedrijvenpark A1

De ambitie ten aanzien van duurzame ontwikkeling is uitgewerkt in onderstaande uitgangspunten en randvoorwaarden voor het ruimtelijk ontwerp voor het Bedrijvenpark A1:

1. De bufferzone tussen het nieuw te realiseren bedrijvenpark en het dorp Epse moet een afscherpende werking hebben (tegen visuele, geluid-, licht- en verkeershinder).
2. De inrichting van de bufferzone moet aansluiten op de landschappelijke waarden van het gebied en versterkt deze richting het zuiden.
3. De bufferzone krijgt vier functies. Allereerst heeft de bufferzone een landschappelijke functie. Ten tweede dient deze als afscherming tussen de woonbebouwing van Epse en het bedrijventerrein. De bufferzone zal zodanig ingericht worden dat het gebied kan dienen als foerageergebied voor de das. Tenslotte wordt er ruimte gereserveerd voor retentie/infiltratie van water.
4. Het bedrijvenpark is georiënteerd op de rijksweg A1 en zal zo dicht mogelijk tegen de snelweg aan komen te liggen en daarmee zo ver als mogelijk van de woonbebouwing van Epse af.
5. De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein is de oostelijke ontsluiting in de vorm van een onderdoorgang. Deze onderdoorgang kent een zodanig ontwerp dat een afwikkeling van 100% van het verkeer via de onderdoorgang mogelijk is.
6. De te realiseren westelijke ontsluiting op de N348 (de Deventerweg) wordt minimaal ontworpen, om de doorstroming op de N348 zo min mogelijk te hinderen.
7. Om de toename van geluid als gevolg van het wegverkeer op de Deventerweg te beperken, wordt de as van de Deventerweg verlegd. Op deze wijze wordt ruimte gecreëerd voor het aanbrengen van een wal tussen de Deventerweg en de aangrenzende woningen als visuele afscherming.
8. De Dortherbeek kent een specifiek ecologische doelstelling (SED) voor een laaglandbeek. De beek moet dusdanig worden ingepast dat deze doelstelling kan worden bereikt.
9. Het plan moet ruimte bieden aan voldoende retentiecapaciteit.
10. Er dient zo veel mogelijk bergingscapaciteit voor de Dortherbeek in het plangebied behouden te blijven.
11. Het water in de Dortherbeek en de retentiegebieden worden "beleefbaar" gemaakt.

De bovenstaande uitgangspunten en randvoorwaarden hebben ook bij de 1e partiële herziening als basis gediend voor de aanpassing van het stedenbouwkundig plan.

#### **Hoofdkenmerken bedrijvenpark A1**

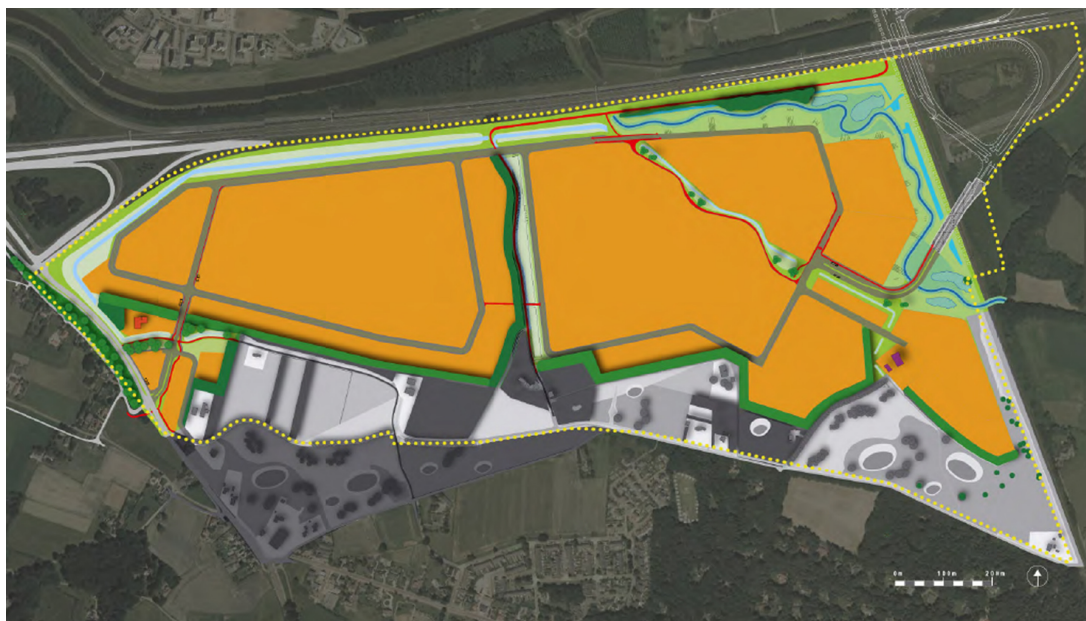
De hoofdkenmerken van het gebied zijn onveranderd. Hieronder staat een schets van de hoofdkenmerken beschreven. Het bedrijvenpark wordt aan de noordzijde dicht tegen de rijksweg A1 aan gesitueerd. Aan de oostzijde ligt de spoorlijn Deventer-Zutphen en aan de westzijde de N348 (Deventerweg).

Aan de oostzijde krijgt het bedrijvenpark een aansluiting op de rijksweg A1. Deze hoofdontsluiting van het bedrijvenpark vindt door middel van een onderdoorgang onder het spoor plaats. Tevens wordt het bedrijvenpark vanaf de westkant ontsloten op de N348. Deze aansluiting zal minimaal worden gedimensioneerd.

Aan de zuidzijde van het bedrijvenpark wordt een groene bufferzone aangebracht, die onder andere dient als afscherming voor de woonbebouwing van het dorp Epse. In deze bufferzone worden de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden zoveel mogelijk ingepast. Ook zal in de bufferzone een ecologische verbindingzone (model kamsalamander) worden aangebracht.

In het plangebied loopt de Dortherbeek. Deze beek wordt gewijzigd ingepast in het plangebied en wordt zodanig vormgegeven dat zij haar functie als ecologische verbindingzone (model laaglandbeek) kan vervullen. Met name aan de noord- en westzijde van het plangebied worden retentiegebieden aangebracht.

Het bedrijvenpark is als zichtlocatie aan de rijksweg A1 primair bedoeld voor hoogwaardige bedrijvigheid. De te vestigen bedrijven vallen in de categorieën 1 tot en met 3.2, met onder voorwaarden mogelijkheden voor categorie 4 bedrijven. Het bedrijvengedeelte van het plangebied krijgt een functioneel ontwerp. De architectonische kwaliteit zal niet zozeer ontstaan als gevolg van de inrichting van het openbaar gebied als wel als gevolg van de architectonische kwaliteit van de individuele gebouwen, de onderlinge relatie tussen de gebouwen en de situering van de gebouwen ten opzichte van de openbare weg.



Afbeelding 4.1 - Voorgestelde inrichting van het bedrijvenpark (Arcadis 2011)

Het minimale bebouwingspercentage van een kavel bedraagt 50%. Het maximale bebouwingspercentage bedraagt 75%. Bedrijven dienen op eigen terrein te parkeren. Parkeren op de openbare weg is niet toegestaan. Bedrijven zullen worden gestimuleerd om zo mogelijk op het dak te parkeren dan wel hun bedrijfsvoering "in de hoogte" te organiseren. Bedrijven zullen tevens worden gestimuleerd om te werken met besparende en milieuvriendelijke energieconcepten.

Op het bedrijvenpark is ruimte nodig voor een groene bufferzone en voor voldoende waterberging en waterretentie. Eén en ander heeft in het volgende ruimtebeslag/oppervlakteverdeling voor het Bedrijvenpark A1 geresulteerd.:

<i>Exploitatie plangebied.</i>	129 ha
Uitgeefbaar (bedrijven, woning en woonwagenplaats)	56,3 ha

Verharding	23,7 ha
Groen en water	49 ha

*Opgemeten percelen buiten beschouwing* 7,5 ha

**Bruto gebied** **136,5 ha**

De totale omvang van het uitgeefbaar gebied is 56 ha.

Voor het aantal werknemers dat in de toekomst op het bedrijvenpark werkt, is uitgegaan van in totaal circa 5.100 personen. Bij de berekeningen van de milieueffecten is uitgegaan van 90 arbeidsplaatsen per hectare uitgeefbaar terrein. Dit is een 'worst case', die bij de berekening van de milieueffecten moet worden meegenomen. Deze situatie doet zich echter alleen voor als zich vele hoogwaardige bedrijven op het Bedrijvenpark A1 zullen vestigen. Voor een bedrijventerrein wordt echter veelal uitgegaan van circa 40 arbeidsplaatsen per hectare.

## 4.4 Behoefteraming

Onder andere ten aanzien van economische ontwikkeling wordt er steeds intensiever samengewerkt in het kader van de regio Stedendriehoek. De regio Stedendriehoek kiest voor een ambitieuze maar tevens realistische visie. In de afgelopen periode zijn diverse onderzoeken verricht naar de behoefte aan bedrijventerreinen en kantoren in de regio Stedendriehoek.

### 4.4.1 Bedrijventerreinen

#### **Economisch programmerings en ontwikkelingsdocument (EPO)**

Volgens landelijke richtlijnen heeft de regio Stedendriehoek in 2009 haar behoeftenraming naar beneden bijgesteld conform het zogenaamde Transatlantic Market-scenario (TM-scenario); het gemiddelde groeiscenario volgens de algemeen erkende BLM methodiek (bedrijfslocatiemonitor) van het CPB. De bijstelling van de regionale behoeftenraming heeft geresulteerd in afstel en uitstel van het aantal zachte plannen in de regio. De vervangingsvraag en de herstructureringsopgave zijn daarin meegenomen. De nieuwe ramingen en regionale planning van bedrijventerreinen zijn vastgelegd in het economisch programmerings- en ontwikkelingsdocument (EPO) van de regio Stedendriehoek. Dit EPO vervangt daarmee de ramingen uit de 'bedrijventerreinenvisie regio stedendriehoek (2007)' en de 'regionale structuurvisie stedendriehoek 2030 (2007)'. Deze zijn volgens toenmalig landelijk gebruik bepaald op basis van het Global Economy-scenario en de indertijd juist veronderstelde uitgangspunten als een toename van de werkgelegenheid op bedrijventerreinen en een verdere extensivering van het ruimtegebruik.

Ook voor Deventer heeft de bijstelling van de behoeftenraming geresulteerd in een lager vraagbehoefte. De vraagbehoefte gedurende de periode 2009 - 2020 is door de opsteller van het EPO, TwijnstraGudde, vastgesteld op 6,3 hectare per jaar. Dat is een totale behoefte van 73,3 hectare. Daarmee is de haalbaarheid van de ontwikkeling van Bedrijvenpark A1 ter grootte van circa 56 hectare uitgeefbaar terrein, ook na bijstelling van de vraagbehoefte, aangetoond. Er is zelfs nog sprake van een tekort.

#### **Regionale Programmering Bedrijventerreinen (RPB)**

Op dit moment wordt het EPO vertaald naar het format Regionale Programmering Bedrijventerreinen (RPB) van de provincie Gelderland. Het EPO is de basis voor het RPB. Met dien verstande dat de behoeftenraming van de gemeente Deventer in het RPB gelijk wordt gesteld aan de ramingen die de provincie Overijssel hanteert. Deze komen overeen met de

uitkomsten van de BLM methodiek/TM scenario. In haar brief van 23 februari 2011 aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer bevestigen Gedeputeerde staten van Gelderland dat 'het afsprakenkader van de provincie Overijssel en uw gemeente ook voor Gelderland leidend is voor de indicatieve ruimtelijke planningsopgave van bedrijventerrein. Deze opgave zal dan ook onverkort worden betrokken bij het opstellen van het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) voor de regio Stedendriehoek'. (Brief provincie Gelderland van 23 februari 2011) Men conformeert zich aan de 'Prestatieafspraken bedrijventerreinen 2010-2015 gemeente Deventer' tussen de provincie Overijssel en de gemeente getekend op 15 oktober 2010. Hierin zijn afspraken vastgelegd over de planontwikkeling en herstructurering.

De vraagbehoefte voor de gemeente Deventer is overeenkomstig het EPO vastgesteld op 73,3 hectare netto gedurende de periode 2009-2020.

### Bedrijventerreinenvisie

In de bedrijventerreinenvisie is de vraagbehoefte opnieuw beoordeeld. Dit maal door het gerenommeerde en ter zake kundige adviesbureau STEC. Om gehoor te geven aan de discussie over de hoogte van de vraagbehoefte is ervoor gekozen de uitkomst van de verschillende methodieken te beschrijven en vervolgens te middelen. Immers de exacte jaarlijkse behoefte aan nieuw bedrijventerrein is zoals blijkt geen hard getal, maar een inschatting op basis van diverse parameters. De jaarlijkse behoefte zal schommelen tussen 2 en 11 hectare. De gemeente Deventer gaat hierbij uit van een gemiddelde jaarlijkse uitgifte van 6,1 hectare. Hierbij wordt rekening gehouden met extra vraag in goede jaren en mindere vraag in economisch slechtere tijden. Door van deze gemiddelde ruimtebehoefte uit te gaan is Deventer voorbereid op toekomstige vraag naar bedrijventerreinen en is een snelle reactie op actuele marktomstandigheden mogelijk.

Tot en met 2020 zijn vraag en aanbod in Deventer nagenoeg in balans. Er is immers een behoefte van circa 73 hectare (12 jaar \* 6,1 hectare) en een aanbod van circa 60,5 (zie onderstaande tabel) hectare.

De vraag is dus iets groter dan het aanbod. Na de uitgifte van bedrijvenpark A1 kunnen de bedrijventerreinen in Apeldoorn-Zuid voorzien in de extra regionale vraag. Overigens wordt hier gerekend met de periode 2009 - 2020 omdat de gegevens over vraag en aanbod ook voor deze periode beschikbaar zijn. Daarnaast is het uitgangspunt dat de harde en zachte plannen (A1 en Bathmen) gerealiseerd worden. Wanneer dit niet het geval is bestaat er een tekort aan bedrijventerreinen in Deventer tot 2020.

Vraag-aanbod confrontatie	Netto hectares in 2020
Netto behoefte	73
Ruimtewinst door herstructurering	+/- 1 - 2
Restruimte op bedrijventerreinen	+/- 2 - 3
<b>Totaal vraag Deventer</b>	<b>68 - 70</b>
Huidig aanbod	7,5
A1 + Bathmen (harde plannen)	53
<b>Totaal aanbod</b>	<b>60,5</b>
<b>Saldo</b>	<b>-/ - 7,5 - 8,5</b>

*tabel - vraag-aanbodconfrontatie in netto ha 2009 tot en met 2020 (Bron: Stec Groep, 2010)*

Om de gewenste kwaliteit op zowel het nieuw aan te leggen bedrijventerrein aan de A1 als die van de bestaande bedrijventerreinen te waarborgen zijn uitgiftevoorwaarden noodzakelijk. De uitgiftevoorwaarden worden opgesteld in samenwerking met parkmanagement en hebben mede

als doel de vervangingsvraag zoveel mogelijk te beperken.

Daarnaast zal behoud van de kwaliteit van de bestaande bedrijventerreinen een continu proces blijven, waarbij allereerst uitvoering gegeven zal worden aan de actiepunten uit de bedrijventerreinvisie:

- Kwaliteitsimpuls Hanzepark
- Monitor bedrijventerreinen
- Onderzoek Stadsas
- Herontwikkeling private kavels
- Onderzoek fondsvorming.

Voor de situatie dat de markt voor de kantoren, hotels en congresaccommodatie weer aantrekt, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om in de noordoosthoek van het Bedrijvenpark A1 dergelijke functies mogelijk te maken.

## 4.5 Inrichting van Bedrijvenpark A1

Het ruimtelijk ontwerp is opgebouwd uit de volgende bouwstenen:

- Bufferzone;
- Dortherbeek;
- Bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen;
- Waterhuishouding en retentie;
- Infrastructuur op het bedrijvenpark;
- Ontsluiting van het bedrijvenpark;
- Indeling uitgeefbaar terrein.

In deze paragraaf wordt met name ingegaan op de wijziging van de bouwstenen in de 1e partiële herziening.

### 4.5.1 Bufferzone

Het inrichtingsplan voor de bufferzone (inclusief ecologische verbindingszone) is, in opdracht van de gemeente Deventer en de gemeente Gorssel gezamenlijk en in samenwerking met onder andere omwonenden, uitgewerkt door het bureau VISTA, een bureau in landschapsarchitectuur. (VISTA, 2005) Dit plan waarborgt, naast een uitgebreid landschappelijk ontwerp voor de afschermende werking, een zorgvuldige inpassing van de ecologische verbindingszone kamsalamander. Daarnaast is in verband met de aanwezigheid van de das de inrichting nader uitgewerkt. De nadere uitwerking van de bufferzone is zodanig dat de zone geschikt is als foerageergebied voor de das. (Een deel van) de bufferzone wordt ingericht als ecologische verbindingszone voor de kamsalamander, maar krijgt niet de juridische status van een ecologische verbindingszone.

De gemeente Deventer zal de inrichting op Deventer grondgebied voor haar rekening nemen. In het Addendum op het Bestuursakkoord met Gorssel is overeengekomen, dat Gorssel de inrichting op Gorssels grondgebied tot haar verantwoordelijkheid rekent. Met de provincie Gelderland als wegbeheerder van de N348 zullen afspraken worden gemaakt over de aanleg van een faunapassage onder de N348.

De gebieden waar de ecologische verbindingszone een plaats krijgt, zullen veelal worden ingericht als weiden met een extensief beheer. Daarnaast zal een deel van de bufferzone als



akkerland worden gebruikt bij voorkeur met ecologische teelt.

Het inrichtingsplan voor de bufferzone voorziet in de aanleg van nieuwe voetpaden met name in het oostelijk deel. De Waterdijk en de Kruklandsweg worden afgesloten voor doorgaand verkeer. Door de inrichting van het gebied rondom deze wegen wordt de aantrekkelijkheid ervan voor langzaam verkeer vergroot. De Molbergsteeg behoudt haar functie als langzaam verkeer route tussen Epse en Deventer. Er is geen doorgaand gemotoriseerd verkeer mogelijk vanaf de Olthoflaan naar het bedrijventerrein.

Het inrichtingsplan voor de bufferzone en de nadere uitwerking (zie Bijlage 1), voorzien in een hoogwaardig landschappelijk ontwerp met veel kansen voor de ontwikkeling van nieuwe natuur. Het is de bedoeling om het beheer van de bufferzone in handen te geven van een natuurorganisatie om deze natuurpotentie in stand te houden en verder te ontwikkelen. Randvoorwaarden voor het beheer zijn, dat de afschermdende werking van de bufferzone, de functie waterberging en foerageergebied voor de das in stand blijven.

Het streven is er op gericht om de bufferzone zo mogelijk tegelijk met het bouwrijp maken van het oostelijk deel van het bedrijventerrein in zijn geheel aan te leggen, zodat het groen al snel de kans krijgt om groot te worden.



Afbeelding 4.2 - Nader uitwerking bufferzone (Ecogroen 2011)



Afbeelding 4.3 - Overzicht bufferzone (Arcadis 2008)

#### 4.5.2 Dortherbeek

De Dortherbeek is een provinciale ecologische verbindingszone en kent een specifieke ecologische doelstelling voor een Laaglandbeek. De ligging van de Dortherbeek is in de verschillende plannen in de afgelopen jaren nogal eens aangepast.

In overleg met het waterschap is daarom besloten om de Dortherbeek te verleggen naar een tracé langs rijksweg A1 en het spoor Deventer-Zutphen. Dit tracé is verder uitgewerkt en in het huidige plan opgenomen (zie afbeelding 4.4).

Door de ruimte voor de Dortherbeek te bundelen met de ruimte die in het eerdere ontwerp gereserveerd was voor retentievoorziening, ontstaat ruimte om de doelstelling Laaglandbeek te kunnen realiseren. Ook kan een deel van de bestaande Dortherbeek in de noordoosthoek van het plangebied gedempt worden. De verlegde Dortherbeek maakt zelf geen onderdeel uit van de retentie.

Het profiel van de (verlegde) Dortherbeek wordt zodanig vormgegeven dat de stroom kan meanderen en de laagland kwaliteiten ten volle kunnen worden benut. Hiervoor wordt minimaal een profiel gehanteerd van 25 m. Binnen het profiel van de Dortherbeek is ruimte opgenomen zodat het als buffer kan dienen bij stijgende aanvoer van water bij hevige regenval. Door het peil in de buffer, buiten het watervoerende profiel (peil + 5.00), in de lengte te laten fluctueren tussen +4.40 en +5.85 ontstaat er een grote diversiteit aan vegetatie en de mogelijkheid plas- en drasbermen, flauwe oevers en (semi) afgesloten oevers te realiseren die periodiek onder water lopen.



Afbeelding 4.4 - Ligging Dortherbeek in plangebied (Arcadis 2011)

#### 4.5.3 Bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen

In het ruimtelijke ontwerp is het huidige landschap, inclusief de aanwezige cultuurhistorische waarden, zoveel mogelijk ingepast. Het stedenbouwkundige ontwerp ook na aanpassing van het Beeldkwaliteitplan, volgt zoveel mogelijk de bestaande landschappelijke begrenzingen in het plangebied.

In het plangebied wordt uitgegaan van een gesloten grondbalans waarbij de bestaande hoogteverschillen in het gebied zoveel mogelijk worden gehandhaafd.

De bestaande boerderijen worden zoveel mogelijk ingepast. Hierbij zullen enkele gebouwen een functieverandering moeten ondergaan (zie paragraaf 5.9). Het gemeentelijk monument Olthofkavel dat komt te liggen aan de rand van de luwe bedrijfszone wordt ingepast in de bufferzone. Het hoofdgebouw en de schuur op deze kavel blijven gehandhaafd.

De Molbergsteeg is een landweg die van noord naar zuid door het plangebied loopt. De bestaande fietsverbinding over de Molbergsteeg blijft gehandhaafd.

#### 4.5.4 Waterhuishouding, retentie en bergingscapaciteit

##### Waterhuishouding

Het waterhuishoudingsplan Bedrijvenpark A1 te Deventer (Arcadis, 2011) beschrijft, naast de uitgangspunten, ook de maatregelen voor de waterhuishouding in het kader van de realisatie van het Bedrijvenpark A1.

Een kenmerk van het plangebied is dat de grondwaterstand sterk beïnvloed wordt door de waterstanden op de IJssel en de Schipbeek. Daarbij komt dat het plangebied in de huidige situatie kan inunderen als gevolg van kwel (vanuit de IJssel en de Schipbeek), neerslag en een gestremde waterafvoer (Dortherbeek).

Het ruimtelijk ontwerp voor het Bedrijvenpark gaat uit van twee watersystemen:

- een systeem om het gebiedseigen water (retentie) vast te houden.
- het ecologisch systeem van de Dortherbeek.

Er is voor gekozen om beide systemen zoveel mogelijk zichtbaar te maken, omdat ze een wezenlijke bijdrage leveren aan het karakter en de beleving van het plangebied. In het plangebied worden de natuurlijke hoogteverschillen zoveel mogelijk gehandhaafd, om de van nature aanwezige berging in de bodem te handhaven.

Voor de afvoer van hemelwater van weg- en terreinoppervlakten wordt een Verbeterd Gescheiden Stelsel (VGS) aangelegd bestaande uit een vuilwater en een regenwaterriool. Het hemelwater van wegen en parkeerterreinen wordt geloosd op het regenwaterriool. De "first flush" wordt samen met het in het vuilwaterriool ingezamelde afvalwaterwater verpompt naar de RWZI Zutphen. Bij hevige regenval zal het, dan schone, hemelwater van wegen en parkeerterreinen via overstorten afgevoerd worden naar de retentievoorziening. Het hemelwater van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk geïnfiltreerd in de bodem en/of via het regenwaterriool afgevoerd naar het oppervlaktewater. In principe vindt infiltratie plaats op de bedrijfskavels zelf. Waar infiltratie niet mogelijk is wordt het water via het regenwaterriool afgevoerd naar de retentievoorziening.

Bij de te treffen maatregelen in verband met infiltratie door de bedrijven is uitgegaan van het (oude) gemeentelijk beleid zoals dat gold ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan in 2009. Voor de bedrijven in het oostelijk en westelijk deel gelden daardoor dezelfde eisen.

##### Retentie

In het oorspronkelijke plan uit 2002 was rekening gehouden met het extra benodigde retentieoppervlak als gevolg van de aanleg van het bedrijventerrein, zij het dat de exacte inpassing in het stedenbouwkundige plan niet was aangegeven. Daarbij is uitgegaan van afkoppeling van de dakvlakken en de toepassing van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel. Tevens was voorzien in extra retentiegebied aan de Schipbeek ter voorkoming van piekafvoeren op de Schipbeek en/of de IJssel.

In het huidige plan is het retentiesysteem ruimtelijk ingepast in het plan. Uitgangspunt voor het waterhuishoudingsplan is dat de functie en peilen van de bestaande watergangen zoveel mogelijk worden gehandhaafd. Daarnaast stelt het Waterschap Rijn en IJssel de voorwaarde dat voor het realiseren van het stedelijk gebied de waterafvoer niet boven de landelijke afvoernorm mag stijgen. Neerslag vanaf verhard oppervlak dient daarom tijdelijk geborgen te worden in het gebied (retentie). Berekend is dat het oppervlak retentie (ruimte voor water) circa 1,2 ha bedraagt op de waterlijn bij een rustwaterpeil van NAP + 5,00 m. Binnen het

bedrijvenpark A1 wordt meer oppervlaktewater voor retentie aangelegd dan strikt noodzakelijk is voor het realiseren van het bedrijventerrein. Het totale retentieoppervlak bedraagt 12,4 ha.

In overleg met het waterschap is er voor gekozen de retentiegebieden vorm te geven als gebieden met een beperkt permanent watervoerend oppervlak met flauwe, brede natuurvriendelijke oevers. De retentie is hoofdzakelijk in het noordelijk en westelijk deel van het gebied (in het van nature lager gelegen gebied) gepositioneerd ter hoogte van de huidige loop van de Pessinkwatergang. Het retentiesysteem is daarbij hoofdzakelijk aan de randen van het plangebied voorzien. De bestaande Pessinkwatergang zal worden gekoppeld aan de retentie. Bij hoge waterstanden in de retentie zal, via de sloot langs de Dortherweg, water worden gebracht naar het retentie/infiltratieveld ten zuiden van de Olthofkavel en de daar gesitueerde poelen. Het realiseren van een extra gemaal als retentievoorziening blijkt uit kwelberekeningen niet nodig. Reden hiervoor is dat het bedrijventerrein hoger komt te liggen dan aanvankelijk werd aangenomen. Het eventueel inzetten van noodpompen tijdens extreme situaties kan als passende oplossing dienen. Voor het plaatsen van dergelijke noodpompen dienen in het uiteindelijke ontwerp voorzieningen getroffen te worden.

### **Bergingscapaciteit**

Door de aanleg van het Bedrijvenpark A1 neemt de bergingscapaciteit binnen het plangebied op maaiveld af. Hierdoor zal een deel van het water elders moeten worden geborgen. De verminderde berging in het plangebied zal buiten het plangebied worden gecompenseerd. Op advies van het waterschap zal dit bovenstrooms van de Dortherbeek gebeuren. In het waterhuishoudingsplan (ARCADIS, augustus 2011, hoofdstuk 6) is een berekening uitgevoerd naar de vermindering van de bergingscapaciteit. De berekeningswijze en de te compenseren hoeveelheid is in een overleg van 25 juli 2011 met het waterschap besproken. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de bergingscapaciteit en de compensatie-opgave.

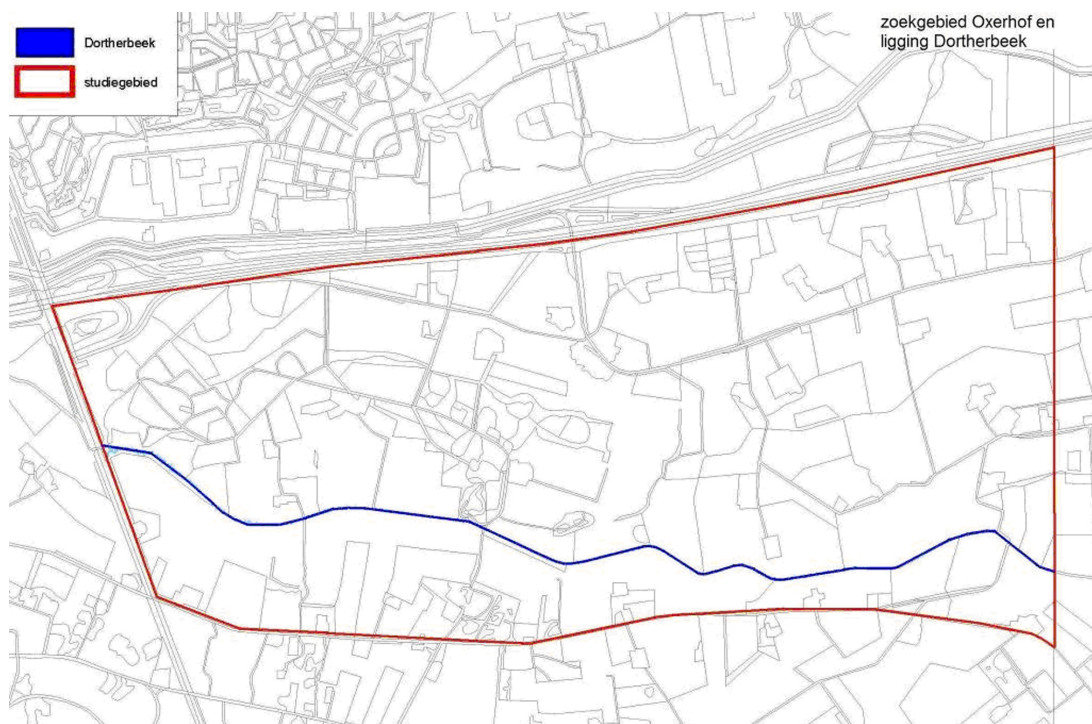
Het plangebied inundeert in de huidige situatie als gevolg van kwel afkomstig van de IJssel en de Schipbeek, neerslag en gestremde afvoer van de Dortherbeek. De kwel in het gebied verandert nagenoeg niet door de aanleg van het Bedrijvenpark A1.

De neerslag die valt, zal worden opgevangen in het plangebied en worden geborgen in de te realiseren infiltratie- en retentievoorzieningen. De afvoer van de Dortherbeek wordt in de huidige situatie bij grote afvoer gestremd, veroorzaakt door de beperkte afvoer van het bestaande gemaal. Door de aanleg van het Bedrijventerrein gaat bergingscapaciteit voor deze gestremde afvoer verloren.

In het waterhuishoudingsplan (ARCADIS, augustus 2011, hoofdstuk 6) is een berekening van de waterbergingsopgave opgenomen. Hieruit blijkt dat als rekening wordt gehouden met de natuurlijke hoogten in het plangebied, de bergende hoeveelheid in het plangebied circa 351.000 m<sup>3</sup> bedraagt.

Een deel van het waterbergend volume in het plangebied wordt echter in beslag genomen door neerslag, aanvoer van kwelwater vanuit de Pessinkwatergang, de IJssel en de Schipbeek, de geplande ligging van de onderdoorgang van de oostelijke ontsluiting en de (verlegde) Dortherbeek. Het beschikbaar volume in het plangebied voor het tijdelijk bergen van water vanuit de Dortherbeek komt na correctie neer op afgerond 171.500 m<sup>3</sup>. Dit betreft de totale compensatie-opgave voor waterberging. Daarmee is nog niet bekend welk deel in het plangebied geborgen kan worden en welk deel buiten het plangebied geborgen moet worden. Uit de berekening van de waterbergingsopgave (zie waterhuishoudingsplan ARCADIS, augustus 2011, hoofdstuk 6) blijkt dat in het plangebied circa 70.000 m<sup>3</sup> kan worden geborgen (T=100 situatie). Dit is niet voldoende voor de gehele wateropgave. Ten gevolge van de realisatie van het bedrijvenpark A1 zal extra waterberging gerealiseerd moeten worden. Hiervoor zijn de gemeente Deventer en waterschap Rijn en IJssel overeengekomen dat deze

berging, benodigd voor water afkomstig uit het stroomgebied van de Dortherbeek, buiten het plangebied van het Bedrijvenpark A1 gevonden moet worden. Gemeente en waterschap kiezen er hierbij voor dat het einddoel een watersysteem is dat voldoet aan de vereiste veiligheidsniveaus waarbij waterschap en gemeente gezamenlijk zoeken naar een robuuste oplossing.



Afbeelding 4.6 - Ligging zoekgebied waterberging (Arcadis 2008)

De gemeente en het waterschap zien de omgeving van het gebied Oxerhof als een geschikt (zoek)gebied voor het realiseren van bergingslocaties voor het tijdelijk opslaan van water vanuit de Dortherbeek tijdens extreme afvoersituaties. Ook in de huidige situatie wordt in dit gebied reeds water geborgen. In afbeelding 4.6 is het (zoek) gebied voor de waterberging weergegeven. De blauwe lijn geeft de ligging van de Dortherbeek weer en de rode lijn de grens van het zoekgebied. Het zoekgebied is gedefinieerd als het gebied dat ligt tussen rijksweg A1 (noordzijde), de gemeentegrens (oostzijde), Dortherweg (zuidzijde) en de spoorlijn Deventer-Zutphen (westzijde).

Het creëren van extra bergingsruimte in het zoekgebied Oxerhof kan op meerdere manieren worden gerealiseerd:

1. Hogere waterstand accepteren in de Dortherbeek: door het accepteren van een hogere waterstand in de Dortherbeek kan meer water worden geborgen in de gebieden die in de huidige situatie inunderen waardoor het totale inundatieoppervlak toeneemt.
2. Afgraven: elke m<sup>3</sup> grond die wordt afgegraven beneden 6,50 m+NAP en boven de grondwaterstand (T=100 situatie) kan worden ingezet voor compensatie.
3. Waterberging realiseren langs de Dortherbeek in combinatie met natuurontwikkeling: de Dortherbeek is aangewezen als ecologische verbindingzone (EVZ) en kent een Specifiek Ecologische Doelstelling (SED) voor Laaglandbeek. De compensatie kan worden gerealiseerd door alleen afgraven, door alleen hogere waterstand of door een combinatie van afgraven en een hogere waterstand.

In het waterhuishoudingsplan (ARCADIS, augustus 2011) zijn de genoemde mogelijkheden

onderzocht en doorgerekend. In overleg met het waterschap, de provincies Gelderland en Overijssel, de gemeente Lochem, de Dienst Landelijk Gebied (DLG) en de kavelruilcommissie is besloten de waterbergingscompensatie te combineren met de inrichtingsopgave voor de Dortherbeek tot een laaglandbeek, model kamsalamander. Hieronder wordt dit toegelicht.

#### *Waterberging realiseren langs de Dortherbeek in combinatie met natuur*

De Dortherbeek en naaste omgeving vormen een geschikt (zoek)gebied voor de compensatieopgave van het Bedrijvenpark A1 vanwege de reeds voorgenomen realisatie van de EVZ/SED van de Dortherbeek binnen het zoekgebied. Bij de herinrichting kan immers gelijktijdig de benodigde waterberging worden gerealiseerd en kwalitatief meer invulling worden gegeven aan de uitwerking tot laaglandbeek en EVZ. Om die reden heeft het waterschap Rijn en IJssel stroken langs de Dortherbeek aangewezen voor de waterberging.

#### *Aantal benodigde hectares waterberging*

Er is berekend dat voor een waterberging van 100.000 m<sup>3</sup> conform het waterhuishoudingsplan een oppervlakte nodig is van 20 ha. Voor het door gemeente en waterschap gewenste robuuste systeem zal minder grond nodig zijn. De hoeveelheid moet nog blijken uit de nadere uitwerking. Deze voor de berging benodigde grond wordt gevonden in de zogenaamde "stapstenen" (natuurgebiedje met bijvoorbeeld moerasontwikkeling, poelen, bosjes e.d.) en corridors in het dal van de Dortherbeek. In stapstenen van in totaal 12 ha wordt 6 ha waterberging gerealiseerd. Een stapsteen zal ongeveer 2-4 ha groot zijn. De overige hectares worden gezocht langs de Dortherbeek.

De bergingsruimte ontstaat door het treffen van profielmaatregelen, zoals het afgraven/vergraven van een circa 40 m brede zone aan weerszijden van de Dortherbeek. Er wordt gedacht aan het ondiep verbreden van de waterloop, de aanleg van natuurvriendelijke oevers en de aanleg van drasgebiedjes. Door het meanderen van de Dortherbeek, kenmerk van een laaglandbeek, neemt de totale lengte van de beek toe en daarmee de omvang van het waterbergingsvermogen in het profiel van de beek.

De afgegraven delen zullen een bergingsfrequentie van 10 tot 20 dagen per jaar (laaglandbeek) hebben. De gronden worden maximaal tot de gemiddelde hoogste grondwaterstand afgegraven. De berging vindt vooral in de winterperiode plaats. Daarnaast worden langs de Dortherbeek stapstenen (2-4 ha) aangelegd.

#### **4.5.5 Infrastructuur op het bedrijvenpark**

Ook in het nieuwe stedenbouwkundige plan zijn er twee ontsluitingen van het bedrijventerrein. Aan de oostzijde wordt het bedrijventerrein ontsloten op de Siemelinksweg en A1 door middel van een onderdoorgang onder het spoor, aan de westzijde via een T-aansluiting op de Deventerweg/N348. Aan deze hoofdontsluiting is een subontsluiting gekoppeld in de vorm van lusstructuren. Het voordeel hiervan is dat de bebouwing van het Bedrijvenpark A1 zorg draagt voor de afscherming van geluid richting de groene bufferzone en de bebouwing van Epse

Ongewenste verschuivingen van verkeersstromen, zoals een toename op de Lochemseweg, worden ondervangen door een uitgebreide oostelijke ontsluiting en een krappere vorm gegeven westelijke ontsluiting. De oostelijke ontsluiting kent een zeer grote capaciteit in tegenstelling tot de zeer beperkte capaciteit van de westelijke ontsluiting.

#### **Oostelijke ontsluiting**

De opzet van de oostelijke ontsluiting is ten opzichte van het voorgaande stedenbouwkundige plan licht gewijzigd. In het voorgaande plan was er sprake van een rechte onderdoorgang met twee rijbanen en twee rijstroken. In de nieuwe opzet is op basis van de resultaten uit het

verkeersmodel een rechte onderdoorgang met een rijbaan en drie rijstroken, waarvan twee rijstroken uitgaand en één ingaand.

De toegang tot de onderdoorgang aan de oostzijde van het spoor Deventer-Zutphen ligt in het verlengde van de zuidelijke op- en afritten van de autosnelweg A1. De Siemelinksweg sluit hier via een T-aansluiting op aan. Op deze wijze is er meer verkeerscapaciteit en meer opstelruimte. De lay-out van de t-aansluiting Siemelinksweg -zuidelijke op en afritten autosnelweg A1-oostelijke ontsluiting is niet gewijzigd.

Op het bedrijventerrein gaat de onderdoorgang, zodra het maaiveld is bereikt, over in een brug over de Dortherbeek, waarna middels een t-aansluiting de bedrijven bereikt kunnen worden. De oostelijke ontsluiting is zodanig verkeerskundig ontworpen, dat in principe 100% van het verkeer van en naar het bedrijventerrein via deze ontsluiting afgewikkeld zou kunnen worden.

De lay-out van de kruispunten en de verkeersregelininstallaties is afgestemd op wisselende verkeerssituaties waardoor het bijvoorbeeld mogelijk is het verkeer richting de opritten te doseren in geval van congestie op de autosnelweg.

In het nieuwe stedenbouwkundige plan is het westelijke deel van het bedrijvenpark ongemoeid gelaten.

De hoofdontsluitingsweg op het bedrijventerrein verbindt de westelijke en de oostelijke ontsluiting. De bedrijfskavels zijn bereikbaar middels wegen die aansluiten op de hoofdontsluitingsweg.

### **Langzaam verkeer**

De westelijke en oostelijke ontsluiting kennen een éénzijdig in twee richtingen bereden fietspad. De hoofdontsluitingsweg op het bedrijventerrein heeft aan beide zijden een fietsstrook. Bij de westelijke ontsluiting wordt ter hoogte van de Waterdijk een oversteek gecreëerd om met de fiets van het vrij liggende fietspad op de hoofdontsluitingsweg te komen. Aan de oostzijde gebeurt dit ter hoogte van de t-splitsing. Vanaf de t-splitsing loopt er een solitair fietspad in de groenzone richting de hoofdontsluitingsweg langs de A1.

De overige wegen op het bedrijventerrein kennen minimaal een eenzijdig specifieke fietsvoorziening. Alle wegen op het bedrijventerrein kennen een éénzijdig trottoir. In de bufferzone liggen recreatieve voetpaden.

Over de bestaande Molbergsteeg wordt een vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad gelegd, dat de verbinding vormt tussen Epse en het al bestaande vrij liggende in twee richtingen bereden fietspad net ten zuiden van de A1, dat onder de A1 door naar Kloosterlanden voert. In het zuiden van het plangebied bekort een fietsdoorsteek tussen het westelijke en oostelijke deel van het bedrijventerrein de fietsroute van de ene kant van het bedrijventerrein naar de ander kant.

### **Openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol bij het vervoersvraagstuk van het bedrijvenpark.

#### *Buslijnen*

Momenteel lopen er twee streeklijnen over de Deventerweg. Dit zijn beide halfuursdiensten. Deze lijndiensten zouden een functie kunnen vervullen voor het westelijk deel van het bedrijvenpark. Met de vervoerder zullen afspraken worden gemaakt om (spits)diensten te leiden over het bedrijvenpark. De hoofdontsluiting zal op strategische plekken voorzien zijn van bushaltes.

#### *Station Deventer Zuid*



In opdracht van de Gemeente Deventer is door ProRail de vervoerkundige haalbaarheid van een nieuw station Deventer-Zuid onderzocht. Uit dit onderzoek bleek echter dat de te verwachten vervoerwaarde onvoldoende is. Er is daarom afgezien van een station ter hoogte van het bedrijvenpark.

#### *Vervoermanagement*

Vervoermanagement is mobiliteitsbeïnvloeding, waarbij het vervoergedrag van werknemers, bezoekers en zakelijke klanten zodanig verandert dat de milieubelasting wordt teruggedrongen. Praktische voorbeelden van vervoermanagement zijn ondermeer:

- gebiedsgewijze of regionale carpoolprojecten;
- beschikbaar stellen van (dienst)fietsen;
- goede fietsparkeervoorzieningen;
- opzetten vervoersdienst voor het gehele bedrijvenpark.

Vervoermanagement zal worden gestimuleerd. Dit kan onder ander door bij de uitgifte van gronden afspraken te maken over fietsparkeerplaatsen, bedrijfsvervoer, e.d. Daarnaast kunnen verschillende aspecten van vervoermanagement opgenomen worden in het dienstenpakket van het parkmanagement. Dit zal zeker het geval moeten zijn als het niet voldoende snel lukt om het bedrijventerrein middels bus op een adequate wijze met openbaar vervoer te ontsluiten.

#### **4.5.6 Indeling uitgeefbaar terrein**

Met het vervallen van de kantoorbestemming is de inrichting van het gebied aangepast. De uitgangspunten van het bestemmingsplan zijn vertaald naar de nieuwe inrichting van het gebied. Met een andere ligging van de hoofdonthutingsweg heeft ook de bedrijfskavel in de noordoosthoek een andere vorm gekregen. Met deze vormgeving van de kavel zijn goede bedrijfskavels te creëren.

De uitgangspunten ten aanzien van hoogte en bebouwingspercentages zijn niet gewijzigd. Hieronder gaan we daar op in.

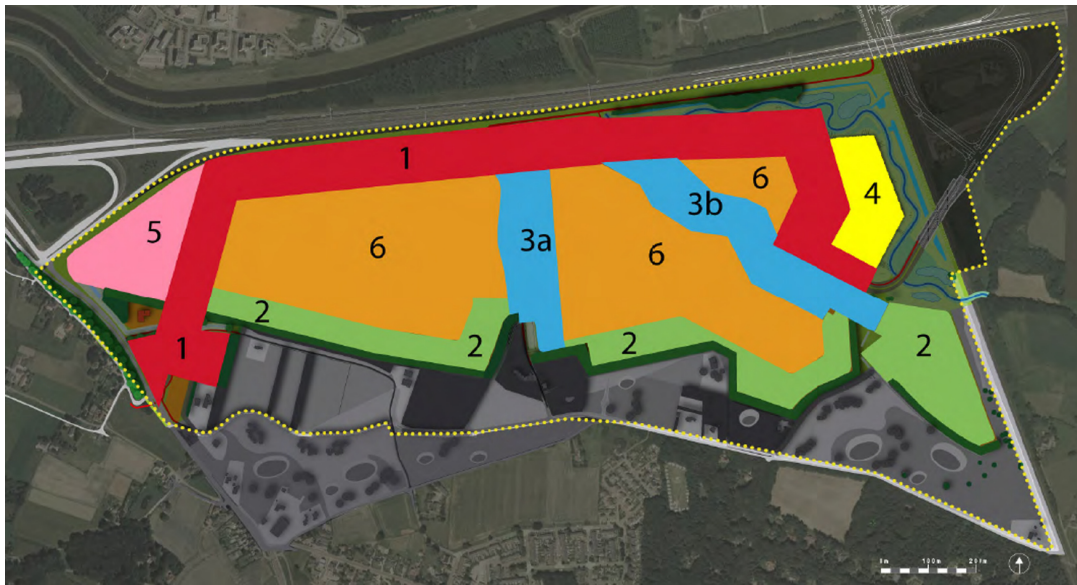
Bedrijvenpark A1 is in belangrijke mate bedoeld voor hoogwaardige bedrijvigheid. Het ambitieniveau ten aanzien van de beeldkwaliteit is hoog. Het ambitieniveau is vastgelegd in het beeldkwaliteitplan. Omdat de openbare ruimte in het uitgeefbare gebied sober is en er weinig verdoezeld kan worden, worden hoge eisen gesteld aan de vormgeving van de gebouwen zelf, de onderlinge relatie tussen de gebouwen en de situering van de gebouwen ten opzichte van de openbare weg.

In het Beeldkwaliteitsplan wordt op het bedrijvengedeelte van het plan op sommige plaatsen aangegeven, dat minimaal 60% van de voorgevel van het gebouw in de voorgevelrooilijn wordt geplaatst. Het gebouw dient daarnaast op een afstand van 3 meter tot een zijdelingse perceelsgrens te worden opgericht. Langs de hoofdonthutingsweg geldt een minimale bouwhoogte van 10 m. Inritten zijn maximaal 10 m breed en alleen bij grotere kavels zijn er twee inritten toegestaan. Hekwerken aan de straatzijde hebben een gelijksoortige, in het Beeldkwaliteitsplan beschreven, uitstraling en staan op de kavelgrens of in de rooilijn. De hoogte van een hekwerk in en voor rooilijn mag niet meer bedragen dan 1.50 m. Het kantoorgedeelte van de gebouwen is opgenomen in het bedrijfsgebouw. Het mag zich qua uitstraling onderscheiden van het bedrijfsgebouw. Het hoofdmateriaal van het bedrijfsgebouw bestaat uit een uniform materiaal en voor de hoofdkleur kan gekozen worden uit een breed spectrum van grijs tinten. Reclame-uitingen zijn opgenomen in de gevel of worden aan de gevel bevestigd. Opslag buiten vindt minimaal 5 m achter de voorgevel van het bedrijfsgebouw plaats. Parkeren voor zowel de werknemers als de bezoekers vindt plaats op de bedrijfskavel.

Er wordt gestreefd naar een intensief gebruik van de kavel, hetgeen onder andere tot uitdrukking komt in een minimaal bebouwingspercentage van 50%. Bedrijven zullen worden gestimuleerd het bedrijfsproces zo mogelijk 'in de hoogte' te organiseren en zo mogelijk op het dak te parkeren. De maximale bebouwingsdichtheid op de kavel mag hoogstens 75% bedragen.

### Beeldkwaliteitplan

Ook in de herziening van het beeldkwaliteitplan is het gebied van het Bedrijvenpark A1 in zes deelgebieden verdeeld (zie afbeelding 4.9). Ieder deelgebied heeft binnen de gehele ontwikkeling van het Bedrijvenpark A1 een eigen functie. Om deze functie goed tot zijn recht te laten komen zijn in het Beeldkwaliteitplan per gebied specifieke kenmerken en criteria opgesteld. Om een eerste indruk te geven wat de deelgebieden precies inhouden wordt bij ieder deelgebied kort stilgestaan.



1. Het gebied rondom de Hoofdontsluitingsweg
2. Het Luwe bedrijfsgebied
- 3a. Het gebied aansluitend aan de Pessinkwatergang/Molbergsteeg
- 3b. Het gebied rondom de wadi
4. De Oostelijke Kop
5. De Westelijke Kop
6. Het Middengebied

A

afbeelding 4.7 - Overzicht deelgebieden Bedrijvenpark A1 (Arcadis 2011)

#### *Het gebied rondom de Hoofdontsluitingsweg*

De hoofdontsluitingsweg loopt van de oostelijke entree van het bedrijvenpark, evenwijdig aan de rijksweg A1, richting het landschap ten zuiden van de Waterdijk. Hier sluit de weg aan op de Deventerweg. De zone langs de hoofdontsluitingsweg vormt zowel intern als extern het gezicht van het bedrijvenpark.

#### *Het luwe bedrijfsgebied*

Het Luwe bedrijfsgebied vormt de overgang naar de groene bufferzone met zijn toekomstige ecologische kwaliteiten. De bebouwing in deze zone zal bestaan uit kleinschalige bedrijvigheid met een maximale hoogte van 8 meter in een losse setting.

#### *Het gebied van de Pessinkwatergang/Molbergsteeg*

Het gebied van de Pessinkwatergang/Molbergsteeg vormt een specifieke zone door zijn

huidige verschijningsvorm en de richting binnen het bedrijvenpark. In het ontwerp is dit aanleiding geweest om het specifieke van de zone verder te versterken. Aan de westzijde van de Molbergsteeg is gekozen om het bedrijvenpark te maskeren door middel van een houtwal die een voortzetting is van de aanwezige bospercelen en solitaire bomen.

Aan de oostzijde is er voor gekozen om de Pessinkwatergang op te waarderen tot een watergang van formaat. Hier kan het bedrijvenpark zich manifesteren aan de gebruiker van de Molbergsteeg en bestaat er voor de gebruiker (fiets/voetganger) van deze steeg het gevoel van sociale veiligheid.

#### *Het gebied rondom de wadi*

De wadi-zone loopt van de oostelijke entree naar de hoofdonsluiting parallel aan de A1. Het gebied kent een vergelijkbare karakteristiek als de Pessinkwatergang. Er is sprake van een beeldbepalende waterloop gelegen in een groenzone. De waterloop is hier een wadi die bij zware regenval het watertransport verzorgt naar de retentiezone in het zuidoosten van het plan.

#### *De Oostelijke Kop*

De oostelijke kop is beeldbepalend voor de hoofdentree van het bedrijvenpark. Het is namelijk het gezicht naar de snelweg en de stad Deventer en is een gebied waar de laaglandbeek kwaliteiten van de Dortherbeek tot zijn recht moeten kunnen komen. De locatie is vanwege de zichtkwaliteit vanaf de A1 en de hoofdonsluiting en de landschappelijke kwaliteit zeer geschikt voor een programma dat hoge eisen stelt aan de omgeving. Hier is hoogwaardige bedrijfsbebouwing gepland.

#### *De Westelijk Kop*

De westelijke kop is het gebied dat gelegen is ter hoogte van de westelijke oprit naar de rijksweg A1. Dit gebied vormt aan deze zijde het visitekaartje van het bedrijvenpark. Dit deelgebied sluit aan op het gebied rondom de hoofdonsluitingsweg. Het deelgebied vraagt om een hoogwaardige, eigentijdse architectuur.

#### *Het Middengebied*

Het middengebied is het gebied dat verborgen ligt achter de andere deelgebieden. Dit bedrijfsgebied is een gebied waar een grotere mate van vrijheid geldt. Deze vrijheden hebben betrekking op positie op de kavel, bouwmassa en verschijningsvorm.

### **Vertaling Beeldkwaliteitplan in bestemmingsplan**

De verschillende deelgebieden waar het Bedrijvenpark A1 uit bestaat zijn hiervoor in het kort beschreven. De ambitie ten aanzien van de beeldkwaliteit voor deze gebieden is uitgebreid vastgelegd in het Beeldkwaliteitplan. In het Beeldkwaliteitplan wordt onderscheid gemaakt in kenmerken en criteria. Voor ieder deelgebied gelden andere kenmerken en criteria die samen van belang zijn om tijdens de ontwikkeling van het bedrijvenpark kwaliteit en een vorm van eenheid te garanderen. De geformuleerde kenmerken beschrijven een streefbeeld, bedoeld als inspiratiebron voor ontwerpers van gebouwen en buitenruimte. Voor bedrijven wordt daarmee een vorm van zekerheid geboden met betrekking tot de directe omgeving en het imago van het bedrijvenpark als geheel. De beschreven criteria gaan in op situering van bebouwing, vormgeving, materiaalgebruik, kleur, kapvorm en dergelijke.

De opgenomen criteria en kenmerken vormen bij de ontwikkeling en het beheer van het bedrijvenpark een toetsingskader. Indien mogelijk worden de in het Beeldkwaliteitplan aangegeven kenmerken en criteria verankerd in het bestemmingsplan. De kenmerken en criteria die in het bestemmingsplan verankerd kunnen worden hebben met name betrekking op de situering van gebouwen en hoogte/omvang de gebouwen.

De in het beeldkwaliteitplan geformuleerde kenmerken en criteria die niet in het bestemmingsplan doorvertaald kunnen worden, worden in een aanvullend hoofdstuk aan de Welstandsnota toegevoegd en vormen daarmee een toetsingskader voor de ontwikkelingen.

## 4.6 Aanleg, realisatie en beheer

Om tot het eindbeeld te komen, kan onderscheid gemaakt worden in de fasen van aanleg, realisatie en het beheer. De belangrijkste kenmerken van deze fasen zijn hierna beschreven.

### **Aanlegfase: bouwrijp maken**

Het bouwrijp maken zal, onvoorziene omstandigheden daargelaten, plaatsvinden in twee fasen. Eerst zal het deel ten oosten van de Molbergsteeg bouwrijp worden gemaakt. De tweede fase is het bouwrijp maken van het deel ten westen van de Molbergsteeg. De aanleg van de onderdoorgang onder het spoor (de oostelijke ontsluiting) start gelijktijdig met het bouwrijp maken van het oostelijk deel van het plangebied. Vanaf Kloosterlanden is een tijdelijke bouweg aangelegd. De brug over de Schipbeek is daarvoor versterkt. Zowel het bouwverkeer voor het bouwrijpmaken, de onderdoorgang en de gebouwen op de kavels in het oostelijk deel kunnen gebruik maken van de tijdelijke bouweg tot de oostelijke ontsluiting gereed is. Voor het bouwrijp maken van het westelijk deel wordt in principe ook gebruik gemaakt van de oostelijke ontsluiting.

De grondwerkzaamheden en inrichting van de bufferzone ten oosten van de Molbergsteeg zullen zo veel mogelijk plaatsvinden voordat met het bouwrijp maken van het oostelijk deel van het plangebied. De inrichting van de bufferzone ten westen van de Molbergsteeg zal plaatsvinden voordat gestart wordt met het bouwrijpmaken van het westelijk deel van het plangebied. Door de beplanting in een vroeg stadium aan te brengen wordt de visuele overlast zo veel mogelijk beperkt. Het inrichten van het stroomgebied van de Dortherbeek zal plaatsvinden in het kader van het bouwrijp maken van het oostelijk deel van het plangebied.

Bij het bouwrijp maken zal gewerkt worden volgens het in de natuurtoets geformuleerde protocol. Dit houdt onder andere in dat het dempen van delen van de beek alleen plaats mag vinden in de maanden september en oktober en dat bomen niet geroid mogen worden in het broedseizoen.

Het bouwrijp maken zal zoveel mogelijk plaatsvinden met een gesloten grondbalans. Daarnaast is er grond nodig voor het aanleggen van de wal van de bufferzone. Er komt grond vrij bij het graven van de poelen voor de ecologische verbindingzone en het aanleggen van de retentiegebieden rondom het bedrijventerrein en in de bufferzone. De overig benodigde grond komt vrij door het verlagen van het oostelijk deel van het terrein. Er wordt niet meer weggehaald in het oostelijk deel dan noodzakelijk. In verband met de fasering van het bouwrijp maken is een gronddepot voorzien net ten westen van de Molbergsteeg, waar grond, afkomstig van het oostelijk deel, opgeslagen kan worden totdat het in het westelijk deel verwerkt kan worden.

### **Realisatiefase: realisatie van bedrijven**

Het tempo, waarmee het bedrijventerrein zal worden bebouwd, is lastig in te schatten. Gelet op het uitgiftetempo in Deventer, in economisch minder slechte tijden, mag op Bedrijvenpark A1 een afzet van circa 6,3 hectare per jaar verwacht worden. Niet uitgesloten wordt, dat in eerste instantie de omvang groter is, aangezien de afzet in Deventer de afgelopen jaren, onder andere als gevolg van het niet beschikbaar zijn van uitgeefbaar bedrijventerrein, vrijwel nihil is geweest (er is sprake van een inhaalslag). Tevens kan de afzet groter worden als zich één of meerdere bedrijven aandienen met een heel grote ruimtevraag.

De realisatie van de bedrijven zal zich afspelen op het bedrijventerrein, achter de dan al aangelegde en ingerichte bufferzone.

### **Beheerfase**

Het streven is om de bufferzone als één geheel te beheren, bij voorkeur door een organisatie,

die zich specifiek richt op landschappelijk en ecologisch beheer. Er zal daartoe een beheerplan worden gemaakt gericht op het instandhouden en verbeteren van de landschappelijke en ecologische kwaliteit van het gebied en het instandhouden van de waterhuishoudkundige functie.

In het hiervoor genoemde addendum is afgesproken, dat indien na verloop van tijd blijkt, dat meer dan 30% van het verkeer gebruik maakt van de westelijke ontsluiting, de gemeenten Deventer en Lochem met elkaar zullen overleggen over de te nemen maatregelen.

Op het bedrijventerrein zal een organisatie voor parkmanagement worden opgezet. Een dergelijke organisatie kan tot taak krijgen het beheer van het (openbare) groen op het bedrijventerrein, de zorg voor bewaking, beveiliging en bewegwijzering. Bedrijven worden in de uitgiftevoorwaarden verplicht dit dienstenpakket af te nemen. Tevens kan een dergelijke organisatie een signalerende functie hebben ten aanzien van bijvoorbeeld parkeren op de openbare weg en activiteiten in strijd met welstandseisen. Handhaving dient te geschieden door de daartoe geëigende overheidsorganisaties. Naast een hiervoor geformuleerd minimumpakket kan de parkmanagement-organisatie haar dienstenpakket uitbreiden met bijvoorbeeld aanvullend vervoer, verwerking van afval, inkoop van energie, servicecontracten en dergelijke. Bedrijven zijn vrij om dergelijke diensten wel of niet af te nemen.

#### **Flexibiliteit en fasering**

Voor wat betreft de fasering geldt dat het westelijk deel van het plangebied pas bouwrijp wordt gemaakt zodra het oostelijk deel nagenoeg is uitgegeven. In het exploitatieplan is een afwijkingsbepaling opgenomen. Onder voorwaarden kan voor vestiging van een groot bedrijf van de faseringsbepaling worden afgeweken. Niet uitgesloten kan worden dat als gevolg van de grondposities de beoogde fasering wijzigingen ondergaat.



## Hoofdstuk 5 PLANOLOGISCHE EN MILIEUTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN

### 5.1 Milieueffectrapportage 2008

#### Beoordelingsplicht

Het bruto oppervlak van het Bedrijvenpark A1 bedraagt circa 136 ha. Vanwege deze omvang is het voornemen m.e.r. beoordelingsplichtig. Het m.e.r.-beoordelingsplichtige besluit betreft de vaststelling van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1. Op voorhand, zonder eerst te beoordelen of het voornemen m.e.r.-plichtig is, heeft de gemeente Deventer besloten de m.e.r.-procedure te doorlopen. Reden hiervoor is de keuze voor een zorgvuldig planproces, dat recht doet aan de kwaliteit van het gebied en de omwonenden.

Het milieueffectrapport (MER), dat in het kader van de m.e.r.-procedure is opgesteld, diende voor de gemeente Deventer als hulpmiddel bij de besluitvorming over het Bedrijvenpark A1. Het MER heeft tot doel het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen in de belangenafweging.

In het kader van de eerste herziening, waarbij de kantorenbestemming is geschrapt en de inrichting voor het oostelijk iets is aangepast, is een aantal onderzoeken geactualiseerd. In dit hoofdstuk wordt daar op ingegaan.

### 5.2 Waterhuishouding

Alle aspecten van de waterhuishouding voor het bedrijventerrein inclusief de oostelijke ontsluiting zijn uitgebreid beschreven in het Waterhuishoudingsplan (Arcadis, 2011). Onderstaand worden de belangrijkste aspecten kort toegelicht. Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar genoemd Waterhuishoudingsplan.

#### Oppervlaktewater

Het watersysteem van de Dortherbeek en van de retentiegebieden (inclusief Pessinkwatergang) zijn twee gescheiden systemen.

Er wordt naar gestreefd om de Dortherbeek zodanig aan te leggen, dat het hoogteverschil wordt opgevangen door het meanderen van de beek waardoor de stuw kan verdwijnen. Het bestaande gemaal Ter Hunnepe zal het water van de Dortherbeek blijven afvoeren naar de Schipbeek in geval van hoge waterstanden op de Schipbeek. De waterkering langs de Dortherbeek krijgt een hoogte van minimaal NAP + 7,5m en zal worden geïntegreerd in het plan.

Voor de waterafvoer vanuit het bedrijvenpark A1 (de retentie) naar de Dortherbeek en de Schipbeek moet rekening gehouden worden met twee afvoersituaties:

1. Als het waterpeil in de Dortherbeek gelijk is aan of lager is dan NAP + 5,00 m is afvoer vanuit de retentievoorziening onder vrij verval naar de Dortherbeek (maalkom) mogelijk via een debietregulerend kunstwerk.
2. Als het waterpeil van de Dortherbeek hoger is dan NAP 5,00 is afvoer van de retentievoorziening onder vrij verval niet meer mogelijk. Het water zal dan via een nieuw gemaal rechtstreeks worden afgevoerd op de Schipbeek.

Op deze wijze blijven de watersystemen van de Dortherbeek en de retentie ook bij extreme

waterafvoeren van elkaar gescheiden. Om waterafvoer en wegzijging vanuit de retentie naar de Pessinkwatergang ten zuiden van de Dortherweg te voorkomen zal een stuw met terugslagklep worden aangelegd.

### **Grondwater**

Voor de droge situatie neemt de wegzijging naar de IJssel en de Schipbeek toe. Hierdoor zal het waterpeil in de retentievoorzieningen uit kunnen zakken. Het permanent watervoerende deel van de retentievoorziening wordt daarom zo minimaal mogelijk gehouden.

Als er sprake is van het maximale waterpeil in de voorziening (dit kan het geval zijn bij extreme zomerse buien) zal er meer wegzijgen. Hierdoor wordt een deel van het hemelwater vanuit de retentievoorzieningen geïnfiltreerd in de bodem.

Voor de natte situatie neemt de kwel in de toekomstige situatie toe als er sprake is van het rustwaterpeil in de voorzieningen. Als er sprake is van een maximale waterstand in de retentievoorziening neemt de kwel in de toekomstige situatie af. In de praktijk zal het retentiepeil in een natte situatie variëren tussen het rustwaterpeil en het maximale peil. De hoeveelheid kwel vanuit de IJssel en de Schipbeek zal daardoor niet sterk wijzigen.

Voor een extreme situatie neemt de kwel vanuit de IJssel en de Schipbeek toe ten opzichte van de huidige situatie. De maximale waterstanden in de retentievoorzieningen liggen namelijk lager dan in de huidige situatie, waardoor er sprake is van minder tegendruk waardoor de kwel toeneemt.

De invloed van de IJssel en de Schipbeek op het plangebied heeft gevolgen voor de toekomstige maaiveldhoogte en de benodigde capaciteit van het nieuwe gemaal. Voor de kantorenlocatie is een minimaal maaiveldniveau van NAP + 6,60m nodig om te zorgen, dat in een situatie met een hoge waterstand en een extreme neerslaggebeurtenis aan de ontwateringseis wordt voldaan. In het overige deel van het plangebied is een maaiveldniveau van NAP + 6,50m voldoende. De benodigde gemaalcapaciteit (gemaal van retentie naar Schipbeek) is berekend op 0,656 m<sup>3</sup>/sec (exclusief veiligheidsmarge).

De ontwikkeling van het gebied leidt, onder andere als gevolg van de infiltratie van een groot deel van het dakwater, tot een toename van de grondwateraanvulling.

### **Waterkwaliteit**

Schoon neerslagwater van de daken wordt in de bodem geïnfiltreerd. Overig water vanaf het bedrijventerrein (vervuild water vanaf de wegen, de onderdoorgang en afvalwater) wordt grotendeels naar de zuivering gebracht (first flush). Alleen bij extreme neerslagsituaties komt het (vervuilde) water op het oppervlaktewater (in de retentie) terecht.

### **Pijlijnproject**

Bedrijvenpark A1 betreft een zogenaamd pijlijnproject van de provincie Overijssel. Het is gelegen in een primair watergebied. In de Startnotitie Water (Provincie Overijssel, 2004) hebben Provinciale Staten van de provincie Overijssel aangegeven, dat pijlijnprojecten, die gelegen zijn in gebieden, die voldoen aan de criteria van primair watergebied, toch doorgang kunnen vinden onder de voorwaarden dat "waterneutraal" wordt gebouwd. Negatieve watereffecten, die niet te vermijden zijn, dienen te worden gecompenseerd.

### **Vermindering bergingscapaciteit**

Door de aanleg van het Bedrijvenpark A1 neemt de bergingscapaciteit op maaiveld af. Het gebied inundeert in de huidige situatie als gevolg van kwel, neerslag en gestremde afvoer. De kwel in het gebied verandert nagenoeg niet door de aanleg van het Bedrijvenpark A1. De neerslag die valt, zal worden opgevangen in het plangebied en worden geborgen in de te realiseren infiltratie- en retentievoorzieningen. De afvoer van de Dortherbeek wordt in de huidige



situatie gestremd, veroorzaakt door de beperkte afvoer van het bestaande gemaal. Door de aanleg van het bedrijventerrein gaat bergingscapaciteit voor deze gestremde afvoer verloren. De verminderde berging in het plangebied wordt buiten het plangebied gecompenseerd. De gemeente, het waterschap en de provincie zijn dit met elkaar overeengekomen. De locatie voor het creëren van extra bergingsruimte is het zoekgebied Oxerhof. Deze locatie ligt ten oosten van het plangebied. (zie afbeelding 4.6)

#### **Grondwaterbeschermingsgebied**

Het Bedrijvenpark A1 ligt, met uitzondering van de oostelijke aansluiting op de Rijksweg A1, binnen een "grondwaterbeschermingsgebied, verbod op diepe boringen". Bij de realisatie en in de beheerfase dient erop te worden toegezien dat dit verbod wordt nageleefd.

#### **Resultaten water**

Er treedt in het voorkeursalternatief(VA) een beperkt positief effect op de grondwaterhuishouding op. Dit komt doordat er water in het gebied wordt vastgehouden. Uit de waterbalans volgt namelijk dat de grondwateraanvulling toeneemt van 205/mm jaar tot 235 mm/jaar voor een gemiddeld jaar.

In het plangebied treedt een vermindering van de bergingscapaciteit op dat buiten het plangebied wordt gecompenseerd. De verminderde berging wordt ten oosten van het plangebied in het beekdal van de Dortherbeek gecompenseerd.

Er wordt uitgegaan van een gesloten grondbalans en er worden geen effecten op de waterhuishouding en de waterkwaliteit verwacht.

## **5.3 Ecologie**

In Nederland is de bescherming van natuurwaarden in twee wetten geregeld, namelijk in de Flora- en faunawet (2002) en in de Natuurbeschermingswet (1998). De Flora- en faunawet is gericht op de bescherming van soorten, terwijl de Natuurbeschermingswet gericht is op de bescherming van leefgebieden.

### **5.3.1 Gebiedsbescherming**

De volgende natuurgebieden kunnen van invloed zijn op het project:

- Natura 2000;
- Beschermde natuurmonumenten;
- Ecologische hoofdstructuur.

#### **Natura 2000**

Binnen de Europese Unie wordt beoogd een samenhangend netwerk van leefgebieden en soorten te realiseren, Natura 2000 genaamd. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden maken hiervan deel uit. Voor beschermde Natura 2000-gebieden geldt dat er door projecten en handelingen (in of in de nabijheid van het Natura 2000-gebied) geen verslechtering van de kwaliteit van de habitats of een verstrend effect op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen mag optreden (Natuurbeschermingswet).

Het plangebied van het Bedrijvenpark A1 ligt op circa 600 meter van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel.

#### *Onderzoek 2008*

Om te kunnen beoordelen of de ontwikkeling van het bedrijvenpark gevolgen heeft voor de

Uiterwaarden IJssel zijn in het verleden verscheidene onderzoeken uitgevoerd.

Uit een geluidsonderzoek uit 2008 van Oranjewoud blijkt dat de geluidbelasting ten westen van de Deventerweg afneemt, als gevolg van de verplaatsing van deze weg naar het oosten. De contouren verschuiven daarmee van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel af.

Tevens kan uit het Waterhuishoudingsplan van Arcadis uit 2008 worden afgeleid dat de realisatie van het Bedrijvenpark A1 geen invloed heeft op grondwaterstanden in de IJsseluiterwaarden. Uit een luchtkwaliteitsonderzoek uit 2008 van Tauw kan worden afgeleid dat ten opzichte van de huidige situatie de depositie van stikstof iets af zal nemen. In de huidige situatie is sprake van te hoge aanwezige waarden. Afname van deze waarden kan dus positief zijn voor de natuurwaarden in de omgeving.

#### *Aanvullend onderzoek 2010*

In het kader van de beroepsprocedure is in opdracht van de gemeente door Tauw bv in december 2010 een actualiserend onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 2).

Uit dit onderzoek blijkt dat tussen het gebied en het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel geen ecologische relaties worden beïnvloed door de ontwikkeling van het bedrijvenpark. Daarnaast worden indirecte effecten op de populaties van de kwalificerende habitat- en vogelrichtlijnsoorten niet verwacht.

Tevens wordt in het onderzoek uitgesloten dat wanneer bij het heien gebruik wordt gemaakt van een heistelling die voorzien is van een mantel, geen effecten optreden op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel. Effecten op broedvogels kunnen voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen (medio maart tot en met medio juli) uit te voeren.

Tot slot is in 2020 geen sprake van een toename van de stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel ten opzichte van de huidige situatie. Effecten van stikstofdepositie door de oprichting en exploitatie van het bedrijvenpark worden daarom niet verwacht.

#### *Onderzoek 2011, effecten stikstofdepositie*

Als reactie op de gestelde conclusies in de aanvullende onderzoeken uit 2010, heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) opmerkingen met betrekking tot conclusies aangaande de effecten van de toename van de stikstofdepositie als gevolg van de ontwikkeling van het Bedrijvenpark A1. Na overleg met de provincie Gelderland is in juli 2011 door Tauw onderzoek uitgevoerd naar het aspect stikstofdepositie (zie Bijlage 3).

Uit het onderzoek naar de effecten van de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel blijkt dat in vergelijking met de huidige situatie in 2020 sprake is van een afname van de totale stikstofdepositie. Er is echter wel sprake van een beperkte toename van stikstofdepositie door het bedrijventerrein als individuele bron. Significante effecten van stikstofdepositie op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied, door de oprichting en exploitatie van het bedrijvenpark, treden niet op.

Volgens de Natuurbeschermingswet 1998 is elke ontwikkeling die al dan niet significante effecten kan hebben op een Natura 2000-gebied in beginsel vergunningplichtig. Omdat in dit geval sprake is van een geringe toename van de stikstofdepositie, in een al door stikstofdepositie overbelast gebied, is ook de realisatie van het bedrijvenpark A1 in beginsel vergunningplichtig.

#### *Conclusie*

Uit de verschillende onderzoeken die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd blijkt dat er geen significant negatieve effecten optreden op het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel door de

aanleg en het gebruik van het Bedrijvenpark A1. Omdat volgens het onderzoek uit 2011, gericht op de effecten van stikstofdepositie blijkt dat sprake is van een beperkte toename, is een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig en aangevraagd.

### **Beschermde natuurmonumenten**

Beschermde natuurgebieden hebben als doel om gebieden met een natuurwetenschappelijk of landschappelijke betekenis te vrijwaren tegen ingrepen. De aanwijzing vindt plaats door de minister van Landbouw, Natuur en Visserij. Voor beschermde natuurmonumenten geldt dat het verboden is om handelingen te verrichten die schadelijk zijn voor de wezenlijke kenmerken van het natuurmonument, tenzij er een vergunning kan worden verleend (Natuurbeschermingswet). In het plangebied komen geen beschermde natuurmonumenten voor.

### **Ecologische Hoofdstructuur**

Door nieuwe natuur te ontwikkelen, kunnen natuurgebieden met elkaar worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan. Het totaal van al deze gebieden en de verbindingen ertussen vormt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van Nederland.

Het plangebied ligt nabij de EHS maar maakt zelf geen onderdeel uit van de EHS. Het oostelijk deel van het Eperbos maakt deel uit van de EHS van de provincie Gelderland. Dit gedeelte grenst aan het oostelijk deel van het plangebied voor het Bedrijvenpark A1.

Het landgoed Oxerhof is onderdeel van de EHS van de provincie Overijssel. De hier aanwezige bosgebieden vallen onder de categorie 'bestaand bos- en natuurgebied'. De omliggende graslanden vallen binnen het zoekgebied voor beheersgebieden. Hier kunnen eigenaren op basis vrijwilligheid beheersovereenkomsten afsluiten voor de ontwikkeling van soortenrijk grasland.

#### *Onderzoek 2008*

In de 2008 heeft Arcadis een natuurtoets voor het Bedrijvenpark A1 uitgevoerd. In dit onderzoek is onderzocht of er sprake is van verstoring van de nabijgelegen EHS.

Als gevolg van de aanleg van de oostelijke ontsluiting verdwijnt ca. 1,5 ha aan EHS aan de oostzijde van het plangebied. Daarnaast is in dit gebied sprake van enige afname van de kwaliteit van de EHS als gevolg van verstoring door licht en geluid. Uit het geluidsonderzoek Bedrijvenpark A1 van Oranjewoud uit 2008 volgt dat de geluidscontouren opschuiven richting het EHS-gebied. De verschuiving van de contouren leidt tot afname in kwaliteit van het gebied, maar omdat de geluidsbelasting in de huidige situatie al hoog is, verandert er relatief weinig (gebaseerd op relatieve broedvogeldichtheid). Er treedt daarom slechts een beperkte toename op van verstoring van belangrijke leefgebieden van verstoringsgevoelige soorten (met name broedvogels en das).

Uitstraling van verlichting naar de omgeving heeft voor bepaalde dieren negatieve effecten. Onder andere door de toepassing van speciale armaturen kan de invloed hiervan naar de EHS beperkt blijven. De aanleg van beplante aarden wallen bij de bufferzone en de oostelijke ontsluiting zorgen voor een beperking van de lichteffecten. Ook het negatieve effect van geluid kan hiermee worden beperkt.

Met de provincie Overijssel is overeenstemming over, dat het feitelijk verdwijnen van een stukje EHS en de (beperkte) vermindering van de kwaliteit van een deel van de EHS ruimschoots wordt gecompenseerd door de aanleg van de bufferzone.

#### *Ecologische verbindingszones*

In en nabij het plangebied komen twee ecologische verbindingszones voor: de Dortherbeek en de Schipbeek, waarvan de Dortherbeek een specifieke ecologische doelstelling (SED) voor een laaglandbeek kent. Voor beide beken zijn als doelsoorten aangemerkt: Waterspitsmuis,

viinders, amfibieën en libellen. De provinciale ecologische verbindingszone langs de Dortherbeek (model laaglandbeek) wordt in het kader van ontwikkeling van het Bedrijvenpark A1 apart vormgegeven.

De ecologische verbindingszone model kamsalamander wordt deels aangelegd in het kader van de aanleg van de bufferzone. In het Addendum op de Bestuursovereenkomst van september 1999 is afgesproken, dat de gemeente Gorssel (huidige gemeente Lochem) de aanleg van de zone op Lochems grondgebied voor haar rekening neemt. In het Inrichtingsplan bufferzone (Vista, 2005) is een inrichtingsvoorstel opgenomen voor de ecologische verbindingszone vanaf de onderdoorgang onder het spoor tot de onderdoorgang bij de N348.

#### *Conclusie*

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat op de EHS in de omgeving van het plangebied geen significante negatieve effecten zullen optreden. Op basis van de quickscan kan geconcludeerd worden dat voor de ontwikkeling van het voorgenomen plan geen nader onderzoek in het kader van de Natuurbeschermingswet nodig is.

### **5.3.2 Soortbescherming**

De Flora- en Faunawet beschermt een groot aantal in het wild levende planten- en diersoorten, ook buiten beschermde natuurgebieden. De wet verbiedt handelingen die kunnen leiden tot schade aan (populaties of individuen van) beschermde soorten (algemene verbodsbepalingen).

Wanneer een bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk maakt die beschermde planten en dieren kunnen bedreigen, is het verplicht om vooraf te toetsen of deze plannen kunnen leiden tot overtreding van algemene verbodsbepalingen. Wanneer dit het geval dreigt te zijn, moet onderzocht worden of er maatregelen genomen kunnen worden om dit te voorkomen, indien dit niet mogelijk is dienen de gevolgen voor beschermde soorten zoveel mogelijk beperkt te worden.

#### **Inventarisatie flora en fauna 2004 en 2008**

In 2004 heeft een complete inventarisatie plaatsgevonden naar de beschermde soorten in het plangebied. De inventarisatie is aangevuld met informatie van bewoners en natuurorganisaties. In 2008 zijn aanvullende inventarisaties naar vleermuizen en dassen uitgevoerd in het bos bij de oostelijke ontsluiting. Ook is gekeken naar indicaties voor de aanwezigheid van holtebroedende vogels. De resultaten van de onderzoeken zijn opgenomen in het rapport van Arcadis 'Natuurtoets Bedrijvenpark A1' van 16 oktober 2008 (zie Bijlage 4). Onderstaand volgt een beknopt overzicht van de aanwezige natuurwaarden. Voor de volledige gegevens wordt verwezen naar het rapport.

#### *Flora*

De volgende door de Flora- en Faunawet beschermde plantensoorten zijn in het plangebied aangetroffen: Akkerklokje, Grasklokje, Rapunzelklokje, Zwanebloem. Daarnaast vermeldt FLORON de aanwezigheid van de, Gewone Dotterbloem, Aardaker, Gewone vogelmelk (vermoedelijk) en de Kleine maagdenpalm in en om het plangebied. Jeneverbes komt voor in het Epserbos.

#### *Vleermuizen*

In het plangebied zijn zeven verschillende soorten vleermuizen aangetroffen: de Gewone Dwergvleermuis, de Laatvlieger, de Rosse Vleermuis, de Ruige Dwergvleermuis, de Baardvleermuis, de Grootoorvleermuis en de Watervleermuis.

Voor vleermuizen is het gebied van de geprojecteerde bufferzone het meest belangrijke deel van het plangebied. In en om de bufferzone bevinden zich de kolonies en de opgaande

begroeiing vormt geschikte vliegroutes. De afwisseling van opgaande begroeiing en open gebied biedt verschillende soorten een aantrekkelijk jachtgebied. Naast de bufferzone is de Dortherbeek erg belangrijk voor vleermuizen. Dit lijnvormige element wordt gebruikt als jachtgebied en vliegroute. In het bos naast de oostelijke ontsluiting worden grote concentraties vleermuizen aangetroffen langs de aanwezige zandpaden, laanstructuren en aan de noordzijde van de bosrand. Ook langs de beplanting van de spoorbaan foerageren vleermuizen. In het bos naast de oostelijke ontsluiting zijn geen verblijfplaatsen vastgesteld in boomholten. De aanwezigheid van kraamkolonies valt hier niet helemaal uit te sluiten.

#### *Zoogdieren*

In het plangebied zijn de volgende beschermde zoogdieren aangetroffen: de egel, de eekhoorn, de haas, het konijn, de mol, de ree, de veldmuis, de bosmuis, de spitsmuis (spec.) en de das.

Gezien de in het gebied voorkomende biotopen is het aannemelijk of mogelijk dat de volgende beschermde soorten in en rondom het gebied voorkomen: bosspitsmuis, dwergspitsmuis, huisspitsmuis, rosse woelmuis, aardmuis, woelrat, dwergmuis, wezel, hermelijn, bunzing, steenmarter en vos.

Door het afwisselende landschap met opgaande begroeiing, weiden, bebouwing en solitaire bomen is de bufferzone voor de meeste zoogdieren het belangrijkste deel van het plangebied. Buiten het plangebied is het bos ten oosten van de oostelijke ontsluiting belangrijk voor zoogdieren.

De Dortherbeek is aangewezen als ecologische verbindingzone voor o.a. de (zeldzame) waterspitsmuis. In de huidige situatie is de Dortherbeek weinig geschikt voor deze soort, zodat het aannemelijk is dat deze soort nu niet in het plangebied voorkomt.

#### *Vogels*

In het plangebied is een groot aantal broedvogels waargenomen. Voor de volledige lijst wordt verwezen naar het rapport Natuurtoets Bedrijvenpark A1.

De zuidelijk gelegen bufferzone heeft de hoogste soortenrijkdom binnen het plangebied. Dit gebied is met name van belang voor algemene struweelbroeders als tjiftjaf, heggemus en koolmees. Ook de begroeiing rondom de Dortherbeek is van belang voor struweelbroeders, zoals roodborst, zanglijster en tjiftjaf. Vogelsoorten, zoals gele kwikstaart, Kievit en veldleeuwerik komen voornamelijk voor in het open gedeelte van het plangebied. De omgeving rondom de oostelijke ontsluiting is van belang voor soorten van bos.

#### *Amfibieën en reptielen*

In de zuidelijke zone van het plangebied komen Groene Kikkersoorten voor. Daarnaast zijn de Poelkikker, de Bruine Kikker, de Gewone Pad, Kleine watersalamander en de Ringslang aangetroffen.

#### *Vissen*

De Dortherbeek is onderzocht op aanwezigheid van beschermde vissoorten. Aangetroffen zijn het Bempje, de Kleine Modderkruiper en het Vetje. Daarnaast zijn verschillende algemene vissoorten aangetroffen.

#### *Vlinders en libellen*

Tijdens de inventarisatie zijn geen beschermde soorten waargenomen. Uit gegevens van de lokale natuurorganisaties blijkt de bandheidelibel de Dortherbeek als voortplantingsbiotoop te gebruiken. Daarnaast werden verschillende algemene soorten libellen aangetroffen.

#### **Actualiserend flora- en faunaonderzoek 2010**

In het kader van de beroepsprocedure is door Ecogroen advies in februari 2011 een actualiserend onderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna in het noordoostelijke deel van het

bedrijvenpark. Het actualiserend onderzoek is met name gericht op de Ringslag, Poelkikker en Rugstreepad. Daarnaast is ook de aanwezigheid van jaarrond beschermde broedvogels geïnventariseerd.

Uit de actualisatie blijkt dat nabij de Dortherbeek enkele volwassen Ringslagen zijn waargenomen. De Dortherbeek vormt echter geen geschikte voortplantingsplek, de verwachting is dat de Dortherbeek vooral als foerageergebied en zomerbiotoop wordt gebruikt. In het onderzoeksgebied zijn de Poelkikker en Rugstreepad ondanks intensief onderzoek niet aangetroffen. Het onderzoeksgebied maakt naar verwachting geen deel uit van het leefgebied van beide soorten.

Tijdens het veldonderzoek zijn in het onderzoeksgebied geen nesten aangetroffen van jaarrond beschermde broedvogels. Ondanks het ontbreken van jaarrond beschermde nestlocaties in het onderzoeksgebied kunnen soorten met een omvangrijk territorium, zoals Buizerd, wel van het gebied gebruik maken om er te foerageren. Het onderzoeksgebied vormt echter geen essentieel leefgebied, aangezien een veelvoud aan vergelijkbaar alternatief resteert.

### **Effecten op de flora en fauna**

In de verschillende onderzoeken is uitgebreid ingegaan op de effecten van de werkzaamheden in het kader van de planontwikkeling op (beschermde) soorten. Het betreft hier zowel positieve als negatieve effecten:

#### *Positieve effecten:*

- De kolonies, vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen kunnen in stand gehouden en versterkt worden in de bufferzone en langs de Dortherbeek (mits uitstraling van licht naar de bufferzone, de Dortherbeek en het bos bij de oostelijke ontsluiting wordt voorkomen).
- Er ontstaan geschikte biotopen voor bijzondere diersoorten als Waterspitsmuis, Ringslang, Kamsalamander en beekgebonden vissoorten.
- De kwaliteit van biotopen voor bos- en struweelvogels, uilen, zoogdieren en amfibieën neemt sterk toe.
- De variatie van begroeiingstypen, biotopen en soorten in het gebied neemt toe.

#### *Negatieve effecten:*

- Zorgvuldigheid bij de uitvoering, zodat zo min mogelijk flora en fauna wordt verstoord. In de natuurtoets is hiervoor een ecologisch protocol ontwikkeld.
- Verwijderen van vegetatie en bouwrijp maken buiten het broedseizoen.
- Eventueel tijdelijk wegvangen en verplaatsen van bepaalde soortgroepen, zoals amfibieën en reptielen.

### **Ontheffing van de Flora- en Faunawet**

Voor een aantal beschermde soorten zijn de negatieve effecten strijdig met de algemene verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet. Voor deze soorten wordt beroep gedaan op de mogelijkheden voor de vrijstelling en ontheffing in de Flora- en Faunawet. De aanvraag voor ontheffing van de Flora- en Faunawet is op 21 juni 2011 verleend.

Voor het Akkerklokje, Grasklokje, mol, haas, konijn, veldmuis en egel geldt een algemene vrijstelling. Wel is op deze soorten de zorgplicht van toepassing. Aan deze plicht kan worden voldaan door te werken volgens het ecologisch protocol.

Voor alle soorten, waarvoor gebruik gemaakt wordt van de ontheffing danwel vrijstelling van de Flora- en Faunawet is de gunstige instandhouding van de soort niet in het geding, terwijl ook voldaan kan worden aan de vereiste criteria 'geen andere bevredigende oplossing' en 'dwingende reden van groot openbaar belang'.

### **Dassenburcht**

In 2009 zijn in aanvulling op de verschillende natuuronderzoeken door gemeente, en nadien in opdracht van ProRail door Stichting Das&Boom, veldonderzoeken uitgevoerd naar de aanwezigheid van een dassenburcht aan de oostkant van het bedrijvenpark. Er bleek een niet permanent bewoonde burcht aanwezig in de overgang van de spoorloot en het werkpad langs het spoor. De burcht liep door tot onder het westelijk spoor. Dit zou voor de langere of korte termijn de veiligheid van het treinverkeer in gevaar kunnen brengen. De burcht kon niet worden gehandhaafd, mede gelet op de reeds door ProRail vastgestelde geringe verzakking en aangebrachte stutvoorzieningen, is op basis van gesprekken met de Dienst Landelijk Gebied en een door ProRail bij het toenmalig ministerie van LNV aangevraagde en verleende ontheffing in het najaar van 2009 opgeheven.

De aangetroffen burcht in de spoordijk bleek niet de hoofdburcht te zijn maar een bijburcht. Het Oxerbos 800 meter ten oosten van het Bedrijvenpark A1 bevat twee hoofdburchten van de Das. Het gebied waar het bedrijvenpark is gepland maakt onderdeel uit van het foerageergebied en tevens komen er een bijburcht en twee tijdelijke hollen voor. Met de ontwikkeling van het Bedrijvenpark A1 verdwijnt een deel van het foerageergebied van de Das. Als gevolg van het gedeeltelijke verlies van foerageergebied en in een later stadium tijdelijke hollen worden er geen negatieve effecten verwacht op populatieniveau. Het plangebied is geen optimaal leefgebied voor een grote dassenpopulatie. In het plangebied wordt de gunstige staat van instandhouding dan ook niet bedreigd.

Met de aanleg van de groene bufferzone ten zuiden van het bedrijvenpark wordt het leefgebied gecompenseerd en geoptimaliseerd. Om bij de inrichting van de bufferzone aan te sluiten op de gewenste habitat voor de Das is hiervoor een activiteitenplan opgesteld (zie Bijlage 5). In het activiteitenplan is onderzocht hoeveel hectare aan leefgebied gecompenseerd moet worden en hoe de bufferzone optimaal ingericht kan worden als gebied voor de Das. Daarnaast wordt in het activiteitenplan ook stilgestaan bij de maatregelen die tijdens de werkzaamheden getroffen kunnen worden om de schadelijke effecten zoveel mogelijk te beperken. Eén van de maatregelen is het realiseren van een dassentunnel onder de N348. Daarmee is voor de das de IJsseluitwaarden bereikbaar en wordt het foerageergebied van de das vergroot.

### **Onderzoek 1e partiële herziening**

Adviesbureau Tauw bv heeft in beeld gebracht wat de procedure-inhoudelijke gevolgen van de bestemmingsplanherziening voor de natuurwaarden zijn, notitie Wijziging bestemmingsplan bedrijvenpark A1 - Gevolgen voor natuur, N. Jeurink, 9 september 2011.

De wijziging heeft tot gevolg dat het activiteitenplan dat deel uitmaakt van de ontheffing Flora- en faunawet, voor zover betrekking hebbend op het handhaven van de bestaande Dortherbeek, niet in overeenstemming is met de inrichtingsplannen voor het bedrijvenpark, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan. Echter de natuurwaarden zullen naar verwachting door de aanpassingen toenemen in plaats van afnemen. Argumenten hiervoor zijn dat de nieuwe beekloop natuurvriendelijk wordt ingericht en beduidend langer is dan de bestaande loop en dat de bestaande loop voor fauna van water en oevers geen optimale inrichting heeft. Ook in een situatie waarin een veel groter deel van de bestaande watergang wordt gedempt zal de natuurwaarde in de nieuwe situatie per saldo nog toenemen. Er kan derhalve worden volstaan met het doen van een melding aan Dienst Regelingen.

In het herziene bestemmingsplan wordt de interne wegenstructuur enigszins aangepast. Om de kans op aanrijdingen van vooral amfibieën te beperken wordt een fysieke barrière (raster of lage houten wand) aangebracht tussen de ontsluitingsweg en de groenzone langs de verlegde Dortherbeek.

## 5.4 Archeologie, landschap en cultuurhistorie

### 5.4.1 Archeologie

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van deze archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta (ook wel Verdrag van Valletta genoemd) is geïmplementeerd in de Monumentenwet.

Het belangrijkste doel is de bescherming van archeologische waarden in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Vooronderzoek moet duidelijk maken welke archeologische waarden verwacht kunnen worden. Wie de bodem in wil, bijvoorbeeld om te bouwen, kan verplicht worden om een archeologisch vooronderzoek te (laten) uitvoeren. De onderzoeksresultaten bepalen het verdere vervolg; een aanpassing van de bouwplannen of het opgraven van archeologische vondsten. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe dat de "verstoorder" betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort. Het is verplicht om bij bestemmingsplannen met nieuwe ontwikkelingen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

#### **Archeologisch onderzoek 2000**

Met betrekking tot het in beeld brengen van de archeologische (verwachtings)waarden voor het gebied van Bedrijvenpark A1 is in 2000 een archeologische verkenning verricht. Op basis van deze archeologische verkenning heeft circa de helft van het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde. Het betreft hier met name de hoger gelegen gebieden waar de kans op het aantreffen van archeologische waardevolle elementen groter is dan in de lager gelegen gebieden.

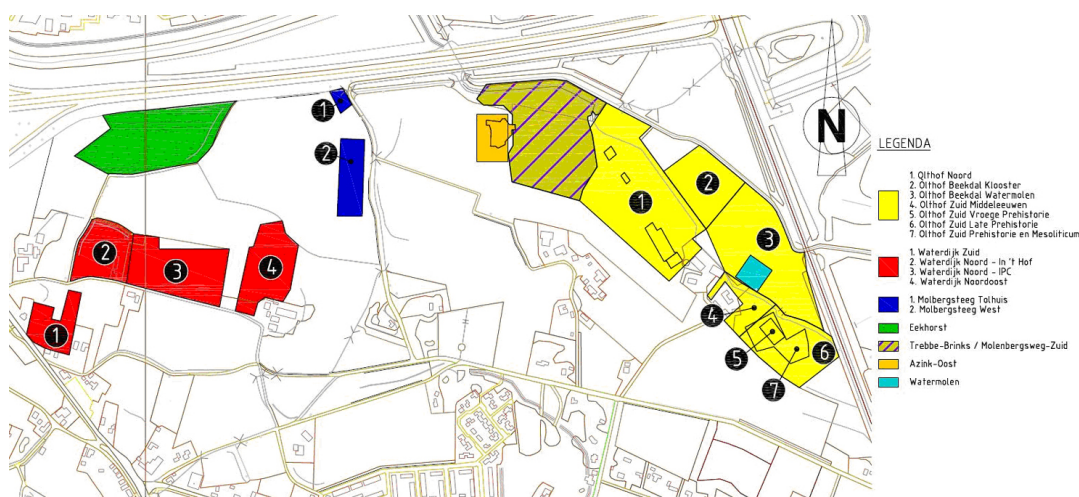
#### **Archeologisch onderzoek 2010 en 2011**

In 2010 en 2011 zijn voor een groot gedeelte van het gehele gebied Bedrijvenpark A1 meerdere archeologische onderzoeken uitgevoerd. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn reeds juridisch verankerd in het wijzigingsplan Bedrijvenpark A1, wijziging archeologie, maar worden in deze herziening één op één overgenomen.

Op onderstaande kaart zijn de belangrijkste archeologische vindplaatsen aangegeven. Een aantal van deze locaties is reeds onderzocht en een aantal dient nog (nader) onderzocht te worden



ning



Afbeelding 5.1 - Overzicht onderzoekresultaten archeologie (gemeente Deventer 2011)

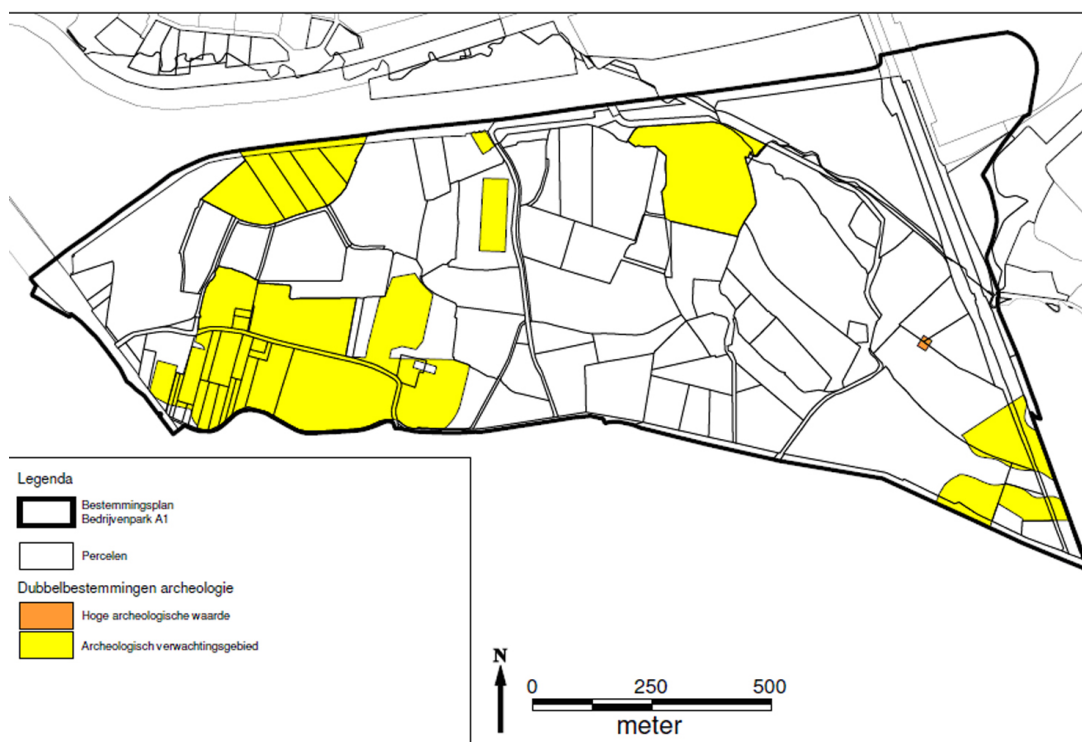
Voor de meeste gronden zijn proefsleuven gegraven en zijn archeologische waardevolle vondsten opgegraven.

Tijdens de uitgevoerde onderzoeken zijn verschillende archeologische vindplaatsen aangetroffen onder andere uit de vroege en late prehistorie. In de publicatie "Tussen Deventer en Epse, 10.000 jaar bewoningsgeschiedenis van het plangebied Epse-Noord", (F. Appels), is daar verslag van gedaan. Het gebied dat is onderzocht is op grond van proefsleuvenonderzoek vrijgegeven.

Tevens zijn nabij het perceel van de Olthoflaan 10 en 12 de resten van een watermolen aangetroffen. De archeologische vondsten worden op deze locatie in situ behouden. De resten zijn aangewezen als gemeentelijk monument en worden beschermd via de Monumentenwet en de gemeentelijke monumentenverordening. In het bestemmingsplan is hiervoor een aparte archeologische dubbelbestemming opgenomen.

Ter hoogte van de geprojecteerde tunnelbak onder het spoor is een aanvullend bureaustudie gedaan. Op grond van deze studie kan geconcludeerd worden dat de voormalige landweer zich binnen het plangebied bevond. De noordelijke uitloper van de bouwweg doorsnijdt buiten het onderzoeksgebied van deze bureaustudie weliswaar het tracé van de verwachte locatie, maar hier zijn de sporen van de landweer waarschijnlijk grotendeels verstoord als gevolg van het graven van een watergang, mogelijk in de late 19de eeuw. Op basis van een detailstudie van hoogteligging en bodemgesteldheid van het onderzoeksgebied kan daarnaast de lage archeologische verwachting met betrekking tot sporen uit de vroege prehistorie tot en met de late middeleeuwen en nieuwe tijd, zoals weergegeven op de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Deventer worden onderschreven.

Een aantal locaties dient nog nader onderzocht te worden. Deze locaties blijven de archeologische dubbelbestemming behouden.



Afbeelding 5.2 - Overzicht archeologische waarden en verwachtingsgebieden (gemeente Deventer 2011)

Voor de bufferzone is onlangs nader onderzoek gedaan. De retentiegebieden Pessinkwatergang en Molbergsteeg liggen in een gebied met een lage archeologische waarde of zijn op grond van onderzoek al vrijgegeven. Voor de aanleg van het bos tussen de Waterdijk en de Molbergsteeg zal afstemming nodig zijn, zodat de archeologische resten niet worden bedreigd. Dit gebied behoudt daarom de archeologische dubbelbestemming.

De retentiegebieden in dit gebied kunnen zonder voorafgaand archeologisch onderzoek worden aangelegd.

#### 5.4.2 Landschap

In het ontwerp voor het bedrijvenpark zijn de bestaande landschapswaarden zo goed mogelijk ingepast, zoals de Dortherbeek, Waterdijk en de Molbergsteeg. De grondwal van de bufferzone volgt zoveel mogelijk de lijnen in het landschap. Daarnaast versterkt de bufferzone de besloten kenmerken van het landschap. Ondanks de zorgvuldige inpassing treden er negatieve effecten op. Door de aanleg van het Bedrijvenpark A1 verdwijnt de openheid en kleinschaligheid van het landschap. De indeling van het bedrijvenpark volgt weliswaar de hoofdlijnen van de oorspronkelijke verkavelingstructuur, maar de hoofdstructuur van het landschap wordt aangetast.

In de gewenste inrichting vindt aantasting van geomorfologische waarden plaats. De aantasting heeft betrekking op de geomorfologische waarden ter hoogte van de Dortherbeek en de doorsnijding van de Waterdijk. In het ontwerp worden de steilranden bij de Olthofkavel en de historische landschapselementen aangetast. Het betreft de doorsnijding van de Waterdijk. Ook zal het plangebied door de ingrepen transformeren, waardoor historische landschapselementen hun context verliezen.

### 5.4.3 Cultuurhistorie

Een aantal van de in het plangebied gelegen boerderijen en gebouwen is zowel bouwhistorisch als landschappelijk waardevol. De als gemeentelijk monument aangegeven boerderij 'de Olthof' is waardevol vanwege de ligging op een dekzandrug met esdek. Deze dekzandrug gaat via een steilrand over naar de laagte van de Dortherbeek. Door het zuidwestelijk deel van het plangebied loopt de Waterdijk: een landschappelijk en cultuurhistorisch waardevol lijnelement.

In het ontwerp blijven de cultuurhistorische boerderijen in stand. De historische functie ervan gaat echter verloren. Door het bedrijvenpark verandert verder het zicht op cultuurhistorisch waardevolle elementen in negatieve zin.

Rondom de boerderijen Olthof, Azink en nabij de Waterdijk zijn zeer waardevolle vindplaatsen van vroegere bewoning aangetroffen. Het gaat hierbij om de vondst van een complete boerderij uit de Middeleeuwen, een verdwenen watermolen en verschillende sporen vanaf de IJzertijd.

## 5.5 Verkeer

De verkeersintensiteiten nemen bij realisatie van het bedrijvenpark toe. Dit wordt als licht negatief beoordeeld vanwege de mogelijk gepaard gaande negatieve effecten (geluidhinder, afname verkeersveiligheid).

### Fietsverkeer

Door aanleg van de onderdoorgang ontstaat een nieuwe fietsmogelijkheid aan de oostzijde van het plangebied. Dit is gunstig voor fietsers want er wordt voorzien in vrij liggende fietspaden van en naar het bedrijventerrein.

### Openbaar Vervoer

In het kader van vervoersmanagement lopen er afspraken met vervoerders met betrekking tot buslijnen over het terrein (het plan voorziet in een aantal bushaltes) en worden shuttlebussen overwogen. De gemeente streeft er naar afspraken te maken met de vervoerder over het invoeren van spitsdiensten.

### Parkeren

Uitgangspunt is het streven onnodige verhoging van de parkeerdruk op de openbare ruimte te voorkomen, door bij nieuw- en verbouw zoveel mogelijk de eis te stellen dat de parkeerbehoefte op eigen terrein dient te worden opgevangen.

In afwijking van de Kencijfers voor parkeervoorzieningen van de CROW welke een bandbreedte kennen tussen een minimum en een maximum norm heeft Deventer -getoetst aan de Deventer situatie - gekozen van 1 (minimum) norm per functie. Voor zover nodig wordt voor een nadere technische toelichting op de normen verwezen naar Parkeerkencijfers-Basis voor Parkeernormering, publicatie 182 van het CROW van juni 2003. Voor de functies waarvoor in de bijlage bij de regels geen normen zijn gegeven, gelden de normen die in bovenstaande publicatiereeks zijn opgenomen. Indien de betreffende functie ook niet voorkomt in deze publicatie, dient de norm gehanteerd te worden van de functie die qua gebruik en mobiliteitspatroon het meest overeenkomt met de niet nader benoemde functie. Voor enkele functies zijn de Deventer normen in afwijking van de CROW kencijfers vastgesteld.

Deventer kent 3 deelgebieden: Centrum(I)- Bestaande woonwijken(II)- Overige gebieden (III).

### Verkeersveiligheid

Door een toename van de verkeersintensiteit neemt de verkeersveiligheid doorgaans af. Zeker

op plaatsen waar filevorming verwacht mag worden, kan dit tot een ongewenste verkeerssituatie leiden. Aangezien het bedrijvenpark extra verkeer genereert, wat op een beperkt aantal plaatsen leidt tot een noemenswaardige toename van de verkeersdruk, is sprake van een negatief effect op de verkeersveiligheid voor met name gemotoriseerd verkeer. Door de toename van het gemotoriseerd verkeer, neemt in principe de verkeersveiligheid voor fietsers ook af. In het plan wordt echter voorzien in (deels vrij liggende) fietspaden. Omdat hierdoor het gemotoriseerde verkeer en fietsverkeer gescheiden worden, treedt een positief effect op aangaande de verkeersveiligheid. Per saldo zal voor fietsers en gemotoriseerd verkeer samen een beperkt negatief effect op de verkeersveiligheid optreden.

## 5.6 Bodemkwaliteit

Ten behoeve van de 1e partiële herziening is geen nieuw bodemonderzoek gedaan. De eerdere onderzoeken zijn toereikend. Hieronder gaan we daar op in.

Voor het gebied waar het Bedrijvenpark A1 is gepland zijn de afgelopen jaren meerdere onderzoeken uitgevoerd. Op vrijwel alle onderzochte percelen is plaatselijk een lichte puin- en/of kolengruishoudende bijmenging aangetroffen. In de boven- en ondergrond zijn lokaal lichte verontreinigingen met metalen, PAK, EOX en minerale olie aangetoond. In het grondwater is plaatselijk een lichte verontreiniging met metalen aangetoond. Een enkele keer is een sterk verhoogd gehalte aan arseen in de boven- of ondergrond aangetoond en een matig verhoogd gehalte aan nikkel of zink in het grondwater. De aangetoonde gehalten zijn naar verwachting van nature aanwezig en vormen geen aanleiding tot nader onderzoek en/of (sanerings)maatregelen.

Geconcludeerd kan worden dat de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater ter plaatse van het gebied 'Bedrijvenpark A1', met uitzondering van de Olthoflaan 29 (olieverontreiniging en puinstort), Deventerweg 62 (puinlaag) en aanwezige voormalige stortplaats nabij Olthoflaan 27, op basis van de bij de gemeente Deventer aanwezige informatie, geen belemmering vormt voor de toekomstige bestemming van het gebied. De voormalige vuilstortlocatie zal functioneel worden geïsoleerd. Hierdoor is de locatie geschikt voor het gebruik als bedrijventerrein.

## 5.7 Geluid

In het kader van de 1e partiële herziening heeft een in september 2011 door Oranjewoud een akoestisch onderzoek plaatsgevonden (zie Bijlage 6). Hierbij is gekeken naar wegverkeerslawaai en industriëlawaai en de cumulatie van deze geluidsbronnen. De herziening is niet van invloed op het railverkeerslawaai. Daarnaast heeft in het kader van het bestemmingsplan een toetsing plaatsgevonden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. In deze paragraaf wordt volstaan met een samenvatting van de toets aan de Wet geluidhinder. Voor een uitgebreidere inblik in de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek.

Als maat voor toetsing van de geluidsgevolgen van de nu beoogde wijzigingen hanteren we de geluidssituatie die volgt uit het vastgestelde bestemmingsplan d.d. 18 november 2009 als basis. Immers, de toetsing aan de Wet geluidhinder en de daaraan gekoppelde afweging en procedures hogere waarden zijn in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan reeds doorlopen.

### **Wegverkeerslawaai**

De volgende situaties zijn beschouwd:

1. vastgestelde bestemmingsplan: richtjaar 2022 inclusief oorspronkelijk plan Bedrijvenpark A1 (inclusief 85000 m<sup>2</sup> kantoren) = basis voor toetsing;
2. 1e partiële herziening bestemmingsplan: richtjaar 2022 inclusief plan Bedrijvenpark A1 met de beoogde wijzigingen.

In de berekeningen is rekening gehouden met de verdubbeling van de Siemelinksweg.

Uit het onderzoek blijkt dat door de beoogde wijzigingen een aantal woningen doorschuift van een hogere naar een lagere geluidsklasse. Door de wijziging neemt de geluidsinvloed richting woonomgeving dus iets af. Tegelijk blijkt uit bijlage 4 van het onderzoek dat de geluidsbelasting vanwege verkeer op de ontsluitingswegen op het Bedrijvenpark A1 overal lager is dan de voorkeurgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder. Gezien het bovenstaande kan worden gesteld dat vanwege de beoogde wijziging van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 (1e partiële herziening), voor wat betreft wegverkeerslawaai geen sprake is van een negatief effect ten opzichte van het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan.

### **Industrielawaai**

Om de geluidsuitstraling van het Bedrijvenpark A1 als geheel inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van het akoestisch rekenmodel dat in 2008 is opgesteld voor het vastgestelde bestemmingsplan Bedrijvenpark A1. Hierin is de methode van Inwaartse Milieuzonering (IMZ) gehanteerd. Daarbij wordt per categorie van bedrijven een minimale afstand tot de woonomgeving gehanteerd. Deze afstanden zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Voor het Bedrijvenpark A1 geldt hierbij dat het bestemmingsplan bedrijven toelaat tot categorie 3.2.

Het rekenmodel uit 2008 is op de kavels waar een planwijziging wordt beoogd aangepast. Het gaat om de volgende aanpassingen:

- kantoren in noordoosthoek omgezet naar bedrijven milieucategorie 3.2;
- grond binnen 100 meter tot de woning aan de Molbergsteeg 1 omgezet naar milieucategorie 3.1.

Uit het onderzoek blijkt dat door de beoogde wijzigingen er geen relevante veranderingen optreden op het gebied van industrielawaai. Gezien het bovenstaande kan worden gesteld dat vanwege de beoogde wijziging van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 (1e partiële herziening), voor wat betreft industrielawaai geen sprake is van een negatief effect ten opzichte van het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan.

### **Cumulatie**

Uit het onderzoek blijkt dat voor wat betreft de gecumuleerde geluidsbelasting er voor een aantal woningen sprake is van een verschuiving tussen geluidscategorieën. De verschillen zijn marginaal. Ook voor de cumulatie is geen sprake is van een negatief effect ten opzichte van het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan.

## **5.8 Luchtkwaliteit**

Voor de ontwikkeling van Bedrijvenpark A1 is een luchtonderzoek (Tauw, 2008) uitgevoerd. Dat onderzoek is in september 2011 geactualiseerd. In het geactualiseerde luchtonderzoek heeft toetsing plaatsgevonden aan de eisen die daarvoor zijn gesteld in de Wet milieubeheer (onderdeel luchtkwaliteitseisen, hierna 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). De actualisatie van het onderzoek naar de luchtkwaliteit is als Bijlage 7 aan het plan toegevoegd.

In de kwalitatieve effectanalyse door Tauw (september 2011) wordt gebruik gemaakt van de 'Monitoringstool 2010'. Dit rekeninstrument van het Ministerie van I & M heeft als doel de

luchtkwaliteit te monitoren. Het Bedrijvenpark A1 is opgenomen als project in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma tot verbetering van de Luchtkwaliteit).

Voor het vaststellen van de luchtkwaliteit is in het luchtonderzoek onderbouwd dat de volgende twee type bronnen maatgevend zijn voor de beoordeling:

- Emissies van verkeer;
- Emissies van industriële bronnen, bedrijfsactiviteiten.

### **Verkeer**

Door realisatie van bedrijvenpark A1 vinden veranderingen plaats in de verkeersintensiteiten. Bedrijvenpark A1 heeft netto een verkeersaantrekkende werking. Het effect van deze veranderende verkeersstromen en extra verkeer is meegenomen in het luchtonderzoek.

### **Industriële bronnen en bedrijfsactiviteiten**

Er wordt uitgegaan van de vestiging van bedrijven met milieucategorie 1 (licht) tot en met milieucategorie 3.2 (middelzwaar). Het effect van de toekomstige bedrijfsactiviteiten is meegenomen in het luchtonderzoek. Met betrekking tot de besluitvorming over de vestiging van bedrijven op het Bedrijvenpark A1 geldt dat zij allen ten tijde van die besluitvorming nogmaals moeten aantonen dat aan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving in Nederland wordt voldaan.

### **Boordeling toekomstige luchtkwaliteit**

Uit de resultaten van de kwalitatieve effectanalyse kan geconcludeerd dat geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden:

- De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>) wordt voor geen van de berekende punten in 2010 en 2022 met en zonder ontwikkeling van bedrijventerrein A1 op een afstand van 10 meter van de wegrand overschreden.
- Inclusief zeezoutcorrectie wordt de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>) niet overschreden. Dit geldt voor 2010 en 2022 met en zonder planontwikkeling.
- Inclusief zeezoutcorrectie wordt de grenswaarde voor de daggemiddelde PM<sub>10</sub> concentratie (50 µg/m<sup>3</sup>) voor 2010 en 2020 met en zonder planontwikkeling wordt niet vaker dan de toegestane 35 overschrijdingsdagen overschreden.

Er is ook geen sprake van overschrijdingen van de grenswaarden van andere stoffen, zoals NO<sub>2</sub> (uurgemiddelde), SO<sub>2</sub>, benzeen, CO en lood.

## **5.9 Externe veiligheid**

### **Regelgeving**

De regelgeving op het gebied van externe veiligheid beoogt 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) 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 dit plangebied is uitsluitend de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" van belang aangezien de snelweg A1 en het spoor Deventer – Zutphen de enige relevante risicobronnen zijn.

#### Gemeentelijk extern veiligheidsbeleid

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 twee typen gebieden binnen het bestemmingsplan. Het betreft de ambitieniveaus "Ruimte voor bedrijven" 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. Een deel van het plangebied had in het voorgaande bestemmingsplan "Bedrijvenpark A1" een kantorenbestemming. Met deze partiële herziening is dit deel van plangebied gewijzigd in bedrijventerreinbestemming met een wijzigingsbevoegdheid voor het vestigen van een kantoor, hotel en/of een congresaccommodatie. De gebieden met het ambitieniveau "Ruimte voor bedrijven" zijn op de verbeelding aangegeven met "Bedrijventerrein". De wijziging naar "Bedrijventerrein" heeft als gevolg dat er potentieel minder mensen binnen het invloedsgebied van het spoor en de A1 aanwezig kunnen zijn.

Het ambitieniveau is samengevat in de onderstaande tabel:

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

#### Vervoersassen met gevaarlijke stoffen

Tot op een afstand van 200 m vanaf een vervoersas met gevaarlijke stoffen dient volgens de circulaire Vervoer gevaarlijke stoffen rekening gehouden te worden met de mogelijke risico's van dergelijke vervoersassen. In en rondom het plangebied liggen een aantal vervoersassen waarover gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden. Het betreft aan de noordzijde de snelweg A1 en aan de oostzijde het spoor Zutphen - Deventer.

De hoogte van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is voor deze partiële herziening opnieuw berekend in de rapporten "Externe veiligheid Bedrijvenpark A1 (oostelijk deel) Deventer" van AVIV voor het wegverkeer en "Externe veiligheid spoor Bedrijvenpark A1 Oost" van DHV voor het spoorvervoer. Deze rapporten zijn nog aangevuld met een berekening voor een hotelvestiging voor de situatie dat van deze wijzigingsbevoegdheid gebruik wordt gemaakt.

Uit de rekenresultaten van rapport voor het spoorvervoer blijkt dat het spoor ter hoogte van het plangebied geen  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour bezit. Het vormt daarmee geen belemmering voor het plan. Voor het wegverkeer is in de "Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen" voor de snelweg ter hoogte van het plangebied een risicoruimte, ofwel een  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour gereserveerd van 12 meter vanaf de middenberm van de snelweg A1. Deze gereserveerde risicoruimte blijft daarmee ruim buiten de bestemmingsvlakken waarop gebouwd mag worden en vormt geen belemmering voor het plan.

Het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg neemt licht toe maar blijft onder de oriënterende waarde. Dit wordt veroorzaakt doordat in het plandeel waar een risicovol bedrijf was voorzien, nu door de wijziging meer kantoorvestiging behorende bij een bedrijf mogelijk is. Het oppervlak aan kantoren mag 50% zijn van het bebouwde oppervlak terwijl voorheen op deze locatie kantoren grenzend aan het risicovolle bedrijf niet groter mochten zijn dan 1500 m<sup>2</sup> b.v.o.. Anderzijds is de kantorenbestemming gewijzigd in de bestemming Bedrijventerrein. Het maximaal aantal mensen dat door die wijziging mogelijk wordt, blijft hoog. Het berekende groepsrisico valt echter ruim binnen de ambitieniveaus voor het bedrijventerrein.

Het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor neemt toe van juist onder de oriënterende waarde tot driemaal de oriënterende waarde. De aanwezigheid van absolute aantallen mensen langs het spoor neemt door deze planwijziging echter af. De verschillen worden door een aantal zaken veroorzaakt. Zo is de toegepaste rekenmethodiek SAVE II van het voorgaande rapport inmiddels niet meer toegestaan. Het huidige rapport is opgesteld met het nu voorgeschreven rekenmodel RBM II. Landelijk is nu één rekenmodel voor vervoer van gevaarlijke stoffen verplicht gesteld om verschillen in de berekeningen uit te sluiten. Daarnaast verschillen de aannames van het aantal wagons met gevaarlijke stoffen per goederentrein. In het SAVE rapport is dat 1,67 wagon per trein, in het DHV rapport is dat 2,5 waarover in de meest conservatieve opvatting van het rekenprotocol dit aantal nog moet worden vermenigvuldigd met 3,9 tot 8 wagons per goederentrein. Verder is de wijze van invoer van de bevolking in de rekenmodellen totaal verschillend.

Bij de berekende overschrijding van het groepsrisico moet overigens worden betrokken dat de nu geldende vervoersprognose voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen voor het jaar 2020 niet in deze hoge aantallen vervoerd kunnen worden omdat de omgevingsvergunning van het spoorwegemplacement Deventer dit niet toelaat. De vervoersstroom van Arnhem naar Oldenzaal moet namelijk op het emplacement Deventer van rijrichting worden veranderd (kopgemaakt). Inmiddels is duidelijk dat de risicoruimte van het emplacement het kopmaken van niet meer dan 200 ketelwagons LPG op jaarbasis toelaat. De vervoersprognose 2020 gaat uit van 700 ketelwagons op jaarbasis, 3,5 maal hoger dan de maximum capaciteit van het spoorwegemplacement.

Het Basisnet spoor, dat als definitief ontwerp ter vaststelling in de Tweede Kamer voorligt legt vervoersplafonds op voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Dit Basisnet gaat ook uit van de voornoemde 200 ketelwagons LPG. In het kader van de totstandkoming van het Basisnet spoor is overigens het (oorspronkelijke) Bedrijvenpark A1 in de berekeningen meegenomen. Bij die berekeningen wordt geen overschrijding van de oriënterende waarde geconstateerd. Dit wordt naast de lagere vervoersaantallen veroorzaakt door een aangepast rekenmodel RBM II dat bij de definitieve besluitvorming van het Basisnet spoor wordt vrijgegeven. Momenteel



kunnen gemeenten geen gebruik maken van het nieuwe rekenmodel. Dit model is gebaseerd op afspraken met vervoerders over een veiliger vervoer. Toekomstige berekeningen zullen wat betreft groepsrisico lager uitvallen.

#### Bedrijven

In het plangebied wordt vestiging van bedrijven en installaties die onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen uitgesloten.

Door middel van een wijzigingsbevoegdheid kunnen risicovolle bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen worden toegelaten. In die procedure zal de verantwoordingsplicht groepsrisico gevoerd moeten worden om een afweging te maken of een dergelijk bedrijf toelaatbaar is binnen het plangebied.

#### Advies regionale brandweer

Voor de aspecten zelfredzaamheid, bereikbaarheid en bestrijdbaarheid is bij het oorspronkelijke plan advies uitgebracht door de regionale brandweer. De aanbevelingen zijn in het plan verwerkt. De huidige wijziging bevat minder kwetsbare bestemmingen. Tevens wordt vestiging van een risicobron uitgesloten. Wat betreft bluswater, opstelplaatsen en aanrijroutes wijzigt het plan niet. Het reeds uitgebrachte advies is nog steeds actueel voor de aspecten bestrijdbaarheid bereikbaarheid en zelfredzaamheid.

#### Zelfredzaamheid

##### Ontvluchtingsroutes in het plangebied

Het plangebied is voor het wegverkeer zowel aan de westelijke als aan de oostelijke zijde ontsloten door een aansluiting via het naastgelegen industrieterrein op de N348 van Deventer naar Zutphen respectievelijk de aansluiting op de A1 en de Siemelinksweg, ofwel de N348 richting Raalte. Ontvluchting van de mogelijke risicobronnen, zoals het spoor en de A1 bij verschillende windrichtingen is mogelijk. Aan de westzijde is het plangebied te ontvluchten via een fietsverbinding die bruikbaar is als vluchtweg voor fietsers en voetgangers.

##### Ontvluchtingsroutes van gebouwen

Het is wenselijk om de gebouwen te voorzien van twee vluchtroutes, waarvan één van de risicobron af is gericht. In het Bouwbesluit is bepaald in welke gevallen een bouwwerk van twee ontvluchtingwegen dient te worden voorzien. Voor het overgrote deel van de bouwwerken binnen dit plangebied zal dit aan de orde zijn. De plaats van de vluchtwegen dient met een nadere eis aan de bouwvergunning te worden verbonden. Zo kan optimaal worden aangesloten op de infrastructuur voor het ontvluchten waarin het bestemmingsplan reeds voorziet.

##### Afsluitbaar luchtversingssysteem in het geval van een incident met toxisch gas

Gestimuleerd zal worden dat bouwwerken die conform de bouwregelgeving worden voorzien van een brandbeveiligingsinstallatie en over een luchtversingssysteem beschikken, het systeem afsluitbaar maken. Dit maakt bouwwerken geschikt als schuilplek bij een incident met toxisch gas. Hiertoe dient een nadere eis aan de bouwvergunning te worden verbonden.

##### Sirenedekkingsgebied

Het (noord)oostelijk deel van het plangebied wordt vanuit de huidige sirene mastopstelling niet gedekt. Met de realisatie van het bedrijvenpark vindt aanvulling plaats zodat het gehele plangebied wordt voorzien van voldoende sirenedekking.

##### Bereikbaarheid en bestrijdbaarheid

##### Bereikbaarheid op planniveau

De onder "Zelfredzaamheid" besproken ontvluchtingroutes fungeren ook als

bereikbaarheidsroutes voor de hulpdiensten. Aan de westzijde ligt een fietsverbinding die tevens bruikbaar is als toegangsweg voor de hulpdiensten.

#### Bereikbaarheid op perceelsniveau

Naast de bereikbaarheid die reeds is vastgelegd in de infrastructuur van het plangebied dienen percelen tevens aan bereikbaarheidseisen te voldoen. Deze eisen zijn vastgelegd in artikel 2.5.3 van de Bouwverordening gemeente Deventer 1992/2007. Bij bouwvergunningverlening wordt getoetst aan deze eisen. De eisen komen er kortweg op neer dat de toegangsweg geschikt moet zijn voor de hulpdiensten. Tevens moeten opstelplaatsen voor de brandweer beschikbaar zijn zodat een verbinding gelegd kan worden tussen de bluswatervoorziening en de brandweerauto's.

#### Bluswater en bluswatercapaciteit

Het plangebied wordt voorzien van een primaire bluswatervoorziening met een dekkend net van brandkranen. De capaciteit van de primaire bluswatervoorziening is afgestemd op het te verwachten risico. De capaciteit van de tertiaire watervoorziening wordt bepaald volgens de voorgeschreven rekenmodellen. In het plangebied bij de Dortherbeek is op een centrale plaats een opstelplaats voor een tertiaire watervoorziening.

#### Algemeen

De uitvoering van de wegen en de bluswatervoorzieningen voldoet aan het gestelde in de Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid, uitgegeven door het NVBR 2003.

#### Eindafweging

De hoogte van de beschreven risico's, de mogelijke scenario's en de maatregelen die op het gebied van zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn genomen, maken dat het aspect externe veiligheid op een aanvaardbare wijze is verwerkt in het plangebied. Het advies van de regionale brandweer is in het oorspronkelijke plan Bedrijvenpark A1 verwerkt. Deze partiële herziening bevat uitsluitend verbeteringen op het gebied van externe veiligheid. Bedrijven en installaties die onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen worden uitgesloten. De kantoorlocatie en de mogelijkheid voor een hotel en congrescentrum in het noordoostelijk deel van het plangebied is vervangen door bedrijventerrein. Met gebruikmaking van een wijzigingsbevoegdheid zijn deze voorzieningen mogelijk gemaakt. Met deze voorzieningen zullen minder mensen verblijven in het gebied. Deze locatie ligt nabij de twee vervoersassen van gevaarlijke stoffen, de snelweg A1 en het spoor. De infrastructuur voor bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid is niet gewijzigd. Het berekende groepsrisico ten gevolge van de snelweg A1 blijft onder de oriënterende waarde. Het groepsrisico ten gevolge van het spoor laat een overschrijding van het groepsrisico zien. In het licht van groepsrisicoberekeningen die voor deze locatie reeds gemaakt zijn in het kader van het toekomstig Basisnet spoor is er echter geen sprake van een overschrijding. Er is sprake van een aanvaardbaar restrisico.

## 5.10 Leidingen en straalpaden

Conform het voormalige provinciale ruimtelijk beleid, het Streekplan Overijssel 2000+, is in het plangebied sprake van belemmeringen ten gevolge van de ligging van enkele straalpaden. Eén straalpad loopt over de A1 aan de oostkant van het plangebied. Daarnaast ligt over de Deventerweg en het westelijk deel van het plangebied eveneens een straalpad.

Voor zover bekend liggen in het plangebied geen rioolpersleidingen, waterleidingen, gasleidingen, hoogspanningstransportleidingen die een regeling in het bestemmingsplan behoeven.

## 5.11 Sociale veiligheid

### **Sociale veiligheid**

Het bedrijventerrein brengt een ander soort sociale onveiligheid met zich mee dan een uitloopegebied aan de rand van de stad. In het Bedrijvenpark A1 worden de bestaande routes voor langzaam verkeer gehandhaafd, ten dele gecombineerd met de ontsluiting van het bedrijventerrein zelf. Daarnaast wordt een fiets- en voetpad toegevoegd die het bedrijventerrein via de onderdoorgang aan de oostkant ontsluit.

Door de realisatie van het bedrijventerrein neemt het aantal gebruikers van het plangebied toe. Door de vestiging van bedrijven zijn er gebruikers die vanwege hun werk in de avond en nacht het gebied moeten bezoeken dan wel verlaten. Voor deze groep mensen is het belangrijk dat de ogenschijnlijke veiligheid van de routes zo optimaal is. Het gevoel van onveiligheid manifesteert zich met name in de avond en in de nacht. Een actieve terreinbeveiliging heeft weinig effect op de beleving van sociale onveiligheid. Het is veel belangrijker dat daar waar mogelijk de langzaam verkeer routes worden gebundeld met andere verkeersroutes.

In het Bedrijvenpark A1 is uitgegaan van het grotendeels handhaven van de bestaande routes en daardoor van een beperkte bundeling van verkeersstromen. De fietser kan naast de vrijliggende fietspaden ook de ontsluitingswegen gebruiken.

De huidige langzaam verkeer routes in het plangebied zijn enigszins verlaten en donker en kennen hierdoor een bepaalde mate van sociale onveiligheid. Door de komst van het Bedrijvenpark A1 ontstaat er een andere soort sociale onveiligheid. Naast de bestaande langzaam verkeer routes, die worden gehandhaafd, worden er vrijliggende fietspaden aangelegd, die gekoppeld zijn aan de hoofdontsluitingswegen. Door deze bundeling van verkeersstromen kan het langzame verkeer de meest sociaal veilige route kiezen, namelijk routes waar de kans op sociaal toezicht aanwezig is vanwege de bundeling met het overige verkeer en waar verlichting zal worden aangebracht. Hierdoor wordt het gevoel van sociale onveiligheid geminimaliseerd. Concluderend kan gesteld worden dat er geen effect is op de sociale veiligheid.

### **Parkmanagement**

Op het bedrijventerrein zal een organisatie voor parkmanagement worden opgezet. Een dergelijke organisatie kan tot taak krijgen het beheer van het (openbare) groen op het bedrijventerrein, de zorg voor bewaking, beveiliging en bewegwijzering. Bedrijven worden in de uitgiftevoorwaarden verplicht dit dienstenpakket af te nemen. Tevens kan een dergelijke organisatie een signalerende functie hebben ten aanzien van bijvoorbeeld parkeren op de openbare weg en activiteiten in strijd met welstandseisen. Handhaving dient te geschieden door de daartoe geëigende overheidsorganisaties. Naast een hiervoor geformuleerd minimumpakket kan de parkmanagement organisatie haar dienstenpakket uitbreiden met bijvoorbeeld aanvullend vervoer, verwerking van afval, inkoop van energie, servicecontracten en dergelijke. Bedrijven zijn vrij om dergelijke diensten wel of niet af te nemen.

### **Woon- en leefmilieu**

Bij de planvorming is op een zorgvuldige wijze gekeken naar de inpasbaarheid en handhaving van een groot aantal bestaande woningen en (bij)gebouwen in het plangebied.

Het is echter niet mogelijk gebleken om alle bestaande woningen en agrarische bijgebouwen in te passen. Er moet een aantal woningen en agrarische bebouwing verdwijnen. Het gaat om de boerderijen met bijgebouwen aan de Dortherweg 15, 17 en 19 en Olthofaan 29 als gevolg van ruimtebeslag van het Bedrijvenpark A1 en de bufferzone. De woning aan de Molbergsteeg

2 moet om geluidstechnische redenen verdwijnen, maar wordt aldaar op de kavel herbouwd. In het plangebied ondergaan een aantal woningen functieverandering. Het betreft Olthoflaan 10-12 en Dortherweg 13.

Voor wat betreft de zonering van functies geldt dat de functie van het plangebied in sterkere mate bij de stad Deventer zal gaan horen. De aanleg van het bedrijventerrein betekent echter ook een toename van de (visuele) barrière gezien vanuit het dorp Epse. Dit wordt echter opgelost door de aanleg van de bufferzone. Er ontstaat zelfs een duidelijkere scheiding tussen stad en land. De beleving van het gebied zal veranderen als gevolg van de aanleg van het bedrijvenpark.

De bestaande recreatieve routes in het plangebied worden gehandhaafd en ingepast. In de bufferzone en langs de Dortherbeek worden nieuwe wandelpaden aangelegd.

## Hoofdstuk 6 JURIDISCHE PLANOPZET

### 6.1 Planopzet

Het bestemmingsplan is opgezet als een bestemmingsplan, als bedoeld in artikel 3.1 Wro (Wet ruimtelijke ordening). Dat is een bestemmingsplan met directe bouw- en gebruikstitel. Verlening van een 'omgevingsvergunning voor het bouwen' -per 1 oktober 2010 nieuwe terminologie ingevolge de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht- is direct mogelijk.

Het plan is vooral op ontwikkeling gericht. De precieze invulling van de diverse bestemmingen vindt plaats op basis van onder meer het stedenbouwkundig plan, tijdens het ontwikkelingsproces. Die invulling is nu nog niet concreet bekend. Het plan is daarom vrij globaal opgezet.

Het is wenselijk dat het bestemmingsplan tijdens de looptijd, ook in de beheerfase die volgt op de ontwikkelingsfase, flexibel blijft en de mogelijkheid biedt om in te spelen op redelijke en acceptabele veranderingswensen. Daartoe wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de Wro biedt, in de vorm van de daarin opgenomen zogenaamde flexibiliteitsbepalingen namelijk de bevoegdheid van burgemeester en wethouders, ex artikel 3.6 lid 1 c Wro, om 'bij een omgevingsvergunning af te wijken van .....!' (per 1 oktober 2010 nieuwe terminologie ingevolge Wabo) en het plan te wijzigen, ex artikel 3.6 lid 1 a Wro.

Die afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden dienen voldoende objectief begrensd te zijn. De kwantitatieve omvang/reikwijdte ervan is vaak al in de betreffende regels zelf bepaald. Daarnaast blijft er een zekere beslissingsmarge voor burgemeester en wethouders bij de toepassing van die bevoegdheden.

Waar dat aan de orde is, zal de ruimtelijke invulling van het plangebied zoveel mogelijk worden afgestemd op de (kwalitatieve) eisen van het Beeldkwaliteitplan (BKP).

### 6.2 Bestemmingen

#### ***Bedrijventerrein***

##### *Staat van Bedrijfsactiviteiten*

In deze bestemming zijn, om te beginnen, bedrijven toegestaan die zijn vermeld in de bijlage Staat van Bedrijfsactiviteiten, die deel uitmaakt van de voorschriften. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn bij de diverse bedrijven voor de diverse milieufactoren, zoals geur, stof en geluid, afstandsmaten aangegeven. Het gaat daarbij om afstanden van bedrijven tot woonbebouwing.

De bij een bepaald bedrijf aangegeven grootste afstand is bepalend voor de categorie-indeling:

categorie	grootste afstand
1	10 m
2	30 m
3.1	50 m
3.2	100 m

Binnen een bestemmingsvlak in de directe nabijheid van woonbebouwing -afstand 0 tot 10 m- zijn bedrijven toegestaan die in de Staat van Bedrijfsactiviteiten in categorie 1 vallen. Op een afstand van 30 m zijn bedrijven in categorie 2 toegestaan. Op een afstand van 50 m tot 100 m

zijn bedrijven in categorieën 3.1 of 3.2 toegestaan.

Door middel van aanduidingen is aangegeven welke categorie bedrijven, waar is toegestaan. Als er zich een bedrijf voor vestiging aandient dat in de Staat van Bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie valt dan ter plaatse is toegestaan, bijvoorbeeld in categorie 4.1, waar categorie 3.2 is toegestaan, dan kan dat bedrijf mogelijk toch worden ingepast. Via een afwijkingsbevoegdheid kan dat bedrijf worden toegestaan, mits het, gezien de gevolgen daarvan voor de omgeving, redelijkerwijs kan worden gelijkgesteld met bedrijven die op de betreffende plaats als recht zijn toegestaan.

Bij de toepassing van de afwijkingsbevoegdheid kan worden gezien of eventuele maatregelen mogelijk en toereikend zijn. De afwijkingsprocedure (artikel 2.12, lid 1, onder a.1° Wabo) zal in de praktijk gelijk oplopen met de milieubeoordeling in het kader van de Wet milieubeheer.

#### *Bevi's*

In deze bestemming zijn 'bevi's' -inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, met een bepaald veiligheidsrisico buiten de inrichting- uitgesloten.

Mocht de behoefte ontstaan aan vestiging van een bevi dan kan gebruikt worden gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid (in artikel 16 Algemene wijzigingsregels), waarmee vestiging (en uitbreiding of verplaatsing) van een dergelijke inrichting mogelijk kan worden gemaakt binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'. Bij die wijziging wordt rond de nieuwe bevi tevens een 'veiligheidszone - bevi' aangeduid, waarbuiten de maatgevende plaatsgebonden risico-norm niet wordt overschreden.

Bepalend voor het situeren van een bevi en de bijbehorende veiligheidszone is, dat binnen die veiligheidszone geen kwetsbare objecten (m.n. woningen) of beperkt kwetsbare objecten (m.n. ruimten waar regelmatig grotere aantallen mensen aanwezig zijn) aanwezig mogen zijn. Een veiligheidszone kan dan ook niet worden gelegd over de bestemming 'Wonen'.

In het geval dat de bij een bevi behorende veiligheidszone wordt gepland op gronden waar (beperkt) kwetsbare objecten nog niet aanwezig zijn maar wel zijn toegestaan, kan die zone alleen worden aangegeven, indien de rechthebbenden op die gronden instemmen met het feit dat dergelijke objecten dan niet meer zijn toegestaan.

#### *Kantoren*

Als kantoren zijn in deze bestemming alleen toegestaan kantoren die horen bij en gebonden zijn aan een bedrijf. De oppervlakte van dergelijke kantoren is beperkt tot de helft van de brutovloeroppervlakte van het bedrijf waarbij ze horen.

#### *Uitsluiting detailhandelsbedrijven en "zwaar geluidhinderlijke" bedrijven*

In dit gebied wordt de vestiging van "pure" detailhandelsbedrijven niet gewenst geacht. Deze zijn dan ook expliciet uitgesloten.

De vestiging van "mogelijk zwaar geluidhinderlijke inrichtingen", in de zin van de Wet geluidhinder, wordt eveneens niet gewenst geacht in dit gebied. De ruimtelijke uitstraling van dergelijke industriële bedrijven, met doorgaans omvangrijke, van buiten zichtbare technische installaties past niet op het hier beoogde "bedrijvenpark". Dergelijke bedrijven zouden bovendien een te groot beslag leggen op de milieuruimte in en buiten het plangebied. Het gaat dan enerzijds om de vestigingsmogelijkheden van andere bedrijven in het gebied en anderzijds om de woningen in en buiten het gebied.

#### *Ondersteunende functies*

Op de gronden binnen deze bestemming zijn naast de hiervoor bedoelde bedrijfsvestigingen ook voorzieningen toegestaan die het functioneren van het bedrijfspark ondersteunen. Het gaat dan om facilitaire voorzieningen in de vorm van een bedrijventerrein ondersteunende kantoren en dienstverlening, waaronder begrepen ontvangst-, presentatie-, instructie- en vergaderaccommodatie, kinderopvang, fitness- en sportvoorzieningen en horeca, zoals hotels,

restaurants, snackbars, broodjeszaken en soortgelijke gelegenheden.

#### *Infrastructuur*

De bestemming "Bedrijventerrein" houdt in dat daar, naast bedrijven, ook zijn toegestaan infrastructuurle voorzieningen. Het gaat daarbij met name om ontsluitingswegen met bijbehorende voorzieningen. Tevens zijn fiets- en voetpaden, watergangen, waterpartijen, groen, parkeervoorzieningen, nutsgebouwen e.d. toegestaan.

#### *Bouwregels "verplichtende voorwaarden"*

In de bouwregels is bepaald dat voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend, eerst de nodige maatregelen betreffende natuurcompensatie en waterbergingscompensatie moeten zijn gerealiseerd of althans nagenoeg zijn gerealiseerd. Welke maatregelen dat zijn is aangegeven in de bij de regels opgenomen bijlage Compenserende en mitigerende maatregelen. Hiervoor in deze toelichting is daar verder op ingegaan.

Het opnemen van deze "verplichtende voorwaarden" in de regels van dit bestemmingsplan vloeit voort uit Europese regelgeving. Daarin is bepaald dat de realisering van maatregelen waarvan het MER (milieueffectrapport) bepaalt dat ze moeten worden gerealiseerd, als bindend voorschrift moeten worden opgenomen in het ruimtelijk plan, i.c. het bestemmingsplan.

Een soortgelijke "verplichtende voorwaarde bij vergunningverlening" is opgenomen om zeker te stellen dat per geval van omgevingsvergunning in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, op eigen terrein of elders binnen de bestemming "Bedrijventerrein". Daarbij moet worden voldaan aan de normering die in de bij de regels opgenomen bijlage Parkeernormen is aangegeven. Daarin worden voor bepaalde functies, aantallen parkeerplaatsen per eenheid (meestal aantal m<sup>2</sup> vloeroppervlakte) aangegeven, vaak met vermelding van het aandeel voor bezoekers.

Het opnemen van deze "verplichtende voorwaarden" in de regels van dit bestemmingsplan vloeit voort uit het feit dat op termijn het niet meer is toegestaan om parkeereisen te stellen via de bouwverordening.

In geval van het ontbreken van voldoende ruimte op eigen terrein of om andere, specifiek genoemde redenen, m.n. stedenbouwkundige, esthetische en verkeersveiligheid, kan via een afwijkingsbevoegdheid worden afgeweken van de gestelde parkeereisen. Eventueel kan ook in beperkte mate van de parkeernormering zelf worden afgeweken, indien die niet meer geheel in de pas loopt met het algemene gemeentelijke parkeerbeleid.

#### *Buitenopslag*

Ter voorkoming van verstoring van de gewenste beeldkwaliteit zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot de situering en hoogtematen van opslag buiten gebouwen en andere bouwwerken (afdaken, luifels e.d.).

#### *Wijziging toestaan kantoren en hotel- en congresaccommodatie*

Deze wijzigingsbevoegdheid kan worden toegepast om in het noordoostelijk deel van het plangebied, binnen de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied 1', in bepaalde mate kantoren en hotel- en congresaccommodatie toe te staan, indien daaraan behoefte blijkt te bestaan. Die behoefte dient aan de hand van een financieel en economisch deugdelijk bedrijfsplan te worden aangetoond.

Ter bescherming van die nieuwe functies is de toegestane milieucategorie van de daar toegestane bedrijven teruggebracht van categorie 3.2 naar categorie 2. Als de kantoren en/of hotel- en congresaccommodatie zijn gerealiseerd, kan met een wijzigingsbevoegdheid de milieucategorie voor de aangrenzende gronden met een bedrijfsbestemming verhoogd worden, waarbij de gebruikelijke richtafstanden in acht genomen moeten worden.

#### **Groen**

De aan de noord- en oostzijde van het plangebied geplande "groene / natte zone" heeft deze bestemming gekregen. Ook elders hebben "groen-/water"-combinaties, zoals de

Pessinkwatergang, deze bestemming gekregen. De kern van deze zones wordt gevormd door de ter plaatse reeds voorkomende dan wel nog te (her)ontwikkelen waterlopen en -partijen. Een belangrijk deel van de vereiste waterbergingscapaciteit in het gebied is in deze bestemming begrepen.

Het in dit plan begrepen deel van de "groene bufferzone" tussen het Bedrijvenpark en Epse, is bestemd als "Groen". Het gaat om een zone met bestaande en nog te ontwikkelen landschaps- en natuurwaarden.

In de hoofdzakelijk oost-west gerichte overgangsstroken naar de bestemming "Bedrijventerrein" zijn houtopstanden, op grondwallen, gepland. Deze stroken zijn voorzien van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - houtsingel-grondwal".

Ook deze gronden spelen een belangrijke rol als waterbergings- en infiltratiegebied en zullen gaan dienen als ecologische verbindingzone.

Voor met name deze bestemming zijn de regels voorzien van een omgevingsvergunningstelsel voor werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden, waarmee een wezenlijke, onaanvaardbare aantasting van de te beschermen waarden kan worden voorkomen.

### **Verkeer**

De wegen die de hoofdontsluiting van en in het plangebied vormen zijn aangewezen als "Verkeer". Op de verbeelding zijn de diverse wegen in een hiërarchie weergegeven, door middel van een aangegeven categorienummer. Die nummering heeft met name betrekking op het aantal rijstroken/-banen, de breedte daarvan en het toestaan van paden.

De overige wegen in het plangebied, die toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer kunnen binnen de bestemming "Bedrijventerrein" worden gerealiseerd.

### **Verkeer - Railverkeer**

Het in het plangebied begrepen deel van de spoorlijn Deventer-Zutphen heeft deze bestemming gekregen.

De strook waar de spoorlijn de hoofdontsluitingsweg respectievelijk de Dortherbeek via een viaduct (tunnel) of brug oversteeft, is aangeduid als "brug", zowel voor de kruisende weg en als over de Dortherbeek; ter plaatse is ook de bestemming "Verkeer" respectievelijk "Water", voor zover nodig, van toepassing. Ter plaatse van de spoorwegovergang Dortherweg is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - spoorwegovergang', met een soortgelijke regeling als hiervoor bij "brug".

### **Water**

De Dortherbeek met aanliggende "uiterwaarden" en waterkeringen is bestemd als "Water". Binnen deze strook en het aanliggende "Groen" kan de beek enigszins "meanderen" en "overstromen". De kruisende wegen steken de beek via een brug over.

Ook voor deze bestemming is in de regels een regeling opgenomen waarin voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden een omgevingsvergunning nodig is. Hiermee kan wezenlijke, onaanvaardbare aantasting van de te beschermen waarden worden voorkomen.

### **Wonen**

De bestaande, als zodanig te handhaven woningen, met bijbehorende bijgebouwen, tuinen en erven, hebben deze bestemming gekregen. De opgenomen bepalingen betreffende plaatsing en maatvoering van de woningen gaan uit van de bestaande plaats en maten.

Bij het aangeven van deze bestemmingen zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek met name betreffende industrielawaai bepalend geweest.

In dat kader is op het perceel Molbergsteeg 2 voorzien in sloop van de huidige woning en nieuwbouw op een andere plaats.

Gezien de akoestische situatie voorziet het plan niet in uitbreidingsmogelijkheden van woningen door aan- of uitbouwen. Deze kunnen desgewenst 'omgevingsvergunningvrij' worden gebouwd op grond van het bepaalde in het Besluit omgevingsrecht.



Bij de bepaling van de plaatsing en maten van bijgebouwen en overkappingen en ook van erf- en perceelafscheidings is rekening gehouden met het feit dat deze ook in zekere mate "vergunningvrij" kunnen worden gebouwd op grond van het bepaalde in het hiervoor bedoelde Besluit.

Binnen de woning en bijbehorende bijgebouwen zijn tot een nader bepaalde oppervlakte beroepsactiviteiten aan huis toegestaan.

#### ***Waarde - Archeologie en Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied***

Op één plaats zijn archeologische waarden aanwezig. In enkele andere delen van het plangebied zijn naar verwachting archeologische waarden aanwezig. In deze dubbelbestemmingen zijn bijzondere bouwbepalingen en bepalingen voor het aanleggen van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden opgenomen, die dienen om die waarden, indien aanwezig, al of niet tijdelijk te kunnen beschermen en onderzoek daarnaar te kunnen verrichten. Indien blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn, zal meestal vrijgave voor bebouwing en ander gebruik volgen.

Via een wijzigingsbevoegdheid kan deze dubbelbestemming worden verwijderd op plaatsen waar geen waarden zijn aangetroffen of waar eventuele opgravingen hebben plaatsgevonden.

## **6.3 Bijzondere bepalingen**

#### ***Uitsluiting seksinrichtingen***

In de algemene gebruiksbeeping in de regels is het gebruik ten behoeve van seksinrichtingen expliciet als strijdig gebruik aangemerkt. In het kader van het gemeentelijk beleid betreffende dergelijke inrichtingen wordt vestiging daarvan in het onderhavige gebied niet wenselijk geacht en daarom ook niet toegestaan.

#### ***Wijziging vestiging, uitbreiding en verplaatsing bevi***

Op deze wijzigingsbevoegdheid is hiervoor bij de bestemming 'Bedrijventerrein' reeds ingegaan.

#### ***Wijziging verkleining en verwijdering bevi***

In geval een tijdens de looptijd van het plan gevestigde bevi-inrichting op een later tijdstip de risicovolle activiteiten beëindigt of door technische maatregelen het veiligheidsrisico kan worden verkleind, dan kan ook de veiligheidszone worden opgeheven of verkleind. In het bestemmingsplan is daarvoor de bepaling opgenomen dat burgemeester en wethouders bevoegd zijn om de aanduidingen 'specifieke vorm van bedrijventerrein - bevi' en 'veiligheidszone - bevi te verkleinen of van de verbeelding te verwijderen.

#### ***Wijzigingsbevoegdheden***

Het plan bevat een wijzigingsbevoegdheid waarmee tijdens de looptijd van het plan, desgewenst grenzen tussen bestemmingen en grenzen van aanduidingen kunnen worden verschoven. Met deze wijzigingsmogelijkheid kan het plan ook in de toekomst op een goed controleerbare en doseerbare wijze flexibel worden gehouden.

Via specifieke wijzigingsbevoegdheden kunnen de Staat van Bedrijfsactiviteiten en de Bijlage Inrichtingen wet geluidhinder tijdens de looptijd van het plan actueel worden gehouden. Tevens is een specifieke wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee de bestemming "bedrijventerrein" gewijzigd kan worden in de bestemming "kantoor".

#### ***Procedurebepalingen***

Ten aanzien van de in de regels opgenomen nadere eisen-bevoegdheid is bepaald dat daarop artikel 17 (Algemene procedureregels) van toepassing is. Deze procedureregels vloeien voort uit artikel 3.6 lid 5 Wro, waarin is bepaald dat belanghebbenden in de gelegenheid gesteld worden om hun zienswijzen omtrent voorgenomen nadere eisen naar voren te brengen.



## Hoofdstuk 7 **ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

Voor het bedrijvenpark A1 is een exploitatieplan opgesteld. Reden hiervoor is dat de grond deels in eigendom van derden is en er niet met alle eigenaren een overeenkomst is gesloten over het verhalen van de kosten en de eisen die de gemeente stelt aan het ontwikkelen van het bedrijventerrein.

In het exploitatieplan is onder andere aangegeven wat de kosten voor het ontwikkelen van het gebied zijn en hoe deze kosten worden gedekt. In het geval van Bedrijvenpark A1 is dit vooral door verkoop van grond en het verhalen van kosten op de grondeigenaren. Daarnaast zijn er subsidies, waaronder de bijdrage Spoorse Doorsnijdingen, en gemeentelijke bijdragen. Hiermee wordt het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar. De onderbouwing hiervan is opgenomen in het exploitatieplan.



## Hoofdstuk 8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

### 8.1 Vooroverleg conform artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het verplichte vooroverleg conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, dient een bestemmingsplan aan diverse relevante instanties voorgelegd te worden.

Het concept ontwerp bestemmingsplan Bedrijvenpark A1, 1e partiële herziening is met de gemeente Lochem, Rijkswaterstaat, het Waterschap Rijn en IJssel en ProRail besproken. Zij konden instemmen met de herziening.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Bedrijventerreinvisie 2011. Deze visie is ook voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel. Nu GS met de visie hebben ingestemd, behoeven bestemmingsplannen die in overeenstemming zijn met deze visie niet meer aan de provincie te worden voorgelegd. In het reguliere overleg met de provincie is het plan besproken. De provincie kan instemmen met de 1e partiële herziening.

Het concept ontwerp is ook voorgelegd aan de provincie Gelderland en de Vrom-inspectie. Deze laatste heeft te kennen gegeven dat in het plan geen wijzigingen lijken te zijn opgenomen die het rijksbelang raken. Een definitief advies volgt nog. De provincie Gelderland heeft te kennen gegeven in te stemmen met het concept ontwerp.

### 8.2 Zienswijzen

Overeenkomstig artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening is dit ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd, binnen welke periode zienswijzen zijn ontvangen. In de reactienota zienswijzen is daar op ingegaan.